

Antwort auf die Interpellation 315

Modalsplit: Entwicklung und Stand in der Stadt Luzern

Martin Abele und Barbara Irniger namens der G/JG-Fraktion, Patricia Almela und Mario Stübi namens der SP-Fraktion sowie Martin Huber und Stefan Sägesser namens der GLP-Fraktion vom 29. November 2023
StB 206 vom 20. März 2024

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 16. Mai 2024 beantwortet.

Ausgangslage

Die sechs grössten Deutschschweizer Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich haben zum dritten Mal einen gemeinsamen Bericht [«Städtevergleich Mobilität»](#) erarbeitet. Die Zahlen 2021 sind stark von den Auswirkungen der Pandemie geprägt: In allen beteiligten Städten ging die Mobilität trotz Zunahme der Bevölkerung gesamthaft zurück. Die Menschen waren weniger oft, weniger lang und weniger weit unterwegs. Die Interpellanten und Interpellantinnen stellen fest, dass Luzern die einzige Stadt ist, in der der Anteil des Velos am Modalsplit gegenüber der letzten Erhebung abgenommen hat. Gleichzeitig hat der Anteil des Fussverkehrs deutlich zugenommen. Die Anteile des ÖV und des MIV haben abgenommen; der MIV-Anteil ist in Luzern aber immer noch höher als in Basel, Bern und Zürich.

Zu 1.:

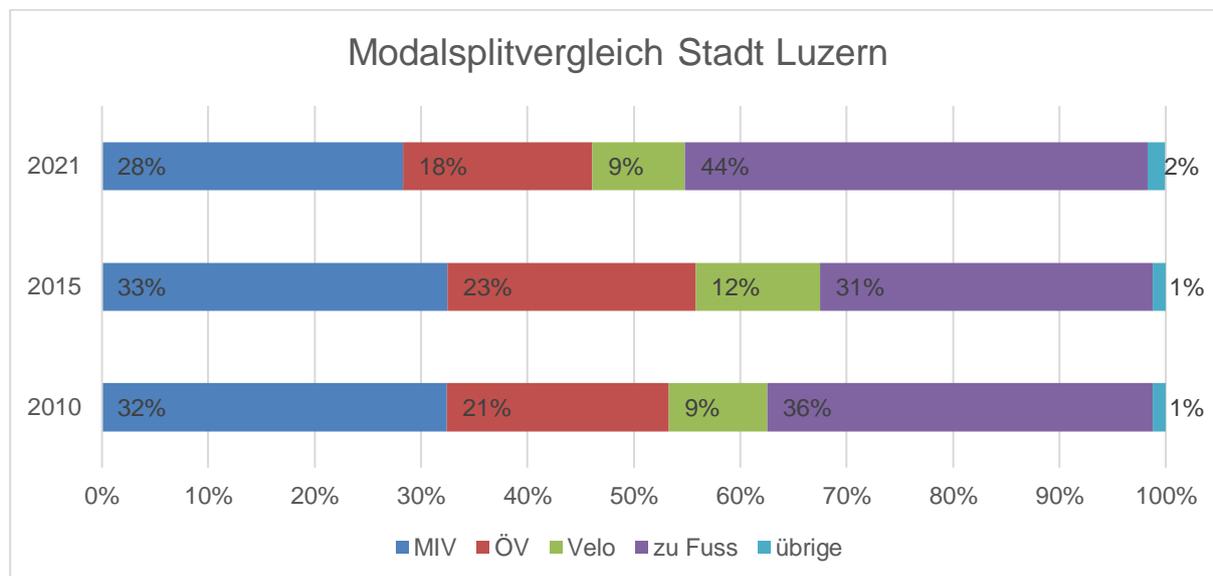
Wie beurteilt der Stadtrat den Modalsplit von 2021 und die Entwicklung seit der ersten Erhebung von 2010?

Wie dies in der Einleitung des Städtevergleichs Mobilität vermerkt ist, wurden der Modalsplit und generell das Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung schweizweit durch die Coronapandemie stark beeinflusst. Die Anfang 2020 angelaufene Datenerhebung für den Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) wurde im März 2020 aufgrund der Coronapandemie abgebrochen, weil der am 16. März 2020 vom Bundesrat verfügte erste Lockdown die Mobilität der Schweizer Bevölkerung drastisch reduziert hat. Im Mai 2020 beschlossen die federführenden Bundesämter, die Datenerhebung stattdessen im Jahr 2021 durchzuführen. Beim vorliegenden Modalsplit werden die Wege und nicht etwa die zurückgelegten Strecken bzw. Distanzen betrachtet.

Alles in allem eignen sich die von der Pandemie geprägten Jahre 2020 und 2021 aus Sicht des Stadtrates nicht, um die längerfristige Entwicklung von Verkehr und Mobilitätsverhalten in der Stadt Luzern zu beurteilen. Die nächste Datenerhebung des MZMV im Jahr 2025 wird hoffentlich wieder Resultate bringen, die in den langjährigen Zeitreihen einzuordnen sind.

Nichtsdestotrotz beurteilt der Stadtrat basierend auf den vorliegenden Werten im Sinne der Mobilitätsstrategie dahingehend positiv, dass der MIV-Anteil gesunken ist. Entgegen der Entwicklung zwischen 2010 und 2015 hat der ÖV-Anteil im Jahr 2021 deutlich abgenommen, und es gab Verschiebungen vom

ÖV hin zu den bezüglich Ansteckungsgefahr als sicherer wahrgenommenen Individualverkehrsmitteln Zufussgehen, Velo und Auto. Das Bundesamt für Statistik (BfS) hat eine Sonderauswertung zu den [Auswirkungen der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten](#) durchgeführt. Die Entwicklungen des Velo- und des Fussverkehrs sind unter 2. und 5. aufgeführt.



Anteil der Verkehrsmittel an den durch die Stadtbevölkerung zurückgelegten Wegen (massgebend ist das Hauptverkehrsmittel pro Weg), nur Wege im Inland, Stand 2010, 2015, 2021

Zu 2.:

Der Velo-Anteil ist mit 9 Prozent sehr niedrig. Luzern ist die einzige Stadt innerhalb des Städtevergleichs, in der der Veloanteil im Modalsplit seit 2010 nicht zugenommen hat. Wie beurteilt der Stadtrat diesen Befund? Was sind aus Sicht des Stadtrates die Gründe für den niedrigen Anteil des Velos? Wieso ist es bisher nicht gelungen, den Velo-Anteil in der Stadt Luzern zu erhöhen?

Für den Einbruch im Jahr 2021 zeigen die Auswertungen der zwölf Velozählstellen der Stadt Luzern vor allem das Wetter als Hauptgrund für den stagnierenden Veloanteil im Modalsplit. Im Vergleich zum Jahr 2019 ist in gewissen Monaten ein Rückgang von bis zu 25 Prozent zu verzeichnen. Über das ganze Jahr hinweg lag der Veloverkehr in der Stadt Luzern 5 Prozentpunkte unter den Werten von 2019. Sowohl am Anfang wie auch am Ende des Jahres herrschten kalte Temperaturen (um 0 Grad), und es gab viel Niederschlag (u. a. Schnee). Zudem waren Anfang 2021 Restaurants sowie Freizeit-, Sport- und Kultureinrichtungen geschlossen. Nach einem regenreichen Frühling und Frühsommer kam es im Juli 2021 dann aufgrund des vielen Niederschlags zu Hochwasser in der Stadt Luzern. Dies führte zu überschwemmten Strassen mit den dazugehörigen Velostreifen und Plätzen im Bereich des Seebeckens.

Werden die Werte 2022 sowie die Werte 2023 (je +9 Prozentpunkte gegenüber 2019) betrachtet, nimmt der Veloverkehr wieder deutlich zu. Dies zeigt auch die auf das Jahr 2017 indexierte Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Veloverkehrs (DTV) an zwölf Velozählstellen in der Stadt Luzern:

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
DTV	19'401	20'582	21'570	22'425	20'565	23'249	23'301
Index	100%	106%	111%	116%	106%	120%	120%

Durchschnittlicher täglicher Verkehr an den zwölf Velozählstellen der Stadt Luzern: Taubenhussstrasse, Schweizerhofquai, Langensandbrücke, Inseli, Palace, Löwenplatz, Reussweg/Geissmatt, Baselstrasse, Bleicherstrasse, Neustadtstrasse, Dammstrasse, Freigleis Kleinmatt

Zu 3.:

Die Städte Winterthur, Bern und Basel weisen mit 16, 19 und 21 Prozent die deutlich höheren Velo-Anteile beim Modalsplit auf. Was machen diese Städte besser als die Stadt Luzern? Was kann Luzern von diesen Städten lernen?

Bei einem Vergleich der Stadt Luzern mit den Städten Bern, Basel und Winterthur gilt es unter anderem, die Faktoren Grösse, Topografie (z. B. Hanglagen) und die städtebaulichen Voraussetzungen in die Beurteilung einzubeziehen. Zudem stehen diesen Städten bereits seit einem längeren Zeitraum mehr Ressourcen zur Veloförderung zur Verfügung, als dies bei der Stadt Luzern der Fall ist. Der hohe Veloanteil der Stadt Bern dürfte auf deren «Velooffensive» zurückzuführen sein. Diese wurde 2014 gestartet. In den letzten zehn Jahren konnten zahlreiche Projekte geplant und umgesetzt werden. Andere Städte investieren auch wesentlich in die Kommunikation, um das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu beeinflussen. Die Stadt Luzern befindet sich aktuell unter anderem im Zusammenhang mit der Umsetzung des Gegenvorschlags zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» im Aufbau einer Fachstelle für den Veloverkehr und im Ausbau der Kommunikation, um diese wichtigen Prozesse anzustossen.

Die Schlüsselstellen für attraktive, sichere, durchgängige Velorouten liegen in der Stadt Luzern grösstenteils auf Kantonsstrassen. Die Stadt Luzern hat dem Kanton Luzern Lösungsvorschläge für diese Schlüsselstellen vorgelegt. Die Verantwortung für die Umsetzung liegt jedoch beim Kanton.

Die Stadt Luzern steht mit diversen Städten in regelmässigem Austausch. So konnte beispielsweise dank Kontakten mit der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr der Stadt Bern die Vorgehensweise übernommen werden, Sofortmassnahmen und langfristige Lösungen für den Veloverkehr zeitgleich zu projektieren. So können rasche Verbesserungen des Bestandes kurzfristig umgesetzt werden und gleichzeitig die langfristig definitiven, meist baulichen Massnahmen erarbeitet werden.

Zu 4.:

Mit dem Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» will der Stadtrat innerhalb von zehn Jahren ein Netz von 27 Kilometern schaffen, das den Standards für den Veloverkehr der Stadt Luzern entspricht. Welche kurz- und mittelfristigen Massnahmen sieht der Stadtrat darüber hinaus vor, um das Velofahren in der Stadt Luzern attraktiver zu machen?

Neben dem Gegenvorschlag zum «Luzerner Velonetz jetzt!» erarbeitet der Stadtrat weitere Projekte zur Förderung des Veloverkehrs. Dabei werden auch auf wichtigen Nebenrouten, die nicht Teil des Gegenvorschlags sind, Massnahmen für den Veloverkehr ergriffen. Beispielhaft sind hier der Radweg Neustadt-/Zentralstrasse, die Velostrasse Bleicherstrasse, die Optimierung der Velostreifen auf der Luzernerstrasse und der St.-Anna-Strasse, die Einführung von Velostreifen auf der Bundesstrasse sowie zahlreiche weitere Verkehrssicherheitsmassnahmen zu nennen. Weiter wurde das Veloverleihsystem nextbike im Jahr 2023 um 12 auf über 90 Standorte erweitert. 2024 werden weitere Standorte realisiert, dies um unter anderem die Quartiere in Hanglagen besser erschliessen zu können. Neu stehen auch E-Bikes zur Verfügung, die dasselbe Ziel unterstützen. Das Veloverleihsystem kann zudem von 2023 bis 2027 von der Stadtbevölkerung weiterhin gratis genutzt werden und trägt zur Steigerung des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bei. Die Nutzungszahlen von nextbike steigen stetig an.

Zu 5.:

Der Anteil des Fussverkehrs beträgt in der Stadt Luzern hohe 44 Prozent, so viel wie in keiner der Vergleichsstädte. Wie interpretiert der Stadtrat dies? Ist das ein alleiniger Effekt der Pandemie? Oder ziehen viele Leute es vor, zu Fuss zu gehen, weil es zu wenig attraktiv ist, für ihre Verkehrswege das Velo (Sicherheit) oder den ÖV (Verspätungen wegen Stau) zu nutzen?

Grundsätzlich ist der Stadtrat sehr erfreut über den hohen Anteil des Fussverkehrs in der Stadt Luzern. Das Zufussgehen ist gesund, entschleunigt und belastet die Umwelt nicht. Die Stadt Luzern weist im Städtevergleich die kleinste Siedlungsfläche aus. Die Wege sind kurz und die innerstädtischen Ziele gut zu Fuss erreichbar. Dies ist vermutlich ein wichtiger Aspekt für den hohen Fussverkehrsanteil. Allerdings

sieht der Stadtrat auch den Einfluss durch die Coronapandemie gegeben, da die Ansteckungsgefahr beim Zufussgehen als deutlich geringer wahrgenommen wurde als beispielsweise im öffentlichen Verkehr. Wie gross der Einfluss der von den Interpellanten und Interpellantinnen aufgeführten Faktoren zur reduzierten Nutzung des Velos oder des öffentlichen Verkehrs ist, kann der Stadtrat nicht beurteilen.