

Bericht und Antrag 7 an den Grossen Stadtrat von Luzern

Mobilitätsstrategie 2024–2028

- Kenntnisnahme Planungsbericht
- Sonderkredit für zusätzliche Stellenprozente

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet
mit StB 169 vom 6. März 2024**

Vom Grossen Stadtrat mit sechs Protokollbemerkungen beschlossen am 16. Mai 2024

Politische und strategische Referenz

Politischer Grundauftrag

In Kürze

Die Mobilitätsstrategie setzt die strategischen Leitplanken für die Entwicklung der Mobilität in der Stadt Luzern. Sie bildet damit eine Ergänzung und Konkretisierung der bestehenden kantonalen und städtischen Planungswerke und gibt vor, in welche Richtung sich die Mobilität in der Stadt Luzern entwickeln soll. Die Überprüfung und Aktualisierung der Mobilitätsstrategie erfolgt jeweils im Fünfjahresrhythmus. Die aktuell gültige Strategie der Stadt Luzern bezog sich auf den Zeitraum 2018–2022, wurde aber aufgrund der Coronapandemie bis 2023 verlängert. Die vorliegende Mobilitätsstrategie ist auf den Zeitraum 2024–2028 ausgelegt. Sie unterstützt die klima- und energiepolitischen Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategie ([Bericht und Antrag \[B+A\] 22/2021](#)) im Bereich der Mobilität.

Die Vision der Mobilitätsstrategie 2018–2023 «**In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs**» wird beibehalten. Abgeglichen mit der kantonalen Mobilitätsstrategie wird auf die vier Grundpfeiler der Verkehrsplanung aufgebaut:

- Verkehr vermeiden, indem Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden;
- Verkehr verlagern, um mehr Mobilität auf der gleichen Fläche zu ermöglichen;
- Verkehr vernetzen: Kombination verschiedener Verkehrsmittel, Vernetzung von Mobilitätsangeboten beispielsweise mit Sharing-Angeboten oder durch Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden;
- Verkehr verträglich abwickeln: den Verkehr verträglich gestalten, indem er intelligent gesteuert wird.

Dazu hat der Stadtrat 16 Leitlinien festgelegt und definiert, wie die Zielerreichung gemessen wird. Damit die Ziele erreicht werden, setzt der Stadtrat für die Mobilitätsstrategie 2024–2028 auf sechs Massnahmen-schwerpunkte:

1. Strassenumbau für die Energiewende hin zu Klimaquartieren
2. Förderung Velo- und Fussverkehr
3. Güter- und Wirtschaftsverkehr
4. Durchgehende Busspuren auf Hauptachsen
5. Parkieren nach Konzept
6. Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen

Auf Basis der Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie und dem Abgleich mit den bestehenden personellen Ressourcen reichen die bestehenden Stellenprozente nicht aus. Der Stadtrat beantragt daher mit dem vorliegenden B+A neben der zustimmenden Kenntnisnahme 450 Stellenprozent und einen dafür notwendigen Sonderkredit von 6,5 Mio. Franken. Die zusätzlichen Stellen benötigen keine weitere Ausweitung des Globalbudgets Tiefbauamt, da die Kosten bereits im Budget 2024 enthalten sind oder durch Kantonsbeiträge gedeckt werden.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	5
1.1 Die Mobilitätsstrategie im Rückblick.....	5
1.2 Regionale Entwicklungen	6
1.3 Trends und Verkehrsentwicklungen.....	9
1.4 Zuständigkeiten und Einflussmöglichkeiten.....	10
1.5 Erfolgskontrolle Mobilitätsstrategie 2018–2023	11
2 Rechtsgrundlagen und politische Rahmenbedingungen	14
2.1 Ebene Stadt.....	14
2.2 Ebene Kanton	15
2.3 Ebene Bund.....	16
3 Mobilitätsstrategie 2024–2028	17
3.1 Vision.....	17
3.2 Leitlinien	18
3.3 Indikatoren 2027 und 2035.....	21
4 Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie 2024–2028	25
4.1 Schwerpunkt 1: Strassenumbau für die Energiewende hin zu Klimaquartieren.....	25
4.2 Schwerpunkt 2: Förderung Velo- und Fussverkehr	27
4.3 Schwerpunkt 3: Güter- und Wirtschaftsverkehr	30
4.4 Schwerpunkt 4: Durchgehende Busspuren auf Hauptachsen.....	32
4.5 Schwerpunkt 5: Parkieren nach Konzept	34
4.6 Schwerpunkt 6: Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen	36
5 Ressourcenbedarf	38
5.1 Übersicht personelle Ressourcen	38
5.2 Berechnung Gesamtbetrag	40
6 Kreditrecht und zu belastendes Konto	41
7 Antrag	41

Anhang

- Massnahmenliste und Daueraufgaben

Beilage

- 1 Controllingbericht Mobilitätsstrategie 2018–2023
- 2 Mitwirkung Echogruppen

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Die Mobilitätsstrategie setzt die strategischen Leitplanken für die Entwicklung der Mobilität in der Stadt Luzern. Sie bildet damit eine Ergänzung und Konkretisierung der bestehenden kantonalen und städtischen Planungswerke und gibt vor, in welche Richtung sich die Mobilität in der Stadt Luzern entwickeln soll. Die aktuell gültige Mobilitätsstrategie wurde mit dem [Bericht \(B\) 10 vom 25. April 2018](#): «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» vom Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen.

Mit der Überarbeitung der Mobilitätsstrategie wird die Massnahmenliste überprüft und die Struktur der Strategie dem veränderten Umfeld angepasst. Ziel ist es, strategische Leitlinien zu erarbeiten. Sie zeigen auf, wie die Zukunft der Mobilität in der Stadt Luzern gestaltet wird.

Die Mobilitätsstrategie hat analog dem Raumentwicklungskonzept einen Zeithorizont bis 2035. Einzelne Bestandteile der Mobilitätsstrategie sind einem Wandel unterworfen. Die Mobilitätsstrategie wird deshalb regelmässig auf ihre Wirkung überprüft und wo nötig angepasst. Grundlage für diese Wirkungskontrolle bildet der nationale Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» des Bundes, der alle fünf Jahre durchgeführt wird. Die Überprüfung und Aktualisierung der Mobilitätsstrategie erfolgt deshalb ebenfalls im Fünfjahresrhythmus. Aufgrund der Pandemie hat sich der Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» um ein Jahr verschoben. Er ist anstatt 2022 erst Mitte 2023 erschienen. Die aktuell gültige Strategie der Stadt Luzern bezog sich auf den Zeitraum 2018–2022, wurde aber aufgrund der Coronapandemie bis 2023 verlängert. Die vorliegende Mobilitätsstrategie ist auf den Zeitraum 2024–2028 ausgelegt.

Die Mobilitätsstrategie unterstützt die klima- und energiepolitischen Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategie ([B+A 22/2021](#)) im Bereich der Mobilität.

1.1 Die Mobilitätsstrategie im Rückblick

Basierend auf der Volksabstimmung über eine nachhaltige städtische Mobilität trat am 1. Oktober 2010 das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität ([sRSL 6.4.1.1.2](#)) in Kraft. Das Reglement gibt vor, wie die Stadt Luzern mit Fragen der Mobilität auf strategischer Ebene umgehen muss. Der im Reglement enthaltene Artikel 8 «Leitlinien Stadtverkehr» wurde in der Folge unter dem Begriff «Mobilitätsstrategie Stadt Luzern» umgesetzt. Diese zeigt die Strategien zur Erreichung der unter Artikel 2 bis 7 aufgezählten Ziele auf, geht von einer Gesamtbetrachtung für die ganze Agglomeration aus und beinhaltet quantitative Aussagen, die periodisch überprüft und aktualisiert werden.

Die erste Mobilitätsstrategie wurde mit [B 5 vom 12. März 2014](#): «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» vom Grossen Stadtrat beschlossen. Neben den Hinweisen auf die langfristigen, grossen Infrastrukturprojekte fokussierte diese Strategie auf die Bewältigung der Mobilitätsnachfrage bis 2035. Um einen Verkehrskollaps in den kommenden Jahren zu vermeiden, wurde die Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsarten postuliert. Dazu wurden ein Ziel, sechs Teilstrategien sowie ein Bündel von rund hundert Massnahmen zusammengestellt.

Mit [B 10 vom 25. April 2018](#): «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» hat der Grosse Stadtrat am 20. September 2018 einer überarbeiteten Mobilitätsstrategie zugestimmt. Diese wurde parallel zum [B 11 vom 25. April 2018](#): «Raumentwicklungskonzept» erarbeitet und mit den darin formulierten Planungsgrundsätzen und Zielen abgestimmt. Gleichzeitig wurde die Gesamtverkehrssicht verstärkt.

1.2 Regionale Entwicklungen

1.2.1 Ausgangslage

Die Stadt Luzern ist Zentrum der Agglomeration Luzern und erfüllt aufgrund dieser Funktion Aufgaben sowohl für die Stadtbevölkerung als auch für die gesamte Zentralschweiz. Diese zentralörtliche Funktion sowie der nationale und internationale Tourismus verursachen Verkehr. Die Mobilitätsbedürfnisse machen dabei nicht an Gemeindegrenzen halt. Sie können deshalb nicht unabhängig von den umliegenden Gemeinden sowie von Kanton und Bund beeinflusst und gesteuert werden.

Im mittleren Luzerner Bevölkerungsszenario wird bis im Jahr 2050 mit einem Anstieg der ständigen Wohnbevölkerung im Kanton gerechnet. Das Wachstum findet vor allem bei der Gruppe der Personen im Alter ab 65 Jahren statt. So werden im Jahr 2050 voraussichtlich 26,7 Prozent der Bevölkerung im Kanton Luzern mindestens 65 Jahre alt sein (2022: 18,5 Prozent). Die Altersstruktur verschiebt sich in Richtung der älteren Bevölkerungsgruppen. Regional verläuft die Bevölkerungsentwicklung differenziert. Für den Agglomerationskern und die Stadt Luzern werden Wachstumsraten von über 20 Prozent erwartet. Dagegen rechnet LUSTAT Statistik Luzern für die Regionen Seetal und Entlebuch mit einem Bevölkerungsrückgang.

Im Jahr 2021 zählte die Stadt Luzern rund 82'900 Einwohnerinnen und Einwohner sowie rund 81'800 Beschäftigte. Das entspricht einer Beschäftigungsdichte von 0,99 (Kt. LU: 0,62). Die Stadt Luzern ist das wirtschaftliche Zentrum des Kantons und weist entsprechend viele Zupendlerinnen und Zupendler auf. Innerhalb des Stadtgebietes variiert dabei die Beschäftigungsdichte stark. Den höchsten Wert verzeichnet das Quartier Bahnhof/Werft.

Die Zahl der Zupendlerinnen und Zupendler in die Stadt Luzern hat 2021 gegenüber dem Vorjahr um 6 Prozent auf rund 43'800 Personen zugenommen. Bei der Wahl des Hauptverkehrsmittels spielt die räumliche Distanz zum Arbeits- oder Ausbildungsort eine wichtige Rolle. Die Zu- und Wegpendelnden sind zu 50 bzw. 48 Prozent im öffentlichen Verkehr (ÖV) unterwegs; den motorisierten Individualverkehr (MIV) nutzen sie zu 40 bzw. 43 Prozent. Anders bei den Binnenpendelnden: Bei ihnen ist die Fortbewegung zu Fuss, per Velo oder mit dem E-Bike mit einem Anteil von 49 Prozent am ausgeprägtesten, gefolgt vom ÖV (32 Prozent) und dem MIV (18 Prozent). Bei allen drei Pendlergruppen hat im Zuge der Coronapandemie die anteilmässige Nutzung des öffentlichen Verkehrs abgenommen. Rund ein Drittel pendelt aus der Agglomeration in die Stadt Luzern – grossmehrheitlich aus benachbarten Gemeinden. 15 Prozent der Zupendelnden kommen aus anderen Regionen des Kantons und 22 Prozent aus anderen Kantonen. Mit Blick auf die Siedlungsentwicklung wird in den kommenden Jahren in den Agglomerationszentren Luzern Süd, Luzern Nord und Luzern Ost ein deutliches Wachstum erwartet.

1.2.2 Eingeleitete Entwicklungen

Um die Mobilität in gewünschte Bahnen zu lenken, muss die Stadt Luzern neben der Innensicht stets auch die Bedeutung der Mobilität für die ganze Region im Blick behalten. Die Stadt Luzern muss 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. Gleichzeitig ist es wichtig zu erkennen, dass der Strassenraum nicht nur Bewegungsraum, sondern auch Aufenthalts- und Begegnungsraum für die wachsende Bevölkerung ist.

Im Kanton Luzern stehen mit dem Durchgangsbahnhof (DBL) und dem Bypass grosse nationale Verkehrsinfrastrukturvorhaben an. Die vorliegende Mobilitätsstrategie baut nicht direkt auf diesen Grossprojekten auf, berücksichtigt sie aber in geeigneter Weise, da der Zeithorizont der Mobilitätsstrategie vor

allem in die Bauphasen dieser Projekte fällt. Die Mobilität in der Stadt Luzern muss sich mit und ohne diese Projekte bzw. bis zu ihrer Realisierung weiterentwickeln in Richtung flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel und gleichzeitig aufwärtskompatibel sein mit den beiden Grossprojekten.

Darüber hinaus hat die städtische Stimmbevölkerung mit dem Gegenvorschlag zur Initiative «Velonetz jetzt!» einem Ausbau des Velohaupttroutennetzes bis 2033 zugestimmt. Vergleichbare Initiativen sind auch in der Stadt Kriens und der Gemeinde Emmen eingegangen. In Kriens wurde der Gegenvorschlag der Stadt Kriens von der Stimmbevölkerung angenommen, und auch in Emmen wurde ein Gegenvorschlag im kommunalen Strassenreglement verankert. Das Velohaupttroutennetz wird also in den kommenden 20 Jahren in verschiedenen Agglomerationsgemeinden weiterentwickelt. Auf kantonaler Ebene läuft zurzeit die Überarbeitung der kantonalen Veloplanung. Die Planung basiert auf den Grundsätzen des Veloweggesetzes des Bundes, das ein attraktives, sicheres, direktes, durchgehendes und zusammenhängendes Velowegnetz verlangt.

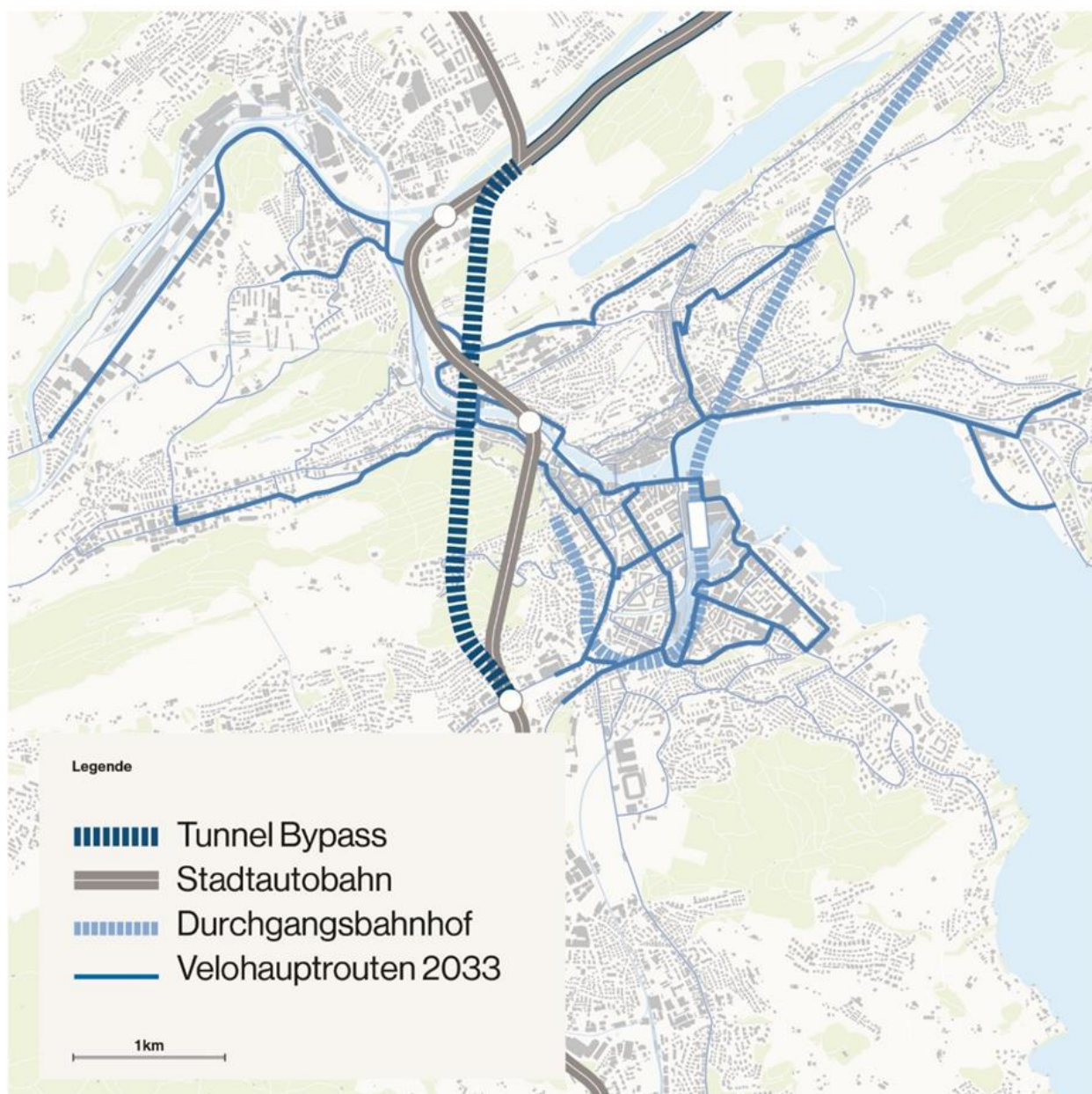


Abb. 1: Kartenübersicht mit den zentralen Verkehrsinfrastrukturprojekten im Raum Luzern

1.2.3 Durchgangsbahnhof und Busnetz als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist ein Schlüsselprojekt für den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern mit einem Zeithorizont bis 2040. Mit dem DBL werden häufigere, schnellere und direktere Verbindungen beim S-Bahn- und Fernverkehr mit markant höheren Beförderungskapazitäten ermöglicht. Der DBL schafft auch neue Voraussetzungen und Chancen für eine bessere Vernetzung und Abstimmung von Bus und Bahn. Dank dem Durchgangsbahnhof Luzern und dem damit einhergehenden Bahnangebot kann also die Effizienz des Gesamtsystems ÖV verbessert werden.

Aktuell werden der Durchgangsbahnhof Luzern und die begleitenden Massnahmen wie Bahnhofsausbauten in Emmenbrücke und Ebikon projektiert. Über die Umsetzung des DBL entscheidet das Bundesparlament mit der Botschaft 2026. Der DBL wird nicht nur ein neuer, unterirdischer Bahnhof mit Zufahrten zum bestehenden Bahnnetz sein. Er wird auch die bestehende Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Luzern stärken und im Bahnhofsumfeld neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen. Das erfordert Lösungen in der Stadt-raumgestaltung, namentlich für die vorgesehenen Bahnhofplätze im Norden, Osten und Westen des Bahnhofs mit der Vernetzung von Freiräumen und Fuss- und Veloverbindungen und Planungen der Zufahrten inklusive der Businfrastrukturen. Dazu hat die Stadt Luzern eine Testplanung erarbeitet und zeigt im [B+A 15 vom 16. Mai 2022](#): «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) – Phase 2. Städtische Aufgaben» die nächsten Schritte auf.

Ein Ausbau des S-Bahn-Systems ist frühestens 2040 mit dem DBL möglich. Das Busnetz ist deshalb weiterhin das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Der Verkehrsverbund (VVL) zeigt im Konzept Bus 2040 das künftige Busangebot für den Kanton Luzern auf. Grundlegend sind dabei Busbeschleunigungsmassnahmen in der Stadt und Agglomeration Luzern.

1.2.4 Bypass zur Entlastung des Luzerner Stadtzentrums

Das Nationalstrassenprojekt «Bypass Luzern» sieht einen neuen Tunnel-Bypass mit zwei Röhren und je zwei Fahrstreifen zwischen den Gebieten Ibach in Luzern Nord und Grosshof in Kriens vor. Mit dem Bypass soll die heutige A2 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Autobahnanschluss Luzern-Kriens zu einer Stadtautobahn umfunktioniert werden. Das ASTRA hat das Projekt 2020 öffentlich aufgelegt. Der Stadtrat fordert im Rahmen dieses Verfahrens verbindlich verschiedene flankierende Massnahmen, um die angestrebte Entlastungswirkung für den lokalen Verkehr dauerhaft zu sichern, insbesondere durchgehende Busspuren zur Entlastung der Stadt Luzern vom MIV. Am 22. Februar 2024 erfolgte die Plangenehmigung durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Mit den Legislaturzielen der Stadt Luzern fordert das Parlament, dass sich der Stadtrat gegen den Bypass ausspricht, falls den Forderungen der Einsprachen der Stadt Luzern nicht nachgekommen wird. Der Kantonsrat hat zudem im Zusammenhang mit dem Verzicht auf die Spange Nord mit Beschluss vom 21. Juni 2021 den Regierungsrat aufgefordert, Busspuren einzurichten.

1.2.5 Velohaupttrouten für eine Verkehrsverlagerung in der Agglomeration

Mit dem vom Volk am 15. Mai 2022 angenommenen Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» ([B+A 39 vom 20. Oktober 2021](#): «Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»») realisiert die Stadt bis 2033 ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten. Damit soll der Veloverkehr in der Stadt auf den Hauptachsen – auch auf Kantonsstrassen – verbessert werden. Auch in der Stadt Kriens und in der Gemeinde Emmen wurden Veloinitiativen eingereicht und entsprechende Gegenvorschläge von der Stimmbevölkerung angenommen. Damit entsteht in den nächsten Jahren ein Netz an Velohaupttrouten, welches nicht nur den Veloverkehr innerhalb der Stadt attraktiver und schneller macht, sondern auch die Stadt mit den Agglomerationsgemeinden verbindet. Das stärkt speziell den Velopendlerverkehr: Ein attraktives, gemeindeübergreifendes Velohaupttroutennetz ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verkehrsverlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr hin aufs Velo, zumal die meisten Pendlerdistanzen in der Agglomeration sehr gut mit dem Velo zurückgelegt werden können.

1.3 Trends und Verkehrsentwicklungen

Die Schweiz strebt für 2050 an, klimaneutral zu sein, d.h. netto keine Treibhausgasemissionen mehr auszustossen. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, gilt es, Strategien zu entwickeln, um die Treibhausgasemissionen rasch zu senken. Im Bereich Verkehr gibt es verschiedene Ansatzpunkte, etwa die Verlagerung auf emissionsfreie Fortbewegungsarten wie den Velo- und Fussverkehr, das Umsteigen auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Bus und Bahn oder erneuerbare Fahrzeugantriebe (E-Bikes, E-Autos usw.). Die von der städtischen Stimmbevölkerung im Herbst 2022 angenommene Klima- und Energiestrategie steht in engem Bezug zur Mobilitätsstrategie sowohl direkt über Vorgaben im Bereich Modalsplit, Verkehrsbelastung, Parkplatzabbau und erneuerbare Antriebskonzepte als auch indirekt über die Vorgabe zur emissionsfreien Wärmeversorgung. Die Umstellung auf eine emissionsfreie Wärmeversorgung in der Stadt bis 2040 hat zur Folge, dass in zahlreichen Strassen Fernwärmeleitungen eingebaut werden müssen. Im Zuge dieses Grossprojekts gilt es zu definieren, welche Strassenzüge parallel dazu neu gestaltet werden sollen. Es gilt die Synergien zu nutzen, um zeitgleich mit der Dekarbonisierung der Energieversorgung auch ein verändertes Mobilitätsverhalten anzustossen.

Der Anteil der Elektromobilität steigt, wenn auch langsam. Der Anteil der elektrisch betriebenen Personenwagen in der Schweiz lag im Jahr 2023 bei 3,3 Prozent (Bundesamt für Statistik). Rund 89 Prozent der Personenwagen werden nach wie vor mit Benzin oder Diesel betrieben. Die technologischen Entwicklungen werden die Mobilität in Richtung Automatisierung und Elektrifizierung weiter begünstigen. Insbesondere die Wirkung der Automatisierung wird zurzeit noch kontrovers diskutiert. So bestehen einerseits Hoffnungen auf eine Reduktion des Autoverkehrs, andererseits Befürchtungen, dass damit der MIV attraktiver wird und dessen Anteil weiter steigt. Obwohl bis 2035 auf Stadtstrassen noch keine vollautomatischen Fahrzeuge absehbar sind, müssen die möglichen Auswirkungen der Automatisierung in der Mobilitätsplanung mitgedacht werden. Insbesondere der mögliche Beitrag zu einer Reduktion von Parkierungsflächen ist für das städtische Gebiet interessant.

Mit der Coronapandemie (März 2020 bis Februar 2022) hat sich das Mobilitätsverhalten verändert. Die Menschen legten Anfang 2021 wesentlich weniger Kilometer zurück als unmittelbar vor der ersten Erkrankungswelle. Besonders stark war der Rückgang beim ÖV, deutlich schwächer beim motorisierten Individualverkehr. Kaum verändert haben sich die Fuss- und Velodistanzen. Der Verkauf von Velos und E-Bikes boomte. Mit der Pandemie hat das Homeoffice an Stellenwert gewonnen. Arbeiten zuhause ist heute in vielen Branchen eine Selbstverständlichkeit. Kombiniert mit flexiblen Arbeitszeiten, dem verstärkten Einsatz neuer Kommunikationstechnologien und der Digitalisierung, die Daten überall online verfügbar und abrufbar macht, kann dies den Pendlerverkehr beeinflussen. Die Anforderungen an den öffentlichen Raum ändern sich aufgrund der demografischen Entwicklung und einer höheren Nachfrage nach Freizeitangeboten: Der Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung nimmt ab, jener der Rentnerinnen und Rentner zu. Diese ältere Bevölkerungsgruppe legt mehrheitlich Freizeit- und Besorgungswege zurück. Es ist zu erwarten, dass die Belastungsspitzen, welche sich heute durch die Überlagerung von Pendler- und Freizeitverkehr ergeben, durch die Abnahme des zeitgebundenen Pendlerverkehrs langfristig abflachen werden, speziell in den Morgenspitzen.

Ansätze im Sharing wie nextbike, Carvelo2go oder Carsharing sowie ganzheitliche und situationsangepasste Mobilitätslösungen, wie sie beispielsweise in den Überbauungen Weinbergli oder Himmelrich eingerichtet wurden, leisten Beiträge zu einer kombinierten Mobilität weg vom Autobesitz und unterstützen die Entwicklung hin zu Mobility-as-a-Service. Sie stellen den schnellen, einfachen Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten in den Vordergrund. Die Digitalisierung unterstützt die kombinierte Mobilität, indem sie die Übersicht und den Zugang zu verschiedensten Mobilitätsdienstleistungen sowie direkte Bezahlmöglichkeiten ermöglicht.

Trends wie E-Commerce, Heimlieferdienste oder steigende Lieferhäufigkeiten verändern die Logistikbranche. Das zu erwartende Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum wird zu einer erhöhten Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen führen. Der zunehmende Warentransport beansprucht Kapazitäten auf

dem Verkehrsnetz und steigert den Energieverbrauch. Das erfordert neue Lösungsansätze für eine energieeffiziente und möglichst CO₂-arme urbane Logistik.

Der Trend zum elektrischen Lastenrad (E-Cargobikes) ist auch in der Schweiz angekommen. Seit 2020 steigen die Zahlen der Lastenvelos markant, nicht nur für den privaten Gebrauch, sondern auch für Gewerbebetriebe oder für Lieferdienste wie Velokurier oder die IG Arbeit. Dabei gibt es eine Entwicklung zu immer grösseren und schwereren E-Cargobikes für den gewerblichen Einsatz.

Intelligente Verkehrssysteme, selbstgesteuerte Lichtsignalanlagen und ganzheitliches Mobilitätsmanagement können wesentlich zu einer Verflüssigung des Verkehrs sowie zur Verkehrsreduktion beitragen. Fahrassistenzsysteme auf dem übergeordneten Netz werden zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und einer Verringerung der Störungsanfälligkeit führen.

Um die Folgen der Klimaerwärmung im städtischen Umfeld zu lindern, sollen Verkehrs- und Restflächen entsiegelt, begrünt und umgenutzt werden, sofern die Nutzungsintensität dies zulässt ([B+A 10 vom 1. April 2020](#): «Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern. Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel [Klimaadaption]»). Das Bedürfnis der Bevölkerung nach Frei-, Grün- und Aufenthaltsräumen, nach Begegnungszonen, mehr Verkehrssicherheit und Entlastung vom Strassenverkehrslärm im dicht genutzten städtischen Raum steigt. Die Stadt fördert den flächeneffizienten Verkehr, um die Kapazität auf der Strasse zu erhöhen. All dies führt zu einer Neuzuteilung der bestehenden Verkehrsflächen. Um tragfähige Lösungen zu finden, werden demokratische Mitwirkungsverfahren immer wichtiger.

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 zu erhöhen. Bei noch unklaren Entwicklungen setzt er auf flexible Lösungsansätze, indem er betriebliche und weitere nicht-infrastrukturelle Massnahmen gegenüber dauerhaften Infrastrukturmassnahmen priorisiert. Einen Schwerpunkt setzt er bei der Öffentlichkeitsarbeit: Um die ambitionierten Mobilitäts-, Klima- und Energieziele gemeinsam zu erreichen, sollen Bevölkerung, Schulen, Wirtschaft und weitere Partner laufend motiviert, informiert und einbezogen werden.

1.4 Zuständigkeiten und Einflussmöglichkeiten

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 die Planung und Bestellung des ÖV-Angebots ist der Verkehrsverbund Luzern verantwortlich. Auch die Wirtschaft muss im Bereich Mobilität einen Beitrag zur Erreichung der Klima- und Energieziele leisten, etwa mit einem modernen Mobilitätsmanagement im Unternehmen mit Parkplatzbewirtschaftung, Anreizsystemen für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr oder Flottenmanagement. Der Kanton stellt mit [luzernmobil.ch](#) ein attraktives Beratungsangebot zur Verfügung. 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.

Bei den Hauptachsen in der Stadt Luzern handelt es sich mehrheitlich um Kantonsstrassen (z. B. Obergrundstrasse, Schweizerhofquai, Zürichstrasse) oder Gemeindestrassen 1. Klasse (z. B. Spitalstrasse, Tribschenstrasse, Dreilindenstrasse, Cheerstrasse). Bei Kantonsstrassen ist die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur zuständig für Bau und Unterhalt der Strassen und die Ausübung der hoheitlichen Befugnisse. Seit 2020 liegen die Kompetenzen für den Erlass für Verkehrsanordnungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrverbote, Gewichtsbeschränkungen) auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse auf dem ganzen Kantonsgebiet bei der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur. Auf untergeordneten Gemeindestrassen, öffentlichen Güterstrassen und öffentlich erklärten Privatstrassen können die Gemeinden selber über Verkehrsanordnungen entscheiden (z. B. Tempo 30, Parkplatzbewirtschaftung). Die Gemeinden sind bei gewissen Verkehrsanordnungen verpflichtet, vor-

gänglich eine Stellungnahme der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur einzuholen. Für die Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln und Prävention im Strassenverkehr ist die Luzerner Polizei zuständig.

Die Herkunft der finanziellen Mittel 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 den Unterhalt von Infrastrukturen und auch für das Angebot für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Sowohl bei der Stadt als auch beim Kanton sind die finanziellen Mittel begrenzt, was eine sorgfältige Güterabwägung verlangt. Einen wichtigen Beitrag leistet das Programm Agglomerationsverkehr des Bundes: Über Agglomerationsprogramme beteiligt sich der Bund mit bis zu 40 Prozent an Infrastrukturvorhaben. Für die Beitragshöhe sind vor allem die Qualität und die Wirkung eines Agglomerationsprogrammes massgebend.

Die Zuständigkeiten für die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot sind nicht immer identisch mit den Verursacherinnen und Verursachern von Verkehr. Die Mobilität wird entscheidend geprägt von raumwirksamen Entwicklungen im Hochbau. Die 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.

1.5 Erfolgskontrolle Mobilitätsstrategie 2018–2023

1.5.1 Aufbau der Mobilitätsstrategie

Die einzelnen Bestandteile der Mobilitätsstrategie 2018–2023 wurden in den vergangenen Jahren unterschiedlich stark berücksichtigt und referenziert. Die **Vision** der Mobilitätsstrategie «**In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs**» ist eingängig. Sie hat langfristige Gültigkeit und findet sich entsprechend oft in der Kommunikation. Auch die **vier strategischen Stossrichtungen** der Mobilitätsstrategie sind nach wie vor richtig und gültig. Sie orientieren sich am 4V-Prinzip der Verkehrsplanung (in Klammer die Formulierung der Stossrichtungen): Verkehr vermeiden (Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen), verlagern (mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen), vernetzen (Mobilitätsbewusstsein fördern) und verträglich gestalten (Verkehr intelligent steuern). Das 4V-Prinzip der Verkehrsplanung ist zwischenzeitlich in der kantonalen Mobilitätsstrategie verankert und wird auch von anderen Kantonen, Städten und Gemeinden angewandt.

Den strategischen Stossrichtungen waren **zwanzig Planungsgrundsätze** zugeordnet. Diese enthielten einerseits konkrete Beispiele, andererseits beschrieben sie Planungsgrundlagen, die inzwischen erfolgreich in verschiedenen Instrumenten verankert sind, z. B. im Parkplatzreglement, in der Bau- und Zonenordnung, im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, in der Klima- und Energiestrategie und in der kantonalen Mobilitätsstrategie [Zukunft Mobilität Luzern \(Zumolu\)](#). Aus diesem Grund sind sie teilweise obsolet.

Die Mobilitätsstrategie 2018–2023 enthielt des Weiteren **zwölf Kernanliegen**. Jedes Kernanliegen wurde in den strategischen Stossrichtungen verortet. Zudem wurden die nächsten Schritte ausgewiesen. Beispielsweise wurden bei der Autoparkierung die Überarbeitung des Parkplatzreglements, die Anpassung des Parkkartenreglements und Anpassungen beim Reglement über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren ausgewiesen. Diese Massnahmen wurden mit dem [B+A 5 vom 4. März 2020](#): «Konzept Autoparkierung» umgesetzt. Zwischenzeitlich wurde mit der Zustimmung der Stimmbevölkerung zur Klima- und Energiestrategie ([B+A 22 vom 30. Juni 2021](#)) neuen Vorgaben für die Autoparkierung zugestimmt, die in der Überarbeitung der Mobilitätsstrategie 2024–2028 zu berücksichtigen sind.

Es zeigte sich, dass die Planungsgrundsätze und auch die Kernanliegen bei der Massnahmenbearbeitung nur bedingt einbezogen wurden. Damit die Mobilitätsstrategie 2024–2028 fassbarer wird, soll sie vereinfacht werden.

1.5.2 Überprüfung der Richtgrössen und Zielwerte

Die Mobilitätsstrategie 2018–2023 enthält Zielwerte für acht Richtgrössen für die Jahre 2023 und 2035. Mit den Zielwerten kann die Wirksamkeit der Strategie überprüft werden. Diese Überprüfung diene als Grundlage für die Erarbeitung der neuen Mobilitätsstrategie. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die aktuellen Werte. Die Entwicklungen sind in der Beilage 1 «Controllingbericht» ausführlich dargestellt.

Richtgrösse	nicht erreicht	erreicht
Modalsplit	→	
Verkehrssicherheit (Unfallzahlen)		↘
Erreichbarkeit des Stadtzentrums		→
Primärenergieverbrauch des Strassenverkehrs	↘	
Treibhausgasemissionen des Strassenverkehrs	↘	
Stickoxidemissionen des Strassenverkehrs		↘
Feinstaubemissionen des Strassenverkehrs	↘	
Verkehrsbelastung MIV (DTV)		↘

Tab. 1: Zielerreichung Richtgrössen Mobilitätsstrategie 2018–2023, Entwicklungstendenz: ↘ abnehmend, → gleichbleibend

Der Modalsplit hat sich gegenüber 2018 verschlechtert: Der Anteil MIV – der vor der Pandemie tendenziell gesunken ist – ist wieder deutlich angestiegen. Es ist davon auszugehen, dass dies nach wie vor eine Folge der Coronapandemie ist. Während der Pandemie war die Gesamtverkehrsmenge tief, und der relative Anteil der ÖV-Passagierzahlen war im Gegensatz zu jenem des MIV stark reduziert. Im Jahr 2022 lagen die Passagierzahlen noch nicht im Bereich der Werte von vor der Pandemie. Wie sich das Verkehrsverhalten «nach Corona» einpendelt, wird der nächste Mikrozensus Mobilität und Verkehr im Jahr 2025 zeigen, der 2027 vorliegen soll.

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

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

Bei den Zielwerten des Luft-, Klima- und Energiesektors konnten lediglich die Ziele der Stickoxidemissionen erreicht werden. Beim Primärenergieverbrauch und bei den Treibhausgasemissionen sind die Werte gegenüber dem Ausgangswert nur geringfügig gesunken. Grund dafür dürfte die Entwicklung hin zu immer grösseren, schwereren und stärkeren Neuwagen sein.

Die Werte der Stickoxid- und Feinstaubemissionen nehmen ab. Veränderungen bei der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte (Elektrifizierung und Dekarbonisierung) unterstützen diese Entwicklung.

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

1.5.3 Überprüfung der Kernanliegen

Die Beurteilung der einzelnen Kernanliegen ist in der Beilage 1 Controllingbericht enthalten. Dazu wurde bei jedem Kernanliegen der aktuelle Stand ausgewiesen und abgeschätzt, welchen Stellenwert dieses Themenfeld für die kommenden Jahre für die Stadt Luzern haben wird. Die Bedeutung und Relevanz der Kernanliegen hat sich erwartungsgemäss verändert. Einzelne Themen und Anliegen können in der Mobilitätsstrategie 2024–2028 zu einem Schwerpunkt zusammengefasst werden (Kapitel 5). Aus anderen Kernanliegen verbleiben konkrete Forderungen – beispielsweise nach Busbevorzugungsmassnahmen und Busspuren. Sie führen zu einem neuen Schwerpunkt. Nachfolgende Tabelle zeigt einen Überblick über den Umgang mit den Kernanliegen für die neue Strategie.

Kernanliegen der Mobilitätsstrategie 2018–2023		
Aktionsplan Fussverkehr Förderung Fussverkehr als Schwerpunkt weiterverfolgen	Aktionsplan Veloverkehr Förderung Veloverkehr als Schwerpunkt weiterverfolgen	Autoparkierung Im Zusammenhang mit weiteren Projekten im Strassenraum berücksichtigen
Betriebs- und Gestaltungskonzepte Erweiterung des Schwerpunktes mit den Anliegen an Klimaquartiere und Abgleich mit Leitungsbauten	Carparkierung Carparkierung und Carmanagement in geeigneter Weise weiterverfolgen	Gesamtverkehrskonzept (GVK) Massnahmen in Regelbetrieb überführen und Busbevorzugungsmassnahmen auf Hauptachsen weiterverfolgen
Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau) Konzepte und Massnahmen aus dem Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau regulär bearbeiten	Güterlogistik Güterlogistik als Schwerpunkt weiterverfolgen	Kapazitätsoptimierungen hin zum Ziel «langfristige Grossprojekte»: Fokus auf Busspuren auf Hauptverkehrsachsen, für ein funktionierendes Busangebot während der Bauphasen der Grossprojekte
Sharing Potenzial von (E-)Sharing in geeigneter Weise weiterverfolgen	Veloparkierung Innenstadt Im Zusammenhang mit weiteren Projekten im Strassenraum, vor allem im Stadtzentrum, berücksichtigen	Verkehrssicherheit Daueraufgabe, Bereitstellung von ausreichend personellen Ressourcen

Tab. 2: Beurteilung der Kernanliegen 2018–2023 und Empfehlung für den Umgang in der Mobilitätsstrategie 2024–2028

1.5.4 Massnahmen

Die Mobilitätsstrategie 2018–2023 enthielt im Anhang eine Massnahmenliste mit allen geplanten Verkehrsmassnahmen bzw. Projekten in der Stadt Luzern. 95 Massnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Luzern. Die vollständige Liste ist in der Beilage 1 Controllingbericht enthalten.

Was bisher mit den 96 Massnahmen der Stadt Luzern geschah:

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

Die Projekte wurden abgebrochen oder sistiert, weil sie nicht mehr als die passenden Massnahmen eingestuft werden – z. B. vier Dossierstellen untergeordneter Priorität aus dem GVK – oder ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, z. B. Fluhmühlepasserelle oder Cheerstrasse. Massnahmen, die noch nicht angegangen wurden, werden voraussichtlich zu einem späteren Zeitpunkt gestartet.

Die beigelegte Massnahmenliste diente lediglich dem Gesamtüberblick. Alle wesentlichen Projekte sind im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) ausgewiesen.

2 Rechtsgrundlagen und politische Rahmenbedingungen

2.1 Ebene Stadt

Mobilität und der erzeugte Verkehr hängen davon ab, wo welche Nutzungen oder Aktivitäten stattfinden. Massgebend für die Nutzung sind Vorgaben aus der Raumentwicklung, die Umwelt und Anforderungen aus wirtschaftlicher Sicht. Die wesentlichen Ziele des Stadtrates bezüglich Mobilität sind in der **Gesamtplanung 2022–2025** und im **Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern (B 11/2018)** – abgestimmt auf übergeordnete Planungsinstrumente – festgehalten. Wichtig für die Mobilitätsstrategie sind neben der Gemeindestrategie auch die Digitalstrategie, die Vision Tourismus sowie das Regionale Entwicklungskonzept.

In der **Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern 2018 (B 10/2018)** sind die bisher gültigen strategischen Mobilitätsziele definiert und in 16 Kernanliegen konkretisiert worden. Die Mobilitätsstrategie 2018 bildet die Grundlage für die neue Mobilitätsstrategie 2024–2028.

Das **Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität** vom 29. April 2010 ([sRSL 6.4.1.1.2](#)) wurde 2010 als Gegenvorschlag zur Städte-Initiative vom Stadtluzerner Stimmvolk angenommen. 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 das zusätzliche Verkehrsaufkommen vorwiegend mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und dem Veloverkehr bewältigt wird. Dadurch verbessert sich die Gesamtverkehrssituation und auch die Situation für diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind. 2022 und 2023 erfolgten Reglementsanpassungen aufgrund der Abstimmung zur Veloinitiative «Velonetz jetzt!» und der Abstimmung zur Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern. Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens wird vorgegeben, dass die Verkehrsbelastung bis 2040 gegenüber 2010 um 15 Prozent abnimmt.

Mit der Annahme des **Gegenvorschlags zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»** hat die Luzerner Stimmbevölkerung die Stadt beauftragt, bis spätestens 2033 ein Netz aus sternförmigen, tangentialen Velohaupttrouten zu realisieren, die nach Möglichkeit vom Fuss- und vom motorisierten Individualverkehr getrennt geführt werden. Die «Velohaupttrouten 2033» werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt. Die Gesamtlänge des Netzes beträgt mindestens 20 Kilometer.

Die **Klima- und Energiestrategie (B+A 22/2021)** mit integralem Aktionsplan 2021 enthält zehn zusätzlichen Massnahmen im Mobilitätsbereich sowie Vorgaben zur Energie- und Wärmeversorgung auf Stadtgebiet. Der Umbau der städtischen Energie- und Wärmeversorgung hat eine direkte Auswirkung auf die Oberflächengestaltung, die im Sinne des flächen- und energieeffizienten Verkehrs sowie der Klimaanpassungsstrategie neu beplant und gestaltet werden kann. Die Klima- und Energiestrategie (B+A 22/2021, Massnahme M04) verlangt von der Mobilitätsstrategie aufzuzeigen:

- wie das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs auf Stadtgebiet (Stadtkordon) bis im Jahr 2040 um mindestens 15 Prozent reduziert werden kann;
- welche ehrgeizigen Richtgrössen für den Modalsplit bis im Jahr 2040 gelten und wie diese erreicht werden können;
- ob und unter welchen Rahmenbedingungen klimaschonende Privatfahrzeuge (Pkw mit hohem Besetzungsgrad, leichte Pkw, Elektrofahrzeuge, Velos) die Busspuren mitbenutzen sollen;
- wie Firmen, Freizeiteinrichtungen und Veranstalter von Anlässen angehalten werden, ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren.

Auch der [B+A 10 vom 1. April 2020](#): «**Klimaanpassungsstrategie**» enthält Massnahmen, welche auch die Strassenraumgestaltung betreffen.

Das **Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik (Energie-reglement)** vom 9. Juni 2011 ([sRSL 7.3.1.1.1](#)) enthält Absenkpfade für den Strassen- und Schienenverkehr auf Stadtgebiet der Stadt Luzern (Art. 5 Abs. 2) und gibt vor, dass bis 2040 alle in der Stadt Luzern immatrikulierten Fahrzeuge elektrisch und/oder erneuerbar angetrieben sein müssen (Art. 5 Abs. 3). Die Stadt Luzern trifft zur Erreichung der in Art. 5 definierten Absenkpfade die in ihrem Einflussbereich liegenden Massnahmen.

In verschiedenen **politischen Vorstössen** sind Anliegen an die zukünftige Mobilität in der Stadt Luzern enthalten. 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. Die Motion 77, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion vom 30. März 2021: «Nachhaltige Weiterentwicklung des Mobilitätsreglements», fordert eine Aktualisierung des Mobilitätsreglements. Die Motion wurde als Postulat überwiesen. In seiner Stellungnahme auf das Postulat verweist der Stadtrat auf die Aktualisierung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität im Zusammenhang mit der Klima- und Energiestrategie bzw. mit der überarbeiteten Mobilitätsstrategie.

2.2 Ebene Kanton

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.

Der Kanton Luzern hat in den vergangenen Jahren die **kantonale Mobilitätsstrategie «Zukunft Mobilität Kanton Luzern»** (Zumolu) erarbeitet. Die kantonale Mobilitätsstrategie wurde als Planungsbericht B 140 am 20. März 2023 vom kantonalen Parlament zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Strategie baut im Wesentlichen auf dem 4V-Prinzip auf und behandelt Verkehrsanliegen räumlich und zeitlich differenziert. Im urbanen Raum soll der MIV reduziert und die flächeneffizienten Verkehrsmittel und der kollektive Verkehr gefördert werden. Zudem soll der Umstieg zwischen den Verkehrsarten geeignet unterstützt werden.

Um Mobilitätsfragen auf kantonaler Ebene gesamtheitlich anzugehen und die Planungen besser aufeinander abzustimmen, wird der Kanton die bisherigen Planungsinstrumente Bauprogramm für Kantonsstrassen, ÖV-Bericht und die Veloroutenplanung durch ein «[Programm Gesamtmobilität](#)» ersetzen.

2.3 Ebene Bund

Der Bund stellt mit den [Verkehrsperspektiven 2050](#) die Grundlagen für Planungsarbeiten in den Bereichen Mobilität, Raum und Umwelt zur Verfügung. Das Szenario «Basis» stellt die Grundlage dar für die Infrastruktur- und Angebotsentwicklung der Bundesämter für Verkehr (BAV) und für Strassen (ASTRA) sowie für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Die Resultate liegen auch verkehrspolitischen und raumplanerischen Entscheiden zugrunde, wie sie beispielsweise in «[Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm](#)» festgehalten sind. Ausserdem verwenden die UVEK-Ämter die Resultate für die Energieperspektiven und Abschätzungen zu Lärm- und Luftschadstoffemissionen.

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 Strasseneigentümer bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung zu tragen sowie ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen zu analysieren und eine Planung zu deren Behebung zu erarbeiten.

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege (**Veloweggesetz**; [SR 705](#)) in Kraft. Es ist ein Meilenstein für die Förderung des Velos in der Schweiz. Es stützt sich auf Art. 88 der Bundesverfassung, der im Jahr 2018 von Volk und Ständen deutlich angenommen wurde. Bund und Kantone müssen bis Ende 2042 auf ihren Strassen ein Velowegnetz planen und bauen. Dies ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass in der Schweiz alle Altersgruppen sicher und attraktiv Velo fahren können.

Das **Strassenverkehrsgesetz** vom 19. Dezember 1958 (Stand am 1. Oktober 2023) ([SVG](#); [SR 741.01](#)) ordnet den Verkehr auf den öffentlichen Strassen.

Verkehrsdrehscheiben sind Orte, an denen mehrere Verkehrsträger aufeinandertreffen. Verkehrsmittel wie Auto, Zug, Bus, Velo oder Sharing-Angebote verzahnen sich hier. Sie fördern das Umsteigen auf das geeignete Verkehrsmittel. Mit der «Erklärung von Emmenbrücke» haben Bund, Kantone, Städte und Gemeinden am 9. September 2021 bekräftigt, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung besser aufeinander abzustimmen und zu diesem Zweck Verkehrsdrehscheiben zu fördern. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat im Rahmen des Programms «Verkehrsdrehscheiben» eine [Studie zum Handlungsraum Luzern](#) erarbeitet.

3 Mobilitätsstrategie 2024–2028

Der Mobilitätsstrategie 2024–2028 wird das 4V-Prinzip der Verkehrsplanung zugrunde gelegt. Dieses Prinzip ist zwischenzeitlich in der kantonalen Mobilitätsstrategie verankert und wird auch von anderen Städten und Kantonen angewendet.

Das 4V-Prinzip

Das 4V-Prinzip gilt für die verschiedenen Verkehrsarten Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr. Es basiert auf vier Grundpfeilern:

- **Vermeiden:** Verkehr vermeiden, indem Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden
- **Verlagern:** Verkehr verlagern, um mehr Mobilität auf der gleichen Fläche zu ermöglichen
- **Vernetzen:** Kombination verschiedener Verkehrsmittel, Vernetzung von Mobilitätsangeboten, z. B. mit Sharing-Angeboten oder Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden
- **Verträglich abwickeln:** den Verkehr verträglich gestalten, indem er intelligent gesteuert wird

3.1 Vision

Die Vision der Mobilitätsstrategie 2018–2023 – **«In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs»** – hat langfristig Gültigkeit und wird deshalb beibehalten. Die Vision wird mit vier Sätzen ergänzt, um das Zielbild der Mobilitätsstrategie aufzuzeigen:

- ***Die Mobilität ist flächen- und ressourceneffizient sowie emissionsarm organisiert.***

In der Stadt Luzern bewegen sich immer mehr Menschen – Einwohnerinnen und Einwohner, Gäste und Arbeitnehmende – und es werden immer mehr Güter verschoben. Der Platz ist jedoch begrenzt. Die Mobilität im urbanen Raum muss darum flächeneffizient sein. Um die Lebensqualität hochzuhalten und das Klima zu schützen, muss der Verkehr ressourceneffizient und emissionsarm abgewickelt werden.

- ***Die Ziele in der Stadt sind dank der Wahl des jeweils geeigneten Verkehrsmittels für alle zuverlässig und sicher erreichbar.***

In der Stadt Luzern sind alle willkommen. Es stehen verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung, um Ziele zu erreichen. Speziell die flächen- und ressourceneffizienten sowie emissionsarmen Angebote (Bus, Fuss- und Veloinfrastruktur) sind so ausgelegt, dass sie sicher und zuverlässig von Jung und Alt genutzt werden können.

- ***Die Wege innerhalb der Stadt sind kurz. Fahrten werden wenn möglich vermieden.***

Lebendige Quartiere bieten intakte Versorgungs- und Begegnungsstrukturen und gute Verbindungen zu Naherholungsorten. Damit werden kurze Alltagswege ermöglicht, was auch zu mehr Begegnungen im Quartier führt und dazu beiträgt, dass Fahrten vermieden werden können.

- ***Die Strassenräume sind stadtverträglich und klimaangepasst gestaltet. Die Aufenthaltsqualität ist hoch.***

Luzern ist eine lebenswerte Stadt und soll es bleiben. Strassenräume sind darum als Begegnungsräume ausgestaltet, sie bieten Grünraum, Schatten- und Sonnenplätze sowie Raum, um sich fortzubewegen und um zu verweilen.

3.2 Leitlinien

Die folgenden 16 Leitlinien zeigen auf, wie das Zielbild 2035 erreicht werden soll. Auch sie orientieren sich am 4V-Konzept der Verkehrsplanung. Die Leitlinien sind Handlungsanweisungen und münden in Massnahmen. Bei sich widersprechenden Leitlinien wird im Einzelfall eine Interessenabwägung vorgenommen.

Leitlinien	vermeiden	verlagern	vermeizen	verträglich gestalten
<p>1. Kommunikation verstärken Die Erreichung der Ziele und sowie ein rücksichtsvolles Verkehrsverhalten müssen durch gezielte Kommunikationsmassnahmen unterstützt werden. Die Mobilitätsstrategie will eine nachhaltige Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erreichen. Die Massnahmen sind nicht immer auf Anhieb verständlich und lieb gewonnene Verhaltensmuster und Gewohnheiten müssen aufgegeben und Neues ausprobiert werden. Das erfordert eine aktive Sensibilisierungs- und Informationsarbeit in Form von Kampagnen seitens Verwaltung und den Einbezug verschiedener Personengruppen in die Planungs- und Umsetzungsarbeiten.</p>				
<p>2. Fahrten vermeiden Das bewusste Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden wird gestärkt mit dem Ziel, Fahrten wenn immer möglich zu vermeiden. Jede Verkehrsteilnehmerin und jeder Verkehrsteilnehmer kann zu einer Entlastung der Verkehrssituation beitragen, indem sie oder er nicht notwendige Fahrten vermeidet, den Weg anders als mit dem eigenen Auto zurücklegt, Fahrgemeinschaften bildet, den Zeitpunkt der Fahrt verschiebt oder allenfalls ein anderes Ziel wählt.</p>				
<p>3. Klima schützen Energieverbrauch sowie Ausstoss von Treibhausgasen und Luftschadstoffen werden mit Infrastruktur- und Fördermassnahmen reduziert. Die Infrastrukturen werden auf energieeffiziente, ressourcenschonende und emissionsarme Fahrzeuge ausgerichtet und durch Fördermassnahmen unterstützt. Mangels einer allgemein gültigen Definition orientiert sich die Stadt Luzern an der Verordnung über umweltfreundliche Verkehrsmittel (Kanton BS), die emissionsarme Fahrzeuge wie folgt definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> – «Fahrzeuge gelten als emissionsarm, wenn sie die aktuell gültige europäische Abgasnorm für Neufahrzeuge erfüllen und wenn sie ausschliesslich mit Pneuus ausgerüstet sind, die in der EU-Reifenetikette mit einer «Schallwelle» klassifiziert sind. – Fahrzeuge gelten als klimaschonend, wenn sie im Betrieb kein CO₂ ausstossen oder wenn die verwendete Antriebsenergie aus erneuerbaren Quellen stammt. – Fahrzeuge gelten als ressourcenschonend, wenn das zulässige Gesamtgewicht unter 1'700 kg liegt. Grössere Fahrzeuge gelten dann als ressourcenschonend, wenn das Verhältnis der Nutzlast zum zulässigen Gesamtgewicht über 0,3 beträgt. – Personenwagen gelten nur dann als ressourcenschonend, wenn sie auch der Energieeffizienzklasse A entsprechen.» 				
<p>4. Flächeneffizienz fördern Flächeneffiziente Verkehrsmittel werden mit Infrastruktur- und Fördermassnahmen priorisiert. Unter Flächeneffizienz wird der Flächenbedarf pro Person verstanden. Für die Definition von flächeneffizienten Verkehrsmitteln wird auf die Verordnung über umweltfreundliche Verkehrsmittel (Kanton BS) abgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fuss- und Veloverkehr sowie motorisierte Fahrzeuge mit weniger als 5 m² Grundfläche gelten generell als flächeneffizient. – Personenwagen im fließenden Verkehr gelten dann als flächeneffizient, wenn sie mit mindestens drei Personen besetzt sind. – Das Parkieren in drei- oder mehrstöckigen Parkhäusern oder Tiefgaragen gilt als flächeneffizient. – Kollektive Verkehrsangebote und Sharingsysteme gelten dann als flächeneffizient, wenn sie einen Beitrag dazu leisten, den Bedarf nach öffentlichen Strassenflächen insgesamt zu reduzieren. 				

Leitlinien	vermeiden	verlagern	vermeiden	verträglich gestalten
<p>5. Fussverkehr fördern Das Netz für den Fussverkehr wird für die zukünftigen Bedürfnisse ausgebaut. Die Stadtluzerner Bevölkerung geht in erster Linie zu Fuss. 44 Prozent aller Wege wurden 2021 zu Fuss zurückgelegt. Für diese gesunde, umweltfreundliche und stadtverträgliche Mobilitätsform werden geeignete Ergänzungen und Anpassungen im Fusswegnetz geplant und umgesetzt. Dazu gehört die Reduktion von Trennwirkungen, beispielsweise mit Brücken, die Reduktion des Durchgangsverkehrs in Quartieren, aber auch die stadtklimatische Aufwertung der Verkehrsräume. Zufussgehen soll bei verschiedenen Wetterlagen attraktiv bleiben.</p>				
<p>6. Veloverkehr fördern Das Netz für den Veloverkehr wird für die zukünftigen Bedürfnisse ausgebaut. Der Stellenwert des Velos als flächeneffizientes, emissionsfreies (Velo) und emissionsarmes Fahrzeug (E-Bikes und Cargovelos) wird im Stadtverkehr stark zunehmen. Zukünftig wird auch der Wirtschafts- und Güterverkehr vermehrt auf Veloantriebe umsteigen. Dazu ist eine Veloinfrastruktur notwendig, die einerseits den Pendlerdistanzen und Geschwindigkeiten und auch den Dimensionen von Velos mit Anhängern gerecht wird und andererseits von Menschen aller Altersklassen mit unterschiedlicher Fahrerfahrung benutzt werden kann.</p>				
<p>7. Öffentlichen Verkehr optimieren Die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr werden dank guten Umsteigebeziehungen und Busbeschleunigungsmassnahmen attraktiv und zuverlässig. Die Haltestellen werden kundenfreundlich und hindernisfrei gestaltet. Das Busangebot ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Raum Luzern. Damit die Busse zuverlässige Verbindungen in die Stadt und innerhalb der Stadt gewährleisten können, sind auf zentralen Abschnitten Busspuren notwendig. Die Busspur an der Pilatusstrasse von der Kantonalbank bis zum Bahnhof Luzern wurde 2014 eingeführt und ist nicht mehr wegzudenken. Auch auf weiteren Abschnitten sind Busspuren und Bevorzugungsmassnahmen notwendig. Mit der Kombination mit der S-Bahn wird die Fahrt von und nach Luzern mit dem öffentlichen Verkehr gestärkt.</p>				
<p>8. Verkehrssicherheit erhöhen Die Verkehrssicherheitsinstrumente werden standardmässig bei Planung und Unterhalt der Strassen angewendet. Damit werden Sicherheitsdefizite frühzeitig erkannt und können behoben werden. Verkehrssicherheitsdefizite werden bereits in der Planung erkannt und vermieden. Die bestehenden Infrastrukturen werden überprüft. Ein spezieller Fokus wird auf die Schulwegsicherheit gelegt, denn sichere Fusswege für Kinder dienen allen Verkehrsteilnehmenden. Im städtischen Raum wird ein besonderes Augenmerk auf die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gerichtet, und die Komplexität der Verkehrssituationen soll reduziert werden.</p>				
<p>9. Verkehrsräume lebenswert gestalten Die Verkehrsräume werden hindernisfrei, lärmarm, sicher und mit einer hohen Aufenthaltsqualität gestaltet. Der Stadtraum ist in erster Linie Lebensraum. 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. Dazu ist eine Interessenabwägung zwischen Verkehr, Parkierung, Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Stadtklima und weiteren Aspekten erforderlich.</p>				
<p>10. Quartierzentren stärken Siedlung, Freiraum und Mobilität werden aufeinander abgestimmt, damit die Wege kurz sind und die Quartierzentren als Begegnungsorte gestärkt werden können. Begegnungszonen in den Quartieren entschleunigen, bevorzugen die Fussgängerinnen und Fussgänger und schaffen Platz für Entsiegelungen, mehr Bäume, mehr Grün- und Erholungsraum, Sitzbänke u. Ä. Auch der geplante Parkplatzabbau unterstützt diese Anliegen. Neue logistische Lösungen wie öffentliche Paketautomaten oder Mikrohub für die lokale Feinverteilung unterstützen die Quartiersversorgung.</p>				
<p>11. Durchgangsverkehr in den Quartieren vermeiden Mit der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die Hauptstrassen und die Autobahnen wird der Durchgangsverkehr in den Quartieren vermieden. Die Zentren und umliegenden Gemeinden sind über Hauptachsen miteinander verbunden. Diese dienen dazu, den übergeordneten Verkehr zu kanalisieren. Quartiere als wichtige Lebens- und Begegnungsorte</p>				

Leitlinien	vermeiden	verlagern	vermeiden	verträglich gestalten
<p>werden so weit als möglich vom Schleichverkehr befreit und dadurch lärmärmer, sicherer und lebenswerter. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Situation werden Einbahnstrassen, Fahrverbote oder Dosiermassnahmen eingesetzt.</p>				
<p>12. Parkierungsangebot optimieren <i>Durch die Reduktion oder Verlagerung von Autoparkplätzen in den privaten Raum, in öffentliche Parkierungsanlagen oder Sammelparkierungsanlagen können im öffentlichen Raum Abstellplätze für flächeneffiziente Verkehrsmittel und für den Güterumschlag bereitgestellt werden.</i> Mit der vorgegebenen Halbierung der Parkplätze auf öffentlichem Grund bis 2040 entsteht dank breiteren Trottoirs mehr Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Raum für Güterumschlagsplätze, Veloabstellplätze, nextbike-Stationen, Velostreifen, Grünraum, Sitzgelegenheiten usw.</p>				
<p>13. Wirtschafts- und Güterverkehr optimieren <i>Der Wirtschafts- und Güterverkehr wird gegenüber dem Pendler- und Freizeitverkehr bevorzugt. Die Feinverteilung von Gütern auf der letzten Meile wird so organisiert, dass Fahrten minimiert werden.</i> Dank neu zu schaffenden Güterumschlagsflächen sowie Be- und Entladezonen, öffentliche Paketautomaten, Mikrohub und Ähnlichem wird der Wirtschafts- und Güterverkehr neu organisiert. Die Ver- und Entsorgung der Stadt Luzern mit Gütern wird in den Planungsüberlegungen aktiv mitgedacht.</p>				
<p>14. Verkehr intelligent steuern <i>Der Verkehr wird so gesteuert und geleitet, dass Fahrten und Stausituationen in der Stadt reduziert sowie flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel bevorzugt werden.</i> Dank elektronischer Busbevorzugung und Pfortneranlagen wird der ÖV bevorzugt. Intelligente Lichtsignale verflüssigen den Verkehr, indem sie auf die aktuelle Nachfrage reagieren. Die technologische Entwicklung in diesen Bereichen ist rasant und wird weiter für die Ziele der Mobilitätsstrategie eingesetzt.</p>				
<p>15. Umsteigen vereinfachen <i>Verkehrsdrehscheiben werden situationsgerecht ausgebaut, um den Umstieg auf geeignete Verkehrsmittel zu fördern. Damit verbunden sind optimale Reiseinformationen und vereinfachte Bezahlmöglichkeiten für den gesamten Weg.</i> Nebst dem Bahnhof Luzern wird auch die Verkehrsdrehscheibe Verkehrshaus/Lido ausgebaut, damit alle Kundinnen und Kunden je nach Ziel und aktuellem Verkehrsaufkommen das geeignetste Verkehrsmittel zur Verfügung haben. Zusätzlich werden die Busumsteigepunkte angepasst und wo sinnvoll mit Sharingangeboten ergänzt.</p>				
<p>16. Datengrundlagen bereitstellen <i>Als zentrale Grundlage für die Planung, Verkehrssteuerung und Qualitätssicherung werden relevante Verkehrsdaten erhoben und gezielt aufbereitet.</i> Verkehr ist ein dynamisches System. Dank zuverlässigen Daten kann das System zeitnah und gezielt gesteuert werden. Die erhobenen Daten dienen als Argumentationsgrundlage und als Zeitreihe, damit die Verkehrsentwicklung über die vergangenen Jahre dargestellt werden kann. Zusätzlich werden damit die verkehrlichen Ziele der Stadt Luzern überprüft.</p>				

3.3 Indikatoren 2027 und 2035

Die Zielerreichung wird mit Indikatoren quantitativ gemessen. Der bis anhin verwendete Begriff «Richtgrösse» wird durch den zutreffenderen Begriff «Indikator» ersetzt, dem jeweils Zielwerte zugeordnet werden. Zum einen werden Indikatoren für den Zeithorizont 2035 – dem Zeitpunkt des definierten Zielbildes – und zum anderen für den Zeithorizont 2027 – der nächsten Überarbeitung der Mobilitätsstrategie – definiert. Damit die Ziele erreichbar und überprüfbar sind, müssen die Indikatoren spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch und terminierbar sein.

Aufgrund aktueller Entwicklungen werden neue Indikatoren mit zugehörigen Zielwerten eingeführt. Für die Beurteilung der Verkehrsberuhigung sollen die Strassenlärmbelastung und die Länge des verkehrsberuhigten Strassennetzes herangezogen werden. Die Entwicklung im Fuss- und Veloverkehr soll zukünftig über die Umsetzung des Velohaupttroutennetzes und die durchschnittlichen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen gemessen werden. Verbesserungen der Aufenthaltsqualität werden durch die entsiegelten und begrünten Flächen sowie die Anzahl abgebauter Parkplätze ausgewiesen. Für die Erfolgskontrolle bei erneuerbaren Antriebsarten wird die Zusammensetzung der Antriebsarten der immatrikulierten Fahrzeuge ausgewiesen.

Verschiedene Schlüsselstellen im Verkehrsnetz liegen auf Kantonsstrassen. Die Stadt Luzern setzt sich beim Kanton dafür ein, diese Schlüsselstellen im Sinne des Zielbildes 2035 und der kantonalen Mobilitätsstrategie umzugestalten. Ohne eine rasche und wesentliche Umgestaltung dieser Strassenabschnitte können verschiedene Indikatoren wie Modalsplit nicht wesentlich verändert und die Zielwerte für Verkehrsbelastung, Lärmbelastung, Energieverbrauch und Emissionen nicht erreicht werden. Die Stadt setzt sich insbesondere ein für:

- Tempo 30 auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse und lärmarme Strassenbeläge;
- durchgehende Busspuren;
- Velohaupttrouten auf Kantonsstrassen, u. a. Seebrücke, Halden-, Alpen- und Zürichstrasse und inkl. benutzerfreundliche Querungsbereiche (z. B. Bundesplatz und Pilatusplatz);
- velo- und fussgängerfreundliche Gestaltung von Verkehrsknoten;
- gemeindeübergreifendes Verkehrsmanagement und Verkehrssteuerung.

Modalsplit

Der Anteil der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr (Modalsplit) wird im Rahmen des Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» alle fünf Jahre vom Bund ermittelt. Als Indikator werden die zurückgelegten Distanzen auf Stadtgebiet (Territorialprinzip) herangezogen. Es gibt nur noch eine Zielsetzung für den MIV, die anderen Verkehrsarten sind per Definition flächen- und energieeffizient bzw. emissionsarm. Ihr Anteil am Gesamtverkehr soll für die Zielerreichung gesamthaft steigen. Obwohl der MIV-Anteil am Modalsplit gestiegen ist, wird am langfristigen Zielwert von 36 Prozent, wie er in der Mobilitätsstrategie 2018–2023 enthalten war, festgehalten. Dies ist auf die Annahme abgestützt, dass der ÖV mindestens die Anteile von vor der Pandemie erreicht und der Fuss- und Veloverkehr weiterhin zunimmt.

Modalsplit-Anteil MIV

Ausgangswert 2015	47 %
Wert 2023	56 %
Zielwert 2027	41 %
Zielwert 2035	36 %

Verkehrsbelastung

Im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität ist festgelegt, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Netz bis 2040 gegenüber 2010 um 15 Prozent abnehmen soll. Zur Überprüfung dieser Vorgabe wird das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs an der Grenze der Innenstadt und am Stadtkordon mit Dauerzählstellen erfasst.

Die Verkehrszahlen MIV nehmen an der Stadtgrenze und in der Innenstadt ab. Während der Pandemie wurden die Zielwerte von 2035 zeitweise bereits unterschritten. Die Zahlen sind nun wieder leicht angestiegen. Die kantonale und die städtische Mobilitätsstrategie streben weitere Verkehrsabnahmen und -verlagerungen an. Deshalb wird geschätzt, dass die ursprünglichen Werte der Verkehrsbelastung für 2035 neu bereits im Jahr 2027 erreicht werden können und die Zielwerte für 2035 angepasst werden sollen. Den neuen Zielwerten 2035 werden durchgehende Busspuren, v. a. auf Hauptachsen, hinterlegt. Sie haben orientierenden Charakter.

Die Zielwerte sind in Art. 5 Abs. 1 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität verankert. Die Ziele wurden erst per 1. Januar 2023 aufgrund der Vorgaben aus der Klima- und Energiestrategie angepasst. Daher wird bei der überarbeiteten Mobilitätsstrategie 2024–2028 auf eine erneute Reglementsanpassung verzichtet. Dennoch soll die Entwicklung gemäss den vorgeschlagenen neuen Zielwerten weiterverfolgt und eine Reglementanpassung mit der nächsten Mobilitätsstrategie 2029 geprüft werden.

<i>Verkehrsbelastung (Fhz/d)</i>	<i>Innenstadt</i>	<i>Stadtkordon</i>
Ausgangswert 2010	175'000	157'000
Wert 2023	157'000	147'000
Zielwert 2027	153'000	138'000
Zielwert 2035 (alt)	153'000	138'000
Zielwert 2035 (neu)	110'000	100'000

Verkehrssicherheit

Die Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden sinkt auf weniger als 100 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Zielwert für 2035 aus der Mobilitätsstrategie 2018–2023 wurde mittels Protokollbemerkung von 120 auf 100 Unfälle gesenkt.

Ausgangswert 2010	218
Wert 2022	139
Zielwert 2027	125
Zielwert 2035	100

Velohaupttroutennetz

Das Velohaupttroutennetz gemäss Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» und Art. 3 Abs. 4 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität wird nach den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern ausgestaltet. Das Velohaupttroutennetz mit 27 km Länge soll bis 2033 umgesetzt sein.

Ausgangswert 2022	2,5 km
Wert 2024	5,0 km
Zielwert 2027	13,5 km
Zielwert 2035	27,0 km

Strassenverkehrslärm

Der Lärmgrenzwert legt fest, ab welchem Wert der Lärm die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich stört. Basierend darauf wird der Zwischenwert für 2027 festgelegt. Ziel für 2035 ist, dass keine Anwohnerin und kein Anwohner von überschrittenen Lärmgrenzwerten bzw. Immissionsgrenzwerten (IGW) betroffen ist. Fast jede fünfte Einwohnerin oder jeder fünfte Einwohner war 2021 einem überschrittenen Lärmgrenzwert ausgesetzt (7 % an Gemeindestrassen und 10–13 % an Kantonsstrassen). Die Ziele beziehen sich auf den Prozentsatz der von IGW-Überschreitungen betroffenen Bevölkerung.

	Tag	Nacht
Ausgangswert 2021	17 %	20 %
Zielwert 2027	9 %	10 %
Zielwert 2035	0 %	0 %

Verkehrsberuhigte Zonen

Das Strassennetz in der Stadt Luzern hatte 2015 – ohne National- und Güterstrassen – eine Länge von 195 Kilometern. Davon waren 112 Kilometer als Fussgängerzone, Begegnungszone oder mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Ziel für 2035 ist, dass 175 der 195 Strassenkilometer verkehrsberuhigt sind, mit Tempo 20, Tempo 30 oder einem Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr (ausgenommen Berechtigte).

Ausgangswert 2015	112 km
Zielwert 2027	145 km
Zielwert 2035	175 km

Wartezeiten für Fuss- und Veloverkehr

Die Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen sollen bis 2025 für den Fuss- und Veloverkehr maximal 60 Sekunden betragen. 2022 waren diese Wartezeiten an 17 von 34 Anlagen erreicht. Von den 34 Anlagen liegen 25 auf Kantonsstrassen und 9 auf Gemeindestrassen.

Ausgangswert 2023	20 von 34
Zielwert 2027	25 von 34
Zielwert 2035	34 von 34

Entsiegelung oder Begrünung

Bei der Entsiegelung oder Begrünung wird die Bodenversiegelung durch wasserdurchlässige Oberflächen ersetzt, sodass Niederschlagswasser versickern und Bodenwasser verdunsten kann. Die Verkehrsfläche auf öffentlichem Grund der Stadt Luzern betrug 2022 1'700'000 Quadratmeter. Für den fahrenden Verkehr werden nach wie vor ausreichend Flächen benötigt, und die Flächen, die in der Hoheit des Kantons liegen, werden im Zielwert nicht berücksichtigt.

Ziel für 2035 ist es, 30'000 Quadratmeter der Verkehrsfläche auf öffentlichem Grund der Stadt Luzern mit geschlossener Oberfläche zu entsiegeln oder zu begrünen.

Zielwert 2027	10'000 m ²	(entspricht zirka 1000 Parkfeldern)
Zielwert 2035	30'000 m ²	(entspricht zirka 3000 Parkfeldern)

Primärenergieverbrauch

Der Primärenergieverbrauch setzt sich aus dem Endenergieverbrauch und sämtlichen zu dessen Bereitstellung eingesetzten Energieaufwendungen zusammen. 2019 betrug der Primärenergieverbrauch des Strassen- und Schienenverkehrs auf Stadtgebiet 668 Watt pro Kopf. Die Absenkpfade sind im Energiereglement der Stadt Luzern festgesetzt.

Ausgangswert 2019	668 Watt pro Kopf
Zielwert 2027	582 Watt pro Kopf
Zielwert 2035	490 Watt pro Kopf

Treibhausgasemissionen

2019 betrug der Ausstoss von Treibhausgasen im Strassen- und Schienenverkehr 1,2 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Kopf. Dieser Wert soll um 75 Prozent auf 0,3 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Kopf gesenkt werden. Die Absenkpfade sind im Energiereglement der Stadt Luzern festgesetzt.

Ausgangswert 2019	1,2 t
Zielwert 2027	0,8 t
Zielwert 2035	0,3 t

Zusammensetzung Antriebe der immatrikulierten Fahrzeuge

Der Anteil elektrisch und/oder erneuerbar angetriebener Fahrzeuge betrug 2021 3,1 Prozent. 2035 sollen 90 Prozent der immatrikulierten Fahrzeuge in der Stadt Luzern elektrisch und/oder erneuerbar angetrieben werden.

Ausgangswert 2021	3 %
Zielwert 2027	33 %
Zielwert 2035	90 %

Parkplatzreduktion

Bis im Jahr 2040 werden 50 Prozent der Autoparkplätze auf öffentlichem Grund aufgehoben und umgenutzt.

Ausgangswert 2021	100 %
Zielwert 2027	85 %
Zielwert 2035	60 %
Zielwert 2040	50 %

4 Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie 2024–2028

Für die Mobilitätsstrategie 2024–2028 werden sechs Massnahmenswerpunkte gesetzt und sowohl mit dem 4V-Konzept als auch mit den 16 Leitlinien referenziert. Die sechs Schwerpunkte ergänzen die weiteren Massnahmen und Daueraufgaben im Mobilitätsbereich, die in Anhang 1 aufgelistet sind.

4.1 Schwerpunkt 1: Strassenumbau für die Energiewende hin zu Klimaquartieren

Die Stadt Luzern will die energiebedingten Treibhausgasemissionen bis 2040 auf null senken. Die Energieplanung 2.0 konkretisiert den Richtplan Energie aus dem Jahr 2016 und wurde vom Stadtrat Mitte Mai 2023 beschlossen. Diese Planung zeigt, in welchen Gebieten der Stadt künftig welche fossilfreien Energieträger zum Einsatz kommen sollen. Die heute vorliegenden Resultate der Energieplanung 2.0 werden sich weiterentwickeln. Dank weiteren Abklärungen wird die Planung laufend präziser, die Voraussagen werden exakter.

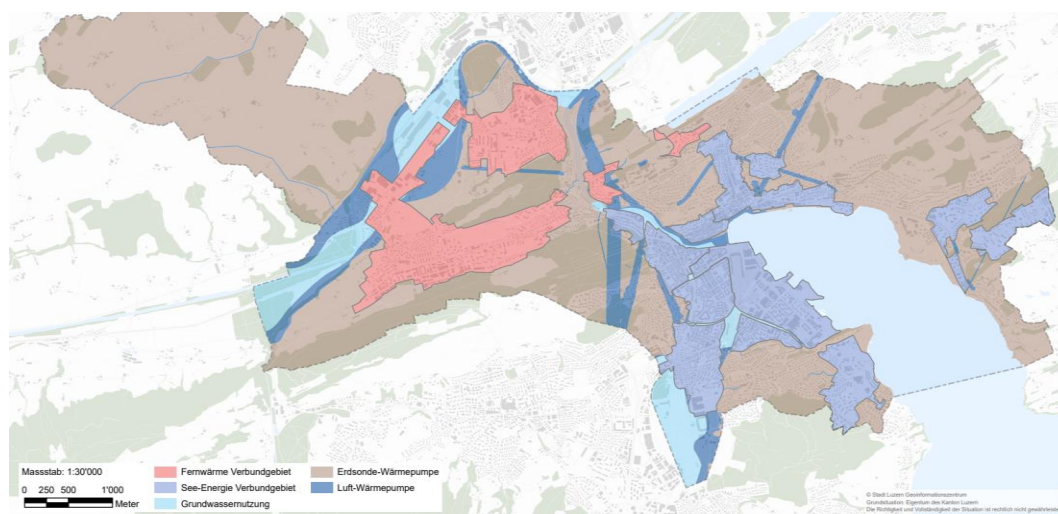


Abb. 2: Ausschnitt aus der [Energieplanung 2.0](#)

Ziel	Kombination und Koordination der Leitungsbauten mit klimaangepasster Strassenraumgestaltung mit kurz- und mittelfristigen Umsetzungshorizonten Im Zuge dieser Arbeiten: Entwicklung von Klimaquartieren Der Stadtrat hat im Rahmen der Umsetzung des Postulats 137 , Nico van der Heiden, Raphaela Meyenberg und Yannick Gauch namens der SP-Fraktion vom 19. Oktober 2021: «Potential von Superblocks für Luzern überprüfen», Grundlagen für diese Thematik erarbeiten lassen. In Anlehnung an Superblocks in Barcelona sollen in Luzern Klimaquartiere entwickelt werden. Ziel ist, den (Durchgangs-)Verkehr sowie die Parkplatzzahl zu reduzieren und den Verkehr im Quartier zu beruhigen. Die frei werdenden Flächen sollen genutzt werden, um umweltfreundliche Verkehrsarten zu fördern und um mit Begrünungen, der Umsetzung von Schwammstadt-Bausteinen und Entsiegelungsmassnahmen die Aufenthaltsqualität und die Biodiversität in den Stadtquartieren zu verbessern und die Hitzebelastung zu senken.			
4V-Prinzip	vermeiden	verlagern	vernetzen	verträglich gestalten
Leitlinien	3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12			
Inhalt	Die Realisierung thermischer Verbunde erfordert ein Leitungsnetz, welches so weit wie möglich im Strassenkörper und damit im öffentlichen Grund erstellt wird. Nach aktuellem Wissensstand sind dafür in den meisten Strassen in der Stadt Luzern zusätzliche Leitungsbauten erforderlich. Ein Schlüsselement ist der Tief- und Leitungsbau: Der städtische Raum ist begrenzt, die Trassenführung schwierig. Der Untergrund ist vielerorts bereits stark verbaut mit Leitungen, Schächten usw. Es bestehen zudem Zielkonflikte zwischen dem Ausbau des			

	<p>Wärmenetzes, anderen Infrastrukturen, der Oberflächengestaltung, der klimaangepassten Begrünung mithilfe von Schwammstadt-Bausteinen, der Verkehrsführung usw.</p> <p>ewl geht davon aus, dass in den nächsten 15 Jahren zahlreiche Strassenzüge in der Stadt Luzern mindestens einmal aufgerissen werden müssen. Je nach Variante müssen nur schon für das linke Seeufer zwischen 35 und 40 km Netz gebaut werden (exklusive Hausanschlüsse). Der grobe Terminplan von ewl sieht den Baustart der Hauptachsen ab Ende 2026 und des Verteilnetzes ab Ende 2027 vor. Ein strukturiertes, effizientes Vorgehen und eine intensive Planungs- und Baukoordination zwischen Tiefbauamt und ewl ist unabdingbar, um das ehrgeizige Ziel erreichen und Synergien nutzen zu können.</p> <p>Gleichzeitig besteht eine Vielzahl an Anforderungen an den Strassenraum (Klimaanpassung mittels Begrünung und Schwammstadt-Bausteinen, Parkplatzreduktion, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Vermeidung Durchgangsverkehr und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie Umstieg auf erneuerbare Antriebskonzepte. Die Energiewende 2040 wird mindestens während 15 Jahren zu zusätzlichen Investitionen und Projekten führen. Diese gilt es von Seiten Stadt mitzugestalten oder zumindest zu koordinieren. Die städtische Klima- und Energiestrategie führt zu neuen Themen wie Schwammstadt, Stadtbäume oder Energieverteilung und damit zu grösseren und komplexeren Projekten. Der Anspruch der Bevölkerung, an der Planung der Oberfläche (Verkehrsführung, Frei- und Aufenthaltsräume, Grünausstattung usw.) zu partizipieren, ist gestiegen und bedeutet Mehraufwand. Um alle diese Vorhaben zu berücksichtigen und Klimaquartiere zu planen, werden in einem ersten Schritt verkehrliche Vorstudien über verschiedene Kleinquartiere erarbeitet, die dann mit den Planungsarbeiten der Energieplanung und weiteren Projekten abgeglichen werden.</p> <p>Der Aufwand für die Planung und während der Realisierung nimmt damit zu. Optimierte Projekte im Sinne vom gesteigerten Gesamtnutzen – eine lebenswerte Stadt für Mensch und Natur – stellen eine Win-win-Situation dar, welche aufwendigere Prozesse in der Koordination, Planung, Bewilligung und Ausführung erzeugt, aber auch rechtfertigt. Im Gegenzug profitiert die Stadt von einer schnellen Anpassung an die bestehenden Herausforderungen und einer Aufwertung der künftigen Lebensräume.</p> <p>Für das Tiefbauamt bedeutet dies in einem ersten Schritt, dass möglichst zeitnah zusätzliche Ressourcen geschaffen werden müssen, damit die Umsetzung der umfangreichen Leitungsbauten adäquat begleitet werden kann. Dafür ist ein separater B+A in Erarbeitung.</p>
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Energieplanung 2.0 – Klimaanpassungsstrategie (B+A 10 vom 1. April 2020) – Konzept Superblocks/Klimaquartiere – Stadtraumstrategie (B+A 3 vom 16. Januar 2019) – Konzept erneuerbare Antriebe (in Erarbeitung)
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Vorstudien zu Verkehrsregime sowie kurz- und mittelfristige Strassenraumgestaltung je Kleinquartier – Bereitstellung der notwendigen personellen Ressourcen – Aufbau Koordinationsstelle
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis zirka 2028) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2029–2035) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2035)
Federführung	TBA
Weitere Beteiligte	UWS, SPL, STG, STIL, QUIN, ewl
Kostenschätzung	<p>Personelle Ressourcen werden in einem separaten B+A zur Fernwärme beantragt (in Erarbeitung)</p> <p>Vorstudien und Massnahmen Klimaquartiere 150'000 CHF/Jahr</p>

Finanzierung	Globalbudget TBA
Abhängigkeiten	Energieplanung ewl

4.2 Schwerpunkt 2: Förderung Velo- und Fussverkehr

In der Budgetdebatte zum AFP 2024 hat der Grosse Stadtrat das Globalbudget des Tiefbauamtes zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs um Fr. 250'000.– erhöht. Der Stadtrat wurde damit beauftragt, den Bedarf für Sonderkredite für eine nachhaltige Mobilität oder Velorouten zu prüfen.

Mit der Budgeterhöhung konnte kurzfristig eine temporäre 100-Prozent-Arbeitsstelle im Bereich Mobilität verlängert werden, welche sich mehrheitlich mit der Behebung der Defizite aus dem Projekt «Schulwegsicherheit», mit weiteren Verkehrsmassnahmen in der Altstadt und kleineren Veloverkehrsmassnahmen befasst. Damit werden die Mitarbeitenden im Bereich Velo- und Fussverkehr entlastet und können sich verstärkt für Velomassnahmen engagieren. Daneben sollen 2024/2025 konkrete Massnahmen umgesetzt werden, etwa Veloverbesserungen auf der Bleicherstrasse und der Winkelriedstrasse.

Für die Veloförderung ist es zentral, dass auch auf den Abschnitten auf Kantonsstrassen Verbesserungen umgesetzt werden. Diese sind im [Bauprogramm für Kantonsstrassen](#) 2023–2026 mit Planungsbeginn 2024 und Umsetzung ab 2027 enthalten.



Abb. 3: Velohaupttrouten Stadt Luzern mit Abschnitten auf Kantonsstrassen (orange, grün und rot) (Quelle: B+A 39/2021)

Ziel	Förderung Velo- und Fussverkehr			
4V-Prinzip	vermeiden	verlagern	vernetzen	verträglich gestalten
Leitlinien	1, 3, 4, 5, 6, 8, 9			
Inhalt	Die Stadt sorgt gemäss Art. 3 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Velonetz. Wichtig sind dabei auch die Verkehrsknoten (Kreuzungen). Ziel ist es, dass Kinder ab 8 Jahren und Seniorinnen und Senioren das Velonetz gerne benutzen. Dazu reicht der Gegenvorschlag «Velohaupttroutennetz 2033» nicht aus. In den nächsten fünf			

	<p>Jahren will die Stadt Luzern die Planung für ein durchgängiges, sicheres, dichtes Velonetz für die Stadt Luzern weiterführen. Neben den definierten Velohauptrouten gilt es, wichtige Nebenrouten und Knoten zu verbessern.</p> <p>Eine grosse Herausforderung sind die Abschnitte auf Kantonsstrassen, z. B. Schweizerhofquai, Seebrücke, Halden- oder Zürichstrasse. Auf diesen Strecken liegt die Planungs- und Umsetzungsarbeit beim Kanton. Mit der Vereinbarung über Kantonsstrassen kann der Kanton die Stadt Luzern mit der Planung und der Realisierung beauftragen. Um diese Aufgaben wahrzunehmen, braucht es in den Bereichen Mobilität und im Bereich Projekte personelle Ressourcen. Diese müssen im Stellenplan geschaffen werden, der Kanton finanziert die Projekte und entschädigt die städtischen Projektleitenden in seinem Auftrag, basierend auf der Vereinbarung über Kantonsstrassen.</p> <p>Aus den überarbeiteten Richtplänen für den Fuss- und Veloverkehr und der weiteren Massnamenerarbeitung bei der Schulwegsicherheit folgen ab 2025 weitere Aufgaben zur Umsetzung.</p> <p>Im Rahmen des Programms «Schulwegsicherheit» hat die Stadt Luzern 2023/2024 die Schulwege von Primarschulkindern untersucht. Der Fokus wurde dabei auf Fusswege gelegt. Die wichtigen Schulwegachsen wurden auf Sicherheitsschwachstellen hin analysiert. Bei den 19 Primarschulhäusern wurden rund 2'000 kleinere bis grosse Sicherheitsdefizite festgestellt. 2024 startet die Planung der Massnahmen zur Behebung dieser Defizite. Parallel dazu soll ein digitaler Schulwegplan erarbeitet werden, welcher den Eltern bei der Auswahl des optimalen Schulwegs hilft.</p> <p>Die Stadt Luzern vergibt seit 2023 als Pilotversuch ÖV-Gutscheine an Kinder und Jugendliche, damit sie in ihrer Freizeit nicht auf das «Elterntaxi» angewiesen sind. Das legt nahe, dass auch die Wege von den ÖV-Haltepunkten hin zu Freizeiteinrichtungen auf die Verkehrssicherheit überprüft werden. Darüber hinaus sollen auch die Schulwege der Oberstufenschulhäuser sowie der Kindergärten, die nicht in Primarschulhäusern untergebracht sind, untersucht und Massnahmen geplant werden.</p>
<p>Grundlagen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Bauprogramm für Kantonsstrassen – Velorouten auf Kantonsstrassen – Fachbericht: Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» Machbarkeitsstudie und Gegenvorschlag. – Standards Fussverkehr und Standards Veloverkehr Stadt Luzern – Erhebung Schulwege Primarschulen mit rund 2000 Defiziten – Massnahmenplan (in Erarbeitung) zur Behebung von Sicherheitsdefiziten
<p>Nächste Schritte</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Bereitstellung der personellen Ressourcen – Planung und Umsetzung eines dichten, sicheren Velonetzes: Nebenrouten, Knoten, weitere Veloförderungsmaßnahmen (inkl. Kantonsstrassen 50 %) – Erhebung der Schulwege der Kindergärten und der Oberstufenschulhäuser sowie der Freizeitwege – Behebung von Sicherheitsdefiziten
<p>Zeithorizont</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis zirka 2028) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2029–2035) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2035)</p>
<p>Federführung</p>	<p>TBA</p>
<p>Weitere Beteiligte</p>	<p>SPL, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)</p>
<p>Kostenschätzung</p>	<p>Personelle Ressourcen: Veloplanung (inkl. Kantonsstrassen 50 %) 100 % 175'000 CHF/Jahr Gesamtprojektleitung Umsetzung Velo-/Fussprojekte (inkl. Kantonsstrassen 50 %) 150 % 262'500 CHF/Jahr Finanzbedarf für total 250 Stellenprozent =427'500 CHF/Jahr</p>

Finanzierung	Globalbudget TBA	118'750 CHF/Jahr
	Projektkredite (IR) Stadt	100'000 CHF/Jahr
	Leistungsabgeltung durch Kanton (je 50 % pro Stelle)	218'750 CHF/Jahr
Abhängigkeiten	Bauprogramm für Kantonsstrassen	

4.3 Schwerpunkt 3: Güter- und Wirtschaftsverkehr

Der Anteil des Wirtschaftsverkehrs auf der Strasse in der Stadt Luzern wird auf rund 12 Prozent des Gesamtverkehrs geschätzt. Die Entwicklungen und Prognosen weisen darauf hin, dass der Güter- und Lieferverkehr stark zunehmen wird. Das steigende Verkehrsaufkommen führt für die Einwohnerinnen und Einwohner sowie für die Besucherinnen und Besucher der Stadt Luzern zu Einschränkungen in ihrer Bewegungsfreiheit, zu höheren Unfallrisiken, zunehmenden Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie gleichzeitig für die Logistikdienstleistenden zu sinkender Qualität und Pünktlichkeit. Auch die Wirtschaft wird beeinträchtigt, wenn die Logistik nicht einwandfrei funktioniert. Um die Lebensqualität in der Stadt Luzern in Zukunft weiter zu erhöhen, die Attraktivität des urbanen Lebensraums zu fördern sowie den innerstädtischen Wirtschaftsraum zu stärken, ist der Einbezug aller Aspekte der Citylogistik notwendig.

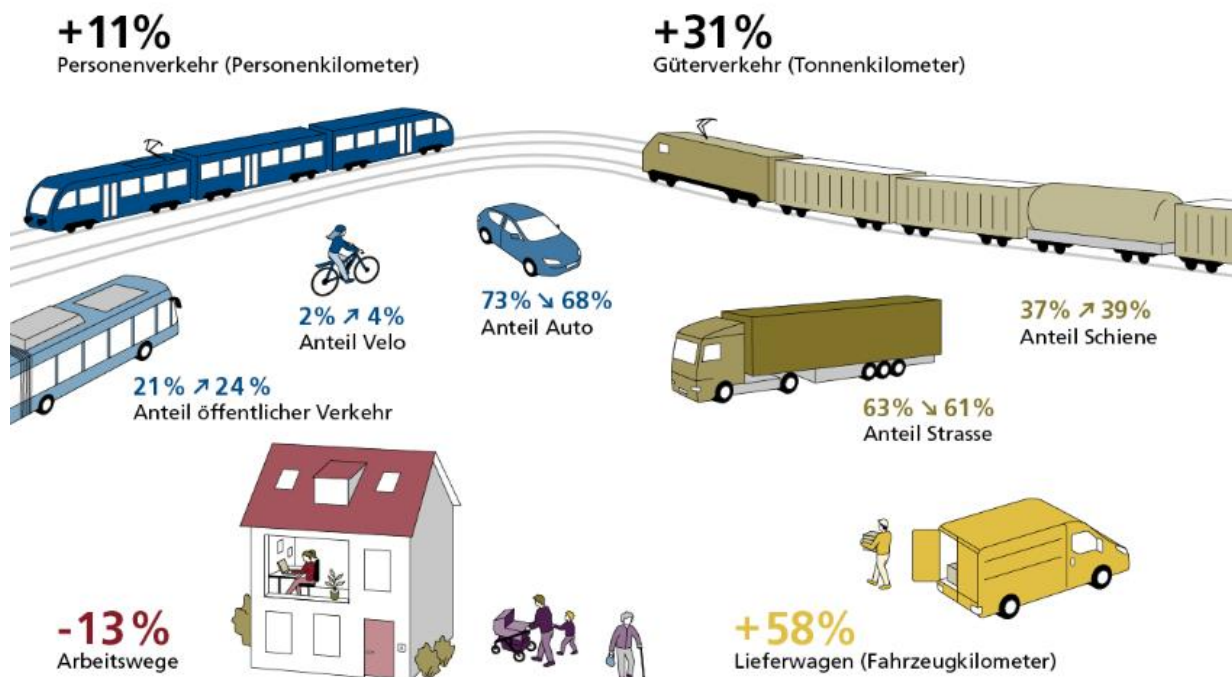


Abb. 4: [Verkehrsperspektiven 2050](#) (Bundesamt für Raumentwicklung)

Güterlogistik ist mit einem hohen Energieaufwand und mit hohen Treibhausgasemissionen aus der Verbrennung fossiler Treibstoffe verbunden. Sie muss einen entsprechenden Beitrag zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele der Stadt Luzern leisten und sich weiterentwickeln.

Damit die Umstellung auf eine nachhaltige, urbane Logistik erreicht werden kann, wird eine rein technologische Lösung nicht ausreichen. Vielmehr braucht es eine Mischung aus neuen Technologien, multifunktionalen Infrastrukturen und einem Bewusstsein für Logistik bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern aus der Wirtschaft und der Bevölkerung. Alle Akteure sind gefragt, wenn es um neue Lösungen geht. Die Citylogistik liegt daher in der gemeinsamen Verantwortung zwischen Privatwirtschaft, Gesellschaft und öffentlicher Hand, da keiner der Akteure allein eine Veränderung bewirken kann. Der parallel erarbeitete Grundlagenbericht zeigt die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Luzern anhand von drei Stossrichtungen und 14 Massnahmen auf.

Gleichzeitig nimmt die Stadt Luzern ihre Vorbildrolle wahr. Im Rahmen der Klima- und Energiestrategie wurde auch die Massnahme M08 «Vorgaben zu Maschinen, Fahrzeugen und Transporten in städtischen Aufträgen» beschlossen. Für die Umsetzung verantwortlich sind die Beschaffungsverantwortlichen der Dienstabteilungen in Zusammenarbeit mit der Finanzdirektion und den Leadeinkäufern.

Ziel	Nachhaltiger Güter- und Wirtschaftsverkehr			
4V-Prinzip	vermeiden	verlagern	vernetzen	verträglich gestalten
Leitlinien	1, 2, 3, 4, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 16			
Inhalt	Um die Citylogistik in der Stadt Luzern bis 2040 suffizient, energieeffizient, ohne fossile Treibstoffe, kundenfreundlich sowie wettbewerbsfähig abzuwickeln, bilden drei Grundsätze die Grundlage der Handlungsmöglichkeiten: Wege möglichst vermeiden oder kurzhalten (Suffizienz), Fahrzeuge möglichst effizient einsetzen (Effizienz), Fahrzeuge mit erneuerbaren Antrieben einsetzen (Konsistenz).			
Grundlagen	B+A 22/2021 : «Klima- und Energiestrategie» B+A 8/2024 : «Citylogistik Stadt Luzern»			
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung der 14 erarbeiteten Massnahmen aus dem B+A 8/2024: «Citylogistik Stadt Luzern» und der Massnahme M08 der Klima- und Energiestrategie – bis 2028 sollen u. a. erste Güterumschlagsflächen sowie Be- und Entladezonen realisiert, öffentliche Paketautomaten getestet und Pilotprojekte wie «smargo» umgesetzt werden. 			
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis zirka 2028)	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2029–2035)	<input type="checkbox"/> langfristig (nach 2035)	
Federführung	TBA			
Weitere Beteiligte	SPL, SBA, IMMO, FD; UWS / Kanton Luzern und weitere Akteure			
Kostenschätzung	siehe B+A 8/2024: «Citylogistik Stadt Luzern»			
Finanzierung	über verschiedene Globalbudgets der jeweiligen Dienstabteilungen			
Abhängigkeiten	Kanton: runder Tisch Güterverkehr und weitere Massnahmen aus dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Luzern			

4.4 Schwerpunkt 4: Durchgehende Busspuren auf Hauptachsen

Für die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs sind vor allem die Reisegeschwindigkeiten und die Zuverlässigkeit massgebend. Für eine Verkehrsverlagerung ist daher die Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsmitteln ein wichtiger Faktor. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) und der Kanton Luzern haben Grundlagen für die Planung künftiger Infrastrukturprojekte mit integrierter ÖV-Bevorzugung erarbeitet. Die Planungsgrundlagen zeigen auch auf, welche Massnahmen für einen effizienteren Busbetrieb notwendig sind. Infrastrukturmassnahmen tragen wesentlich dazu bei, dass Betriebskosten eingespart werden können und allfällige Angebotsausbauten günstiger ausfallen.

In der Innenstadt und auf Streckenabschnitten in der gesamten Agglomeration werden Verbesserungsmassnahmen ausgewiesen. Die Stadt ist dabei für Massnahmen auf Gemeindestrassen zuständig. Massnahmen werden auf der Tribschenstrasse, Dreilindenstrasse und Arsenalstrasse ausgewiesen. Auf Kantonsstrassen liegt die Planungs- und Umsetzungshoheit beim Kanton. Der Kanton kann die Stadt Luzern mit der Planung und der Realisierung von Massnahmen beauftragen. Zudem setzt sich die Stadt in verschiedenen Gremien bei der Planung von Kantonsstrassen für eine stärkere Berücksichtigung der ÖV-Bevorzugung ein.

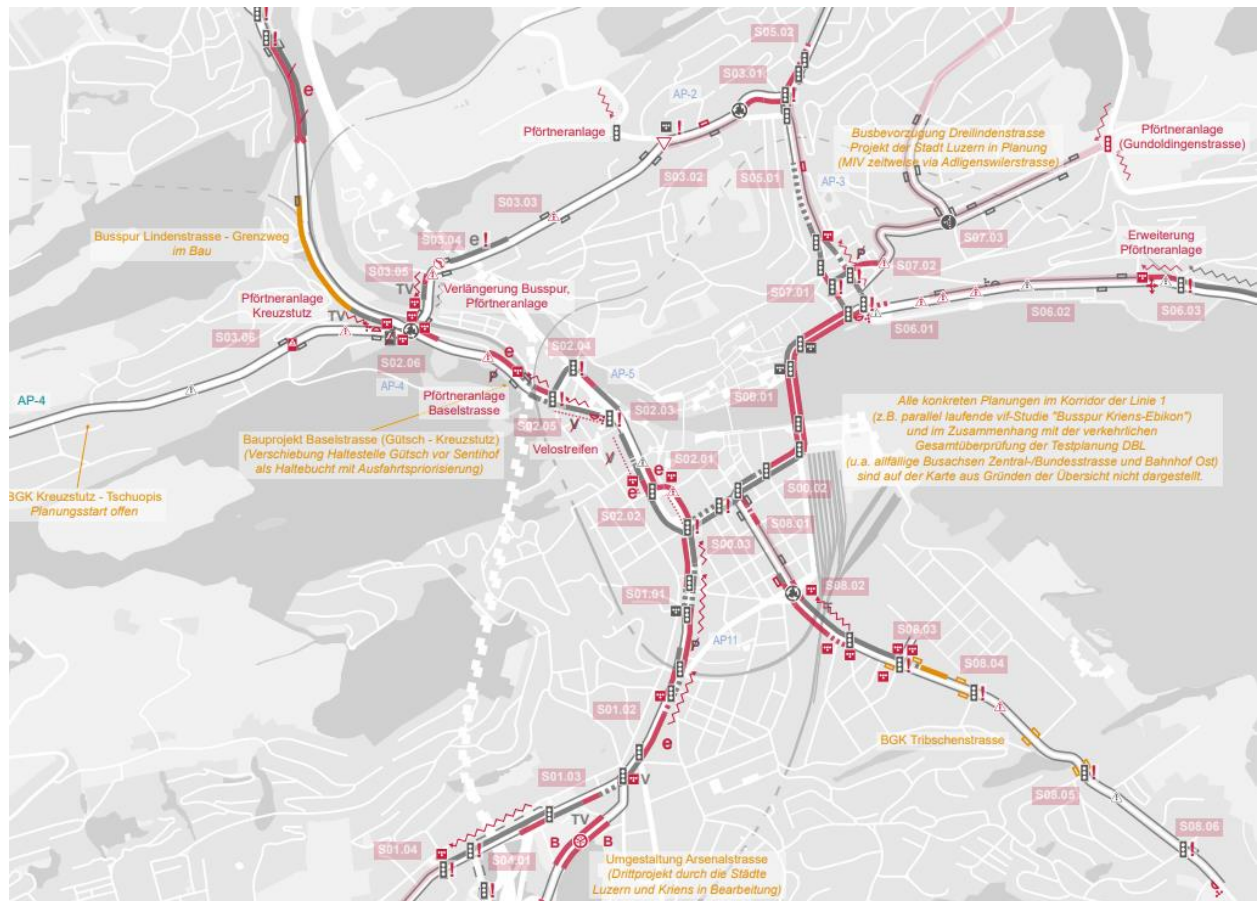


Abb. 5: Ausschnitt aus dem Zielbild der Studie Beschleunigung Bussystem (VVL)

Ziel	Durchgehende Busspuren auf Hauptachsen			
4V-Prinzip	vermeiden	verlagern	vernetzen	verträglich gestalten
Leitlinien	1, 2, 3, 4, 7, 14, 15, 16			
Inhalt	Um die Ziele aus der Klima- und Energiestrategie und aus der Mobilitätsstrategie erreichen zu können, muss der Bus als wichtigster ÖV-Träger beschleunigt und ausgebaut werden. Dazu sind durchgehende Busspuren auf Hauptachsen und weitere Bevorzugungsmassnahmen notwendig.			

	<ul style="list-style-type: none"> – Durchgehende Busspuren auf Kantonsstrassen, wo es die Platzverhältnisse erlauben (Pilatus-, untere Zürichstrasse, Seebrücke, Schweizerhofquai usw.) – Nach der Einführung durchgehender Busspuren: Überprüfung der Massnahme M04 der Klima- und Energiestrategie, ob und unter welchen Rahmenbedingungen klimaschonende Privatfahrzeuge (Pkw mit hohem Besetzungsgrad, leichte Pkw, Elektrofahrzeuge, Velos) die Busspuren mitbenutzen sollen – Busbevorzugungsmassnahmen auf Gemeindestrassen wie beispielsweise elektronische Busspur Spitalstrasse Ost und Busbeeinflussung Tribschenstrasse (umgesetzt) und weitere Massnahmen – Einfahrt Kreisel Bundesplatz verbessern
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Bauprogramm Kantonsstrassen – Agglomerationsprogramm – Kantonaler Richtplan – Studie Busbeschleunigung VVL
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Leitung oder Begleitung Kantonsstrassenprojekte (u. a. im Zusammenhang Gesamtverkehrsbetrachtungen inkl. Velomassnahmen) – Bearbeitung der Busbevorzugungsmassnahmen auf Gemeindestrassen – Einsitz in verschiedenen Gremien
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis zirka 2028) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2029–2035) <input checked="" type="checkbox"/> langfristig (nach 2035)
Federführung	Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, TBA
Weitere Beteiligte	VVL
Kostenschätzung	Projektabhängig
Finanzierung	Kanton Luzern (Kantonsstrassen); Stadt Luzern (Gemeindestrassen)
Abhängigkeiten	Bauprogramm für Kantonsstrassen

4.5 Schwerpunkt 5: Parkieren nach Konzept

Das Thema Parkierung betrifft alle Verkehrsmittel. Von der Planung bis zur Umsetzung von Massnahmen zur Carparkierung, Autoparkierung, zum Parkleitsystem, zur Velo- und Motoparkierung rund um den Bahnhof, aber auch auf dem restlichen Stadtgebiet. Die Parkierung auf öffentlichem Grund gehört zu den Daueraufgaben der Stadt Luzern. Dabei geht es einerseits um die Bewirtschaftung der Flächen und andererseits darum, die Lage und die Anzahl der Parkplätze für die verschiedenen Verkehrsmittel festzulegen und umzusetzen. Damit wird auch das Verkehrsaufkommen gesteuert. Auf Basis der Klima- und Energiestrategie soll der Parkplatzbestand auf öffentlichem Grund bis 2040 halbiert werden. Die Arbeiten dazu sind gestartet und die Umsetzung erfolgt laufend in den nächsten Jahren.

Bei der Parkierung sind Fahrzeuge mit verschiedenen Antrieben und Dimensionen zu berücksichtigen. Der Bedarf nach Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum steigt mit zunehmender Elektrifizierung der Fahrzeugflotten an, und darüber hinaus ist es zentral, dass die Nutzerinnen und Nutzer über die notwendigen Informationen über die Abstell- und Lademöglichkeiten verfügen. Vor dem Hintergrund, dass ein Carsharingfahrzeug rund 10 private Autos ersetzen kann, sollen auch Mobilitätsstationen mit verschiedenen Fahrzeugen und -arten inkl. Cargobikes einen Beitrag zu den Zielen der Mobilitätsstrategie leisten.

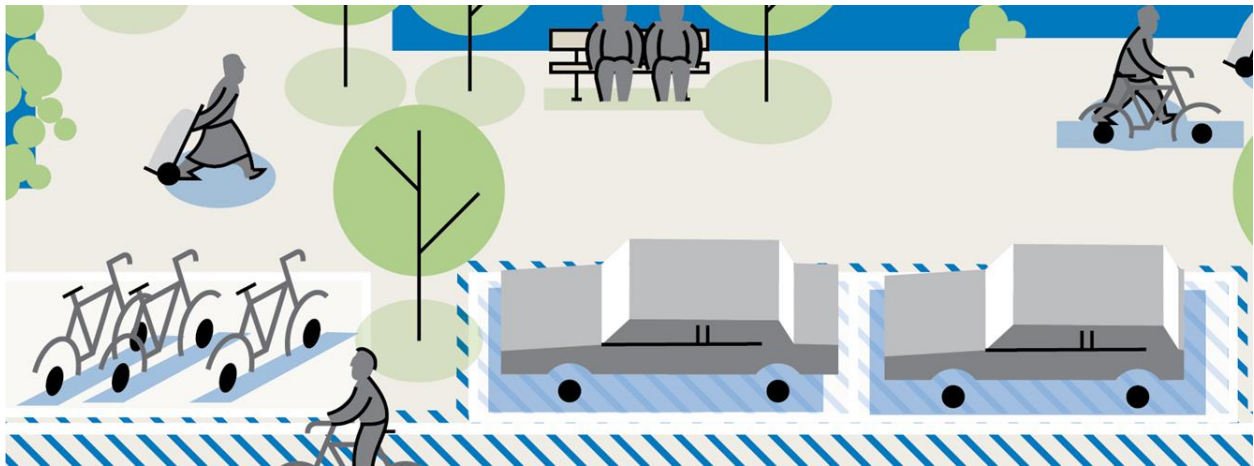


Abb. 6: Kombinierte Parkierungslösungen

Ziel	Optimierung Parkierung für alle Verkehrsarten, Reduktion Parkplatzangebot MIV			
4V-Prinzip	vermeiden	verlagern	vernetzen	verträglich gestalten
Leitlinien	1, 2, 3, 4, 9, 10, 12, 13, 14, 16			
Inhalt	<p>Die Massnahmen M02 und M03 der Klima- und Energiestrategie sehen eine Reduktion des öffentlichen und privaten Parkplatzangebots vor. Anwohnerinnen und Anwohner sollen überdies vermehrt auf privatem Grund parkieren. Dadurch sinkt der Bedarf an Anwohnerparkflächen auf öffentlichem Grund. Ehemalige Parkierungsflächen sollen gezielt genutzt werden, um einerseits den Fuss-, den Velo- und den öffentlichen Verkehr zu fördern und andererseits die Aufenthaltsqualität und die Biodiversität in den Stadtquartieren zu verbessern. Das reduzierte Parkplatzangebot senkt die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs zugunsten der flächen- und energieeffizienten Verkehrsmittel. Im Zusammenhang mit dem Parkplatzabbau gilt es zu prüfen, ob sich die frei werdenden Flächen für Velos, Motos, Güterumschlagsflächen oder Mobilitätsstationen eignen.</p> <p>Für die Carparkierung braucht es neben der Umsetzung des Übergangsregimes zukunftsgerichtete Langfristlösungen.</p> <p>Rund um den DBL besteht ein Bedarf an 8'000 Veloabstellplätzen, der zusammen mit der Planung DBL angegangen wird. Zudem sind Fragestellungen zur</p>			

	Auto- und Motoparkierung, zu Caranhaltemöglichkeiten und Anlieferungsflächen zu bearbeiten.				
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Konzept Autoparkierung Luzern (B+A 5 vom 4. März 2020) – Zukünftiges Carregime (B+A 20 vom 6. Juli 2022) – Abschluss Projekt «Stadtpassage» (B+A 49 vom 20. Dezember 2023) – Veloparkierungskonzept Innenstadt Luzern (B+A 35 vom 18. November 2015) – Motoparkierung (B+A 9 vom 31. März 2021) – Massnahme 02 der Klima- und Energiestrategie 				
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Erstellen und Umsetzung Konzept Parkplatzabbau (in Erarbeitung) – Laufende Planung und Umsetzung Parkplatzabbau und Strassenraumumgestaltung – Aktualisierung Veloparkierungskonzept inkl. Veloparkierung rund um den Bahnhof (im Rahmen DBL-Planung) – Konzept Ladeinfrastruktur (in Erarbeitung) – B+A Slotmanagement Car (in Erarbeitung) – Motoparkierung: Abschluss Pilotversuch – Daueraufgaben Parkierung 				
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/>	kurzfristig (bis zirka 2028)	<input checked="" type="checkbox"/>	mittelfristig (2029–2035)	<input checked="" type="checkbox"/> langfristig (nach 2035)
Federführung	TBA				
Weitere Beteiligte	SPL				
Kostenschätzung	Projektabhängig				
Finanzierung	Je nach Kosten: B+A oder Investitionsrechnung				
Abhängigkeiten	–				

4.6 Schwerpunkt 6: Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen

Für das Gelingen der ambitionierten Ziele der Mobilitätsstrategie sind eine proaktive sachliche Informationspolitik, adressatengerechte Kampagnen sowie der intensive Austausch mit der Bevölkerung und der Wirtschaft unerlässlich. Die Umsetzung der Massnahmen erfordert also nicht nur bauliche oder technische Lösungen, sondern auch ein gesellschaftliches Umdenken und neue Verhaltensansätze. Wollen wir zukünftig auf nachhaltige Mobilität setzen, müssen wir als Gesellschaft bestehende Verhaltensweisen überdenken und offen sein für neue Ideen und zukunftsfähige Lebensstile.

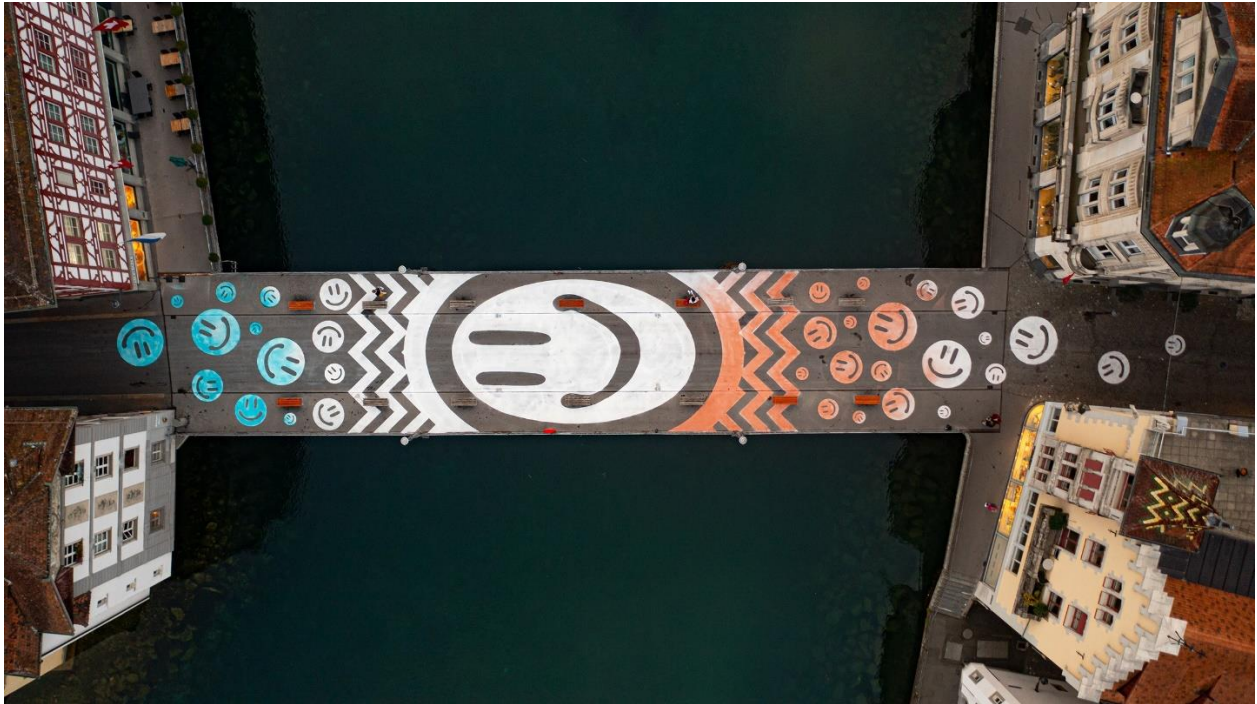


Abb. 7: Bild der Kampagne «Lachen hilft»

Ziel	Erreichen der Indikatoren und kommunikative Begleitung der Massnahmen			
4V-Prinzip	vermeiden	verlagern	vernetzen	verträglich gestalten
Leitlinien	1 bis 15			
Inhalt	<p>Wichtigste Kampagneninhalte:</p> <p>Verkehr vermeiden</p> <ul style="list-style-type: none"> – Motivation für das Umsteigen auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr – Parkplatzabbau: kommunikative Begleitung des Abbaus und der neuen Nutzung (Velostreifen, Grünflächen u. Ä.) – Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung: Motivation der MA umzusteigen, Angebote bekannt machen – Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo (keine Elterntaxis mehr) – Stand der Umsetzung Velohauptrouten und Nebenrouten und motivieren, die neuen Infrastrukturen zu nutzen – Bekanntmachen von Projekten Dritter wie Heimlieferdienste, Carvelo2go usw. <p>Verkehr verlagern</p> <ul style="list-style-type: none"> – Veloverleihsystem nextbike steht bis 2027 gratis zur Verfügung, neu auch mit E-Bikes, die Quartiere in Hanglagen besser erschliessen. Velo-Sharing weiter fördern bei Unternehmen, Organisationen, Vereinen, Schulen usw. – Verlagerung auf ÖV, Velo- und Fussverkehr (z. B. luzernmobil.ch) zusammen mit den Agglomerationsgemeinden (für Zu- und Wegpendelnde) – Kommunikative Begleitung Pilotprojekt «ÖV-Gutscheine für Kinder» – Kommunikative Begleitung Defi-Velo, Veloförderung an Schulen 			

	<p>Verkehr vernetzen</p> <ul style="list-style-type: none"> – neue Sharing-Angebote in den Quartieren bekannt machen (neue nextbike-Stationen, Cargobike usw.) – Pilotprojekte wie «smargo» kommunikativ begleiten und bekannt machen <p>Verkehr verträglich gestalten</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schulwegsicherheit: über Ergebnisse und Massnahmen informieren, Tool «digitaler Schulweg» für eine optimale Schulwegplanung bekannt machen – Fuss- und Veloverkehr auf Mischflächen unter spezieller Berücksichtigung von E-Bikes und vulnerablen Menschen: Die Verkehrsflächen werden knapper, der Strassenraum muss geteilt werden. Gegenseitiges Rücksichtnehmen und Toleranz ist wichtig. Geplant sind eine Sensibilisierungskampagne und Interventionen, die sowohl auf dem Xylofonweg als auch an anderen exponierten Stellen (z. B. in der Kleinstadt) in den nächsten vier Jahren eingesetzt werden können. – Angedacht ist auch eine grossflächige Aktion zum Beseitigen von deutlich zu lange abgestellten Velos.
Grundlagen	
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Bereitstellung der personellen Ressourcen – Kampagnenplanung und Umsetzung
Zeithorizont	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (bis zirka 2028) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2029–2035) <input type="checkbox"/> langfristig (nach 2035)
Federführung	TBA
Weitere Beteiligte	KOMM; UWS
Kostenschätzung	Projektleitung Kampagnenarbeit: 100 % 150'000 CHF/Jahr Sachmittel Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit 150'000 CHF/Jahr
Finanzierung	Globalbudget TBA
Abhängigkeiten	–

5 Ressourcenbedarf

5.1 Übersicht personelle Ressourcen

5.1.1 Bereich Mobilität (MOB)

Im Bereich Mobilität arbeiten 17 Personen mit derzeit 1'220 bewilligten Stellenprozent als Projektleitende. Hinzu kommt das Pensum der Co-Leitung Mobilität mit zweimal 55 Stellenprozent. Insbesondere die Projektleitenden mit den Schwerpunkten Velo- und Fussverkehr sowie ÖV und gesamtverkehrliche Interessenabwägungen bearbeiten primär grössere und komplexe Verkehrsprojekte, oft in Zusammenarbeit mit verschiedenen anderen städtischen Bereichen (Stadtplanung, Stadtgrün, STIL usw.) und externen Stellen wie VVL, ewl, LuzernPlus usw.

Bei den übergeordneten Aufgaben fehlen derzeit Ressourcen für die Umsetzung von gezielten Informationsmassnahmen in Form von Kampagnen. Bei einigen der aufgelisteten Aufgaben kann derzeit nur das Minimum geleistet werden, z. B. Bevölkerungsanfragen und daraus resultierende Massnahmen. Die laufenden Arbeiten werden durch eine Temporärstelle entlastet.

Das Kompetenzzentrum Verkehrssicherheit wurde in den letzten Jahren aufgebaut und u. a. das Grossprojekt «Schulwegsicherheit» gestartet. Die Analyse der 19 Primarschulhäuser wird im Juni 2024 abgeschlossen. Erste Auswertungen haben gezeigt, dass zahlreiche Sicherheitsdefizite bestehen, die in den nächsten Jahren systematisch behoben werden müssen. Zurzeit wird geprüft, ob und wie die Untersuchung auf die rund 50 Kindergärten und die Oberstufenschulhäuser, die sich ausserhalb von Primarschulanlagen befinden, ausgedehnt werden soll. Besonders für den Abbau der Defizite stehen keine zusätzlichen Ressourcen zur Verfügung.

Dem Themenbereich Velo- und Fussverkehr stehen 140 Stellenprozent für die Umsetzung des Gegenvorschlags zur Veloinitiative zur Verfügung. Diese Arbeiten wurden 2023 gestartet und sind auf zehn Jahre befristet. Neben den Haupttrouten braucht es Ressourcen für die Planung der ebenso wichtigen Nebenrouten, der Kreuzungsbereiche und der Kantonsstrassen. Die Arbeiten für die Einführung von Tempo-30-Zonen oder Tempo-30-Strecken auf Gemeindestrassen sind weit fortgeschritten. Auf Antrag aus der Bevölkerung werden zunehmend mehr-Begegnungszonen (Tempo 20) in den Quartieren umgesetzt. Mit ihnen einher gehen Entsiegelungen, Begrünungen u. Ä. sowie der Einbezug der betroffenen Bevölkerung.

Im Themenbereich ÖV und Gesamtverkehr wird rund die Hälfte der Ressourcen für die Planungsarbeiten rund um den DBL aufgewendet. Etwa 50 Stellenprozent können für Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) eingesetzt werden. Der Aufwand für BGKs nimmt tendenziell zu, weil es gilt, die Anspruchsgruppen einzubinden. Insbesondere für die Begleitung oder Leitung von Projekten auf Kantonsstrassen stehen eher wenig Ressourcen zur Verfügung.

Im Themenbereich Verkehrssteuerung sind zwei Personen Vollzeit für den Betrieb und Unterhalt aller Lichtsignalanlagen und weiteren verkehrstechnischen Anlagen (z. B. Schrankenanlagen Lido und Allmend sowie Verkehrszählungen) zuständig. Die Anzahl der Anlagen hat in den vergangenen Jahren zugenommen, und angesichts der Herausforderungen der Digitalisierung und der Datenaufbereitung steigt der Aufwand weiter an.

Im Themenbereich «Parkierung, Daten und Grundlagen» steht das Parkabbaukonzept an und im Anschluss daran dessen Umsetzung. Diese Aufgaben sind mit mehr Aufwand verbunden als die laufende Parkplatzbewirtschaftung und ziehen Planungs- und Informationstätigkeiten mit verschiedenen Anspruchsgruppen nach sich. Der Relaunch von nextbike ist abgeschlossen und die Einführung von E-Bikes gelungen. Nun beginnt der Regelbetrieb, der weniger aufwendiger ist. Dafür muss die Bewerbung des Angebots intensiviert und der Ausbau der Standorte vorangetrieben werden. Mit dem B+A 8/2024: «Citylogistik Stadt Luzern», welcher zeitlich parallel zur vorliegenden Mobilitätsstrategie erarbeitet wurde, beginnt die Umsetzungsphase mit zahlreichen Beteiligten. Das Konzept «Erneuerbare

Antriebskonzepte» wird bis Mitte 2024 erstellt und gelangt dann zur Umsetzung. Die dafür bereitgestellten 20 Stellenprozent laufen Ende 2024 aus. Die weiterführenden Arbeiten werden daher mit den vorhandenen personellen Ressourcen erfüllt.

Auf Basis der Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie und des Abgleichs mit den bestehenden personellen Ressourcen, inkl. der Beurteilung der befristeten Stellen, reichen die bestehenden Stellenprozente nicht aus. Im Bereich Mobilität werden deshalb zusätzlich 200 Stellenprozent beantragt:

- 100 Stellenprozent werden für eine unbefristete Stelle im Bereich Öffentlichkeitsarbeit für die Erarbeitung von gezielten Informations- und Sensibilisierungskampagnen beantragt. Dies geschieht in engem Austausch mit der Stelle für Kommunikation, welche weiterhin für die Kommunikationsberatung und die übergeordneten Kommunikationsziele des Stadtrates und der Stadt Luzern zuständig ist.
- 100 Stellenprozent werden für Planungsarbeiten für Velo- und Fussgänger-massnahmen beantragt. Sie sind auf fünf Jahre befristet, da sich diese Arbeiten voraussichtlich erschöpfen werden.

Im Zusammenhang mit der Überprüfung der personellen Ressourcen wurde auch der Stellenbedarf für die bislang befristete Stelle für Verkehrssicherheit nachgewiesen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nach wie vor ein wichtiger Punkt. Der Kanton weist in seinem Monitoringbericht zu den Unfallschwerpunkten 2022 aus, dass rund 32 Prozent aller Unfallschwerpunkte der letzten fünf Jahre auf städtischen Kantonsstrassen in der Stadt Luzern verzeichnet werden. Mit den personellen Ressourcen für die Verkehrssicherheit können in den kommenden Jahren u. a. diese Unfallschwerpunkte im Auftrag des Kantons entschärft werden.

5.1.2 Bereich Projekte (PRO)

Im Bereich Projekte arbeiten neun Personen auf derzeit 800 Stellenprozent als Projektleiter Infrastrukturprojekte. Eine Spezialisierung bzw. explizite Aufgabentrennung unter den Projektleitenden gibt es nicht. Operativ für Projekte tätig sind acht Personen mit insgesamt 700 Stellenprozent. Die Projektleitenden bearbeiten primär grössere und/oder komplexe Infrastrukturprojekte wie Ersatzneubauten oder Umgestaltungen. Kleinere Instandstellungsarbeiten bzw. der laufende Unterhalt an der städtischen Infrastruktur wird vom Team Werterhalt und Support des Strasseninspektorats sichergestellt.

Obwohl der Kanton für Kantonsstrassen auf städtischem Gebiet verantwortlich ist, übernehmen Mitarbeitende der Bereiche Mobilität und Projekte der Stadt im Auftrag des Kantons die Bepanung und Realisierung dieser Verkehrs- und Strassenbauprojekte.

Mit den zunehmenden Aufgaben besteht daher auch bei der Umsetzung der Projekte ein erhöhter Ressourcenbedarf. Für den Bereich Projekte des Tiefbauamtes werden deshalb 150 Stellenprozent beantragt. Da vor allem grössere Projekte aufgrund der Komplexität und Rechtsverfahren in der Umsetzung teilweise sehr lange dauern und die Menge an Projekten, die gleichzeitig realisiert werden können, beschränkt ist, werden dafür unbefristete Stellen beantragt.

Aufgabe	bewilligte Stellen (exkl. Leitung, in Prozent)	davon befristet (in Prozent)	Stellenbedarf (in Prozent)	Stellenantrag (in Prozent)
Förderung Velo- und Fussverkehr	260	0	360	100 (befr)
- Umsetzung Gegenvorschlag Veloinitiative auf Gemeindestrassen	140	140 (bis 30.6.2032)	140	
- Weitere Fuss- und Velomassnahmen	120		170	50 (befr.)
- Planung auf Kantonsstrassen	0		50	50 (befr.)
Verkehrssicherheit und Verkehrs- massnahmen	280	100	280	100
Verkehrssicherheitsexperte	100		100	
Verkehrssicherheitsmassnahmen	120	100 (bis 31.12.2024)	120	100 (> unbef.)
Programm (Schulweg-)Sicherheit	60		60	

Aufgabe	bewilligte Stellen (exkl. Leitung, in Prozent)	davon befristet (in Prozent)	Stellenbedarf (in Prozent)	Stellenantrag (in Prozent)
ÖV und gesamtverkehrliche Interessenabwägungen	220	100	220	0
- Begleitung Projekt «BehiG»	10		10	
- Bearbeitung ÖV-Themen, Begleitung Angebotsplanung, Austausch mit ÖV-Gremien, Planung ÖV-Infrastrukturen	50		50	
Betriebs- und Gestaltungskonzepte	50		50	
Begleitung oder Leitung Kantonsstrassenprojekte	10		10	
Planungen DBL	100	100 (bis 31.12.2027)	100	
Verkehrssteuerung, inkl. Betrieb und Unterhalt	200	0	200	0
Parkierung, Daten und Grundlagen	180		160	
Parkierung, Citylogistik, Mobilitätsmanagement «Erneuerbare Antriebskonzepte»	160	20 (bis 31.12.2024)	160	0
Übergeordnete Aufgaben	80	0	180	100
Controlling und Prozessmanagement	10		10	
Projektsteuerungen	20		20	
Stellungnahmen	40		40	
Organisation und Betreuung von Gremien	10		10	
Kampagnenarbeit, Medienauskünfte, Web und Socialmedia	0		100	100
Summe MOB	1220	360	1400	200+100
Projekte (PRO)				
Kantonsstrassenprojekte	100		175	75
Kunstabauten	80		80	
Umsetzung BehiG	150		150	
Restl. Infrastrukturprojekte auf Gemeindestrassen	370		445	75
Summe PRO	700		850	150
Summe für Mobilitätsstrategie + Umwandlung Verkehrssicherheit				350 +100

Tab. 3: Personalressourcen Bereich Mobilität und Projekte

5.2 Berechnung Gesamtbetrag

Im Detail zeigen sich die Ausgaben unter Berücksichtigung der Richtfunktionen wie folgt:

%-Satz	Stellenbezeichnung	Richtfunktion	Salärband Durchschn. Bruttolohn (20 Jahre Berufserfahrung) 100 Stellenprozent p. a.
100 %	Projektleitung Verkehrsplanung ¹	Spezialisierte/r Fachbearbeiter/in 2	17–19 zirka 140'000.–
100 %	Projektleitung Verkehrssicherheit ²	Spezialisierte/r Fachbearbeiter/in 1	15–17 zirka 120'000.–
100 %	Öffentlichkeitsarbeit	Spezialisierte/r Fachbearbeiter/in 1	15–17 zirka 120'000.–
150 %	Projektleitende Umsetzung	Spezialisierte/r Fachbearbeiter/in 2	17–19 zirka 140'000.–

Tab. 4: Detaillierung der Ausgaben gemäss Richtfunktionen

Die Stelle Projektleitung Verkehrssicherheit ist bereits bestehend (Stellen-ID 00000754). Für die Stelle der Projektleitung Verkehrsplanung wird die Stellen-ID 00000754 erhöht. Die Stellen Öffentlichkeitsarbeit (beim Bereich Mobilität) sowie Projektleitung Umsetzung (beim Bereich Projekte) sind hingegen nach der Bewilligung neu zu eröffnen und mit einer Stellen-ID im Stellenplan zu ergänzen.

Zur Bestimmung der Vollkosten werden jeweils 25 Prozent für die Sozialleistungen und Flächenbereitstellungskosten hinzuaddiert. Mit den Entschädigungen des Kantons für die Leistungen an den Kantonsstrassen, der Verrechnung der Bauherrenleistungen an die Investitionsprojekte und dem in der Budgetdebatte

¹ 100 % befristet auf fünf Jahre (ab 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2029).

² Überführung der bisher befristeten Stelle in eine unbefristete Stelle.

zum Budget 2024 um Fr. 250'000.– erhöhten Globalbudget können die Stellen ohne weitere Erhöhung des Globalbudgets Tiefbauamt finanziert werden.

6 Kreditrecht und zu belastendes Konto

Freibestimmbare Ausgaben von mehr als Fr. 1'000'000.– hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1).

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag werden insgesamt zusätzliche 450 Stellenprozent beantragt. Im Detail setzt sich der zu bewilligende Sonderkredit wie folgt zusammen:

%-Satz	Stellenbezeichnung	Kosten pro Jahr	Dauer	Summe
100 %	Projektleitung Verkehrsplanung	175'000	5 Jahre	875'000.–
100 %	Projektleitung Verkehrssicherheit	150'000	unbefristet (×10)	1'500'000.–
100 %	Öffentlichkeitsarbeit	150'000	unbefristet (×10)	1'500'000.–
150 %	Projektleitende Umsetzung	262'500	unbefristet (×10)	2'625'000.–
				6'500'000.–

Tab. 5: Zusammenstellung Sonderkredit

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigenen Personalkosten sind verschiedenen Konten im Personalaufwand in den Kostenstellen/-trägern in den Bereichen Mobilität und Projekte des Tiefbauamts zu belasten.

Bei den weiteren in diesem Bericht und Antrag aufgeführten Massnahmen handelt es sich entweder um Vorhaben, die noch mit einem separaten Bericht und Antrag dem Parlament vorgelegt werden, oder es sind Sammelpositionen ausgewiesen (beispielsweise Massnahmen Citylogistik), deren Einzelmassnahmen jeweils unabhängig erfolgen können und sich nicht zwingend gegenseitig bedingen. Diese werden jeweils individuell durch die jeweils zuständige Stelle beschlossen.

7 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, den Bericht «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und für zusätzliche Stellenprozent bei der Dienstabteilung Tiefbauamt einen Sonderkredit von 6,5 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 6. März 2024


Beat Züsli
Stadtpräsident


Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 7 vom 6. März 2024 betreffend

Mobilitätsstrategie 2024–2028

- Kenntnisnahme Planungsbericht
- Sonderkredit für zusätzliche Stellenprozente,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 27 Abs. 2 und 3, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Vom Bericht «Mobilitätsstrategie 2024–2028» wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Für zusätzliche 450 Stellenprozent bei der Dienstabteilung Tiefbauamt wird ein Sonderkredit von 6,5 Mio. Franken bewilligt.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 16. Mai 2024

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Jules Gut
Ratspräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 47/2024 «Mobilitätsstrategie 2024–2028. Kenntnisnahme Planungsbericht. Sonderkredit für zusätzliche Stellenprozente»

Die **Protokollbemerkung 1** zu Kapitel 3.1 «Vision» auf Seite 17 lautet:

«Die Vision der Mobilitätsstrategie gilt auch für Strassenunterhalt und Winterdienst.»

Die **Protokollbemerkung 2** zu Kapitel 3.3 «Indikatoren 2027 und 2035» auf Seite 21ff. lautet:

«Es wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, um bewilligte Parkplätze und Parkplätze mit Bestandesgarantie in Innenhöfen und an zentralen Lagen bis zu einem bestimmten Zeitpunkt aufheben zu können.»

Die **Protokollbemerkung 3** zu Kapitel 3.3 «Indikatoren 2027 und 2035» auf Seite 21ff. lautet:

«Die maximale Wartezeit für Zufussgehende beträgt an sämtlichen Ampeln 50 Sekunden.»

Die **Protokollbemerkung 4** zu Kapitel 3.3 «Indikatoren 2027 und 2035» auf Seite 21ff. lautet:

«Die Dauer von Grünphasen für Zufussgehende muss so bemessen sein, dass Strassen gefahrlos überquert werden können.»

Die **Protokollbemerkung 5** zu Kapitel 4.4 «Schwerpunkt 4: Durchgehende Busspuren auf Hauptachsen» auf Seite 32f. lautet:

«Der Stadtrat setzt sich für eine Busspur ein, sobald mehr als eine Fahrspur in eine Richtung vorhanden ist.»

Die **Protokollbemerkung 6** zu Kapitel 4.4 «Schwerpunkt 4: Durchgehende Busspuren auf Hauptachsen» auf Seite 32f. lautet:

«Es sollen an allen Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen Busbevorzugungssysteme eingerichtet werden.»

Anhang 1: Massnahmenliste und Daueraufgaben

Um die Zielwerte der Indikatoren in den kommenden Jahren zu erreichen, ist neben den sechs Schwerpunkten (Kapitel 5) eine Vielzahl an Massnahmen notwendig. Nachfolgende Übersicht zeigt die Massnahmen, um auf diese Ziele hinzuarbeiten. Daneben laufen Daueraufgaben wie Betrieb und Unterhalt der Lichtsignal- und Steuerungsanlagen, Bevölkerungsanfragen, Beratungen, Mitarbeit in verschiedenen Gremien und Projektsteuerungen usw., die wichtig sind, aber nicht einem Indikator zugeordnet werden können.

Indikator	Massnahmen
1. Modalsplit verändern und	– Kommunikations- und Sensibilisierungskampagnen (u. a. zur Verkehrsverlagerung) lancieren
2. Verkehrsbelastung MIV senken	– Mobilitätsmanagement fördern und fordern (Massnahmen M04 und M09 der Klima- und Energiestrategie) – Parkraummanagement mit PP-Reduktion, Vorgaben an PP-Erstellung, Parkgebühren umsetzen (Massnahmen M01, M02 und M03 der Klima- und Energiestrategie) – Sharing fördern – Veloverkehr fördern – Fussverkehr fördern – Massnahmen der Richtpläne Fuss- und Veloverkehr umsetzen – Busspuren einfordern – Busbeschleunigungsmassnahmen auf Hauptachsen einfordern – Kapazitäten umverteilen – Verkehrsregime überarbeiten – Verkehrsmanagement fördern (Massnahmen M04 und M06 der Klima- und Energiestrategie) – sich in Fachgremien und Begleitgruppen einbringen – Vorgaben zu Fahrzeugen und Transporten im Rahmen von städtischen Submissionen machen
3. Verkehrssicherheit erhöhen	– Verkehrssicherheitsinstrumente anwenden – flächendeckende Temporeduktionen und Begegnungszonen umsetzen – Massnahmen in der Schulwegsicherheit umsetzen – Kommunikations- und Sensibilisierungskampagnen lancieren – Grundlagen für die Sicherheitsbeurteilung für Baubewilligungen bereitstellen – Sanierung von Unfallschwerpunkten auf Kantonsstrassen unterstützen
4. Velohaupttroutennetz umsetzen	– Gegenvorschlag zur Veloinitiative «Velonetz jetzt!» umsetzen – Verkehrsregime anpassen – Verbesserungen für den Veloverkehr auf Kantonsstrassen beantragen
5. Strassenverkehrslärm senken	– Temporeduktionen beantragen (Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse) und umsetzen – lärmarme Beläge als Standard einführen – Durchgangsverkehr MIV in Quartieren vermeiden – Kommunikations- und Sensibilisierungsmassnahmen lancieren (u. a. für lärmarme Reifen und leichtere Fahrzeuge)
6. Verkehrsberuhigte Zonen erweitern	– Begegnungszonen unter Einbezug der Anwohnerschaft schaffen – Durchgangsverkehr MIV in Quartieren vermeiden – Verkehrsregime überarbeiten, z. B. Einbahnstrassen oder Fahrverbote prüfen – Sensibilisierung für autofreies Wohnen verstärken
7. Wartezeiten für den Fuss- und Veloverkehr reduzieren	– Steuerungskonzept zuhänden Kanton entwerfen – Anpassung der Steuerung der Lichtsignalanlagen beim Kanton und beim ASTRA beantragen

Indikator	Massnahmen
8. Flächen entsiegeln oder begrünen	<ul style="list-style-type: none"> – Flächen freispielen, Parkierung auf öffentlichem Grund reduzieren – Restflächen eruieren
9. Primärenergieverbrauch senken und	<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsleistung auf Stadtgebiet reduzieren – Kommunikations- und Sensibilisierungskampagnen lancieren (u. a. für Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf leichtere Fahrzeuge, geringere Motorisierung und Flottenmix)
10. Treibhausgasemissionen reduzieren	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsmanagementmassnahmen verankern – Erneuerbare Antriebe fördern – städtischer Fuhrpark auf erneuerbare Antriebe umstellen (Massnahme M07 der Klima- und Energiestrategie) – Vorgaben zu Fahrzeugen und Transporten im Rahmen von städtischen Submissionen erarbeiten (Massnahme M08 der Klima- und Energiestrategie) – Verbrauchs- und emissionsabhängige Bepreisung und Zufahrtsbeschränkungen fordern (Massnahme M10 der Klima- und Energiestrategie)
11. Zusammensetzung der Antriebsarten beeinflussen	<ul style="list-style-type: none"> – Ladeinfrastrukturen auf privatem Grund fördern – Ladeinfrastrukturen auf öffentlichem Grund verankern – Kommunikation und Sensibilisierung lancieren (u. a. für Kaufentscheide)
12. Parkplätze reduzieren	<ul style="list-style-type: none"> – Parkplatzabbaukonzept erarbeiten und umsetzen (Massnahme M01, M02 und M03 Klima- und Energiestrategie) – Carsharing und Alternativen zum Autobesitz unterstützen – Kommunikations- und Sensibilisierungskampagne lancieren