

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 7 vom 24. Februar 2010 betreffend

Nachhaltige städtische Mobilität

- Volksinitiative zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative),
- Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. September 2004 sowie von Art. 11 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3, Art. 13 Abs. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. In eigener Kompetenz:
Die Volksinitiative „Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)“ ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Volksinitiative „Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Luzern (Städte-Initiative)“ wird abgelehnt.
- III. Es wird das folgende Reglement erlassen:

Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

vom ...

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

gestützt auf Art. 13 Abs. 1 Ziff. 1 und Art. 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Art. 1 *Gegenstand*

¹ Unter dem Begriff Mobilität wird in diesem Reglement das Bedürfnis des Menschen nach einer Raumveränderung verstanden, also dem Wunsch danach, sich an einen anderen Ort zu begeben.

² Die Mobilität ist für die Stadt Luzern als Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und die Umwelt aus. Sie bestimmt massgeblich das Zusammenleben der Menschen in unserer Stadt, unabhängig davon, ob sie sich in Luzern dauernd oder nur vorübergehend aufhalten.

³ Träger der Mobilität sind Verkehrssysteme, welche ihrerseits Teil eines übergeordneten Gesamtsystems sind. Für Verkehrssysteme steht in den städtischen Agglomerationen ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext verschiedener gleichrangiger und zum Teil gegensätzlicher Nutzungsansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.

⁴ Das vorliegende Reglement zeigt auf, wie die Stadt Luzern mit Fragen der Mobilität auf strategischer Ebene umgeht. Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zuständigkeiten der Akteure sind dabei genauso zu berücksichtigen wie die gesetzlichen und planerischen Grundlagen.

Art. 2 *Vorgaben für die Gesamtverkehrsentwicklung*

¹ Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Veloverkehr zusammen.

² Der Koexistenz und der sinnvollen Ergänzung der einzelnen Verkehrsarten ist bei der Planung besondere Beachtung zu schenken. In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen grossen Teil des Gesamtverkehrs.

³ Die verschiedenen Nutzungsansprüche, welche an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität und beeinflussen damit die zulässige Gesamtmobilität.

⁴ Die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten lässt sich den nachfolgenden Artikeln des Reglements entnehmen. Sie orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung.

Art. 3 *Fuss- und Veloverkehr*

¹ Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Veloroutennetz.

² Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden.

³ Die Sicherheit ist für alle, die zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind, gewährleistet. Kinder, Jugendliche und ältere Menschen werden durch besondere Massnahmen geschützt.

Art. 4 *Öffentlicher Verkehr*

¹ Die Stadt setzt sich ein für attraktive Transportketten sowie eine höchstmögliche zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.

² Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums wird der öffentliche Verkehr konsequent priorisiert.

³ Die Stadt setzt sich zudem für einen integralen Tarifverbund ein, welcher ein attraktives Angebot für die ganze Region garantiert.

Art. 5 *Motorisierter Individualverkehr*

¹ Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartierserschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder der Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs.

² Der Durchgangsverkehr wird konsequent vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungenstrassen übernommen. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten.

³ Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden konsequent verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Zur gezielten Aufwertung des Strassenraums auf kommunalen Hauptachsen werden wo möglich entschleunigende Massnahmen ergriffen.

⁴ Das kommunale Verkehrsnetz wird so entwickelt und betrieben, dass Durchgangsverkehr vermieden und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.

Art. 6 *Ruhender Verkehr*

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

² Der durch private Liegenschaften verursachte Verkehr wird durch eine konsequente Anwendung des Parkplatzreglements im Baubewilligungsverfahren gesteuert. Für neue Liegenschaften wird eine optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr angestrebt. Den Bedürfnissen des Langsamverkehrs innerhalb privater Siedlungsräume ist besondere Beachtung zu schenken.

Art. 7 *Modalsplit*

¹ Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.

² Die Zielvorgaben werden in den Leitlinien Stadtverkehr festgelegt.

Art. 8 *Leitlinien Stadtverkehr*

¹ Der Stadtrat erlässt Leitlinien für den Stadtverkehr und bringt diese dem Grossen Stadtrat zur Kenntnis. Die Leitlinien zeigen die Strategien zur Erreichung der unter Artikel 2 bis 7 aufgezeigten Ziele auf.

² Die Leitlinien Stadtverkehr gehen von einer Gesamtverkehrsbetrachtung für die gesamte Agglomeration Luzern aus.

³ Sie beinhalten quantitative Aussagen. Sie werden periodisch überprüft und aktualisiert.

Art. 9 *Inkrafttreten*

¹ Dieses Reglement tritt am 1. Oktober 2010 in Kraft.

² Das Reglement ist zu veröffentlichen.

- IV. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum, derjenige gemäss Ziffer III wird dem obligatorischen Referendum unterstellt. Änderungen des Reglements unterstehen dem fakultativen Referendum. Ziffer III ist den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.