

Autoreduktionsprojekte in der Stadt Luzern

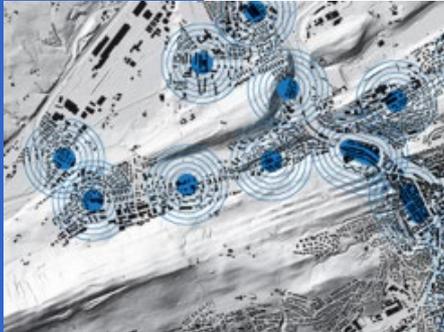
Adrian Borgula
Stadtrat Luzern

Pawo-Tagung 19.11.2020

Strategische Instrumente

- Reglement für nachhaltige städtische Mobilität (2010)
- Mobilitätsstrategie (2018)
- Raumentwicklungskonzept (2018)
- Energie- und Klimastrategie 2021 mit Zielbeiträgen der Mobilität (in Arbeit)

Mobilitätsstrategie 2018



Strategische Stoerrichtungen

Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen

Strategische Stoerrichtungen

Verkehr intelligent steuern

Strategische Stoerrichtungen

Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen

Strategische Stoerrichtungen

Mobilitätsbewusstsein fördern



Mobilitätsstrategie: Planungsgrundsätze

- 
- Strassenraum als Lebensraum
 - flächeneffiziente Verkehrsmittel
 - kombinierte Mobilität
 - attraktive, durchgehende und sichere Fuss- und Velowege
 - autoarmes Wohnen und Arbeiten
 - Sammelparkierungsanlagen
 - CO₂-arme urbane Logistik

Raumentwicklungskonzept 2018

Lebendige Quartiere



Vielfältiges Wohnraumangebot



Kurze Wege



Attraktive Arbeitsplätze



Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung



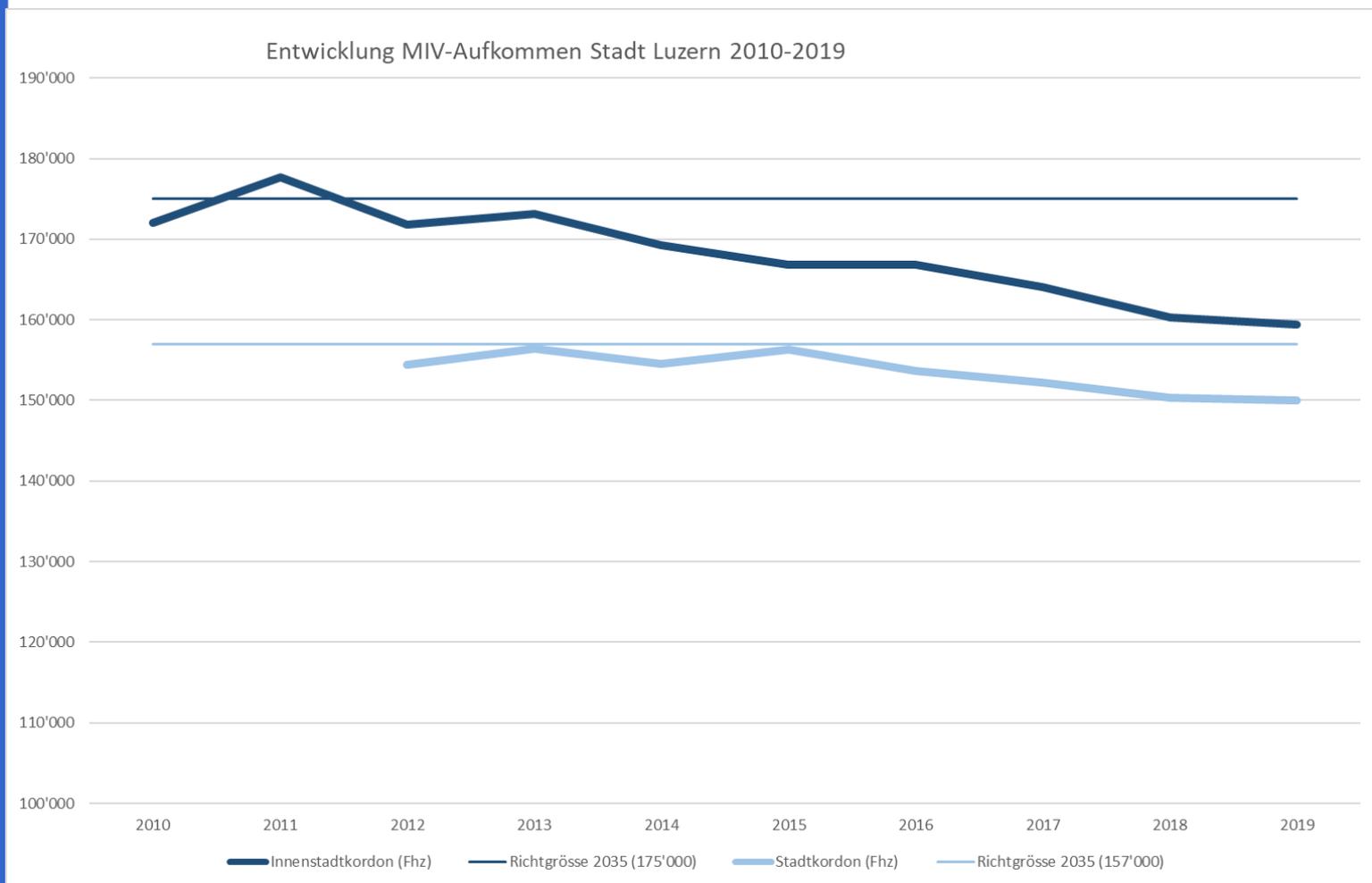
Vielseitige Freiräume



Entwicklungsvorgaben

- Plafonierung des Verkehrsaufkommens an der Stadt- und Innenstadtgrenze
- Strassenraum als Lebensraum
- Tendenz zur Umnutzung von Parkplätzen im öffentlichen Strassenraum
- Bevorzugung des Umweltverbundes zu Lasten MIV

Entwicklung MIV-Aufkommen

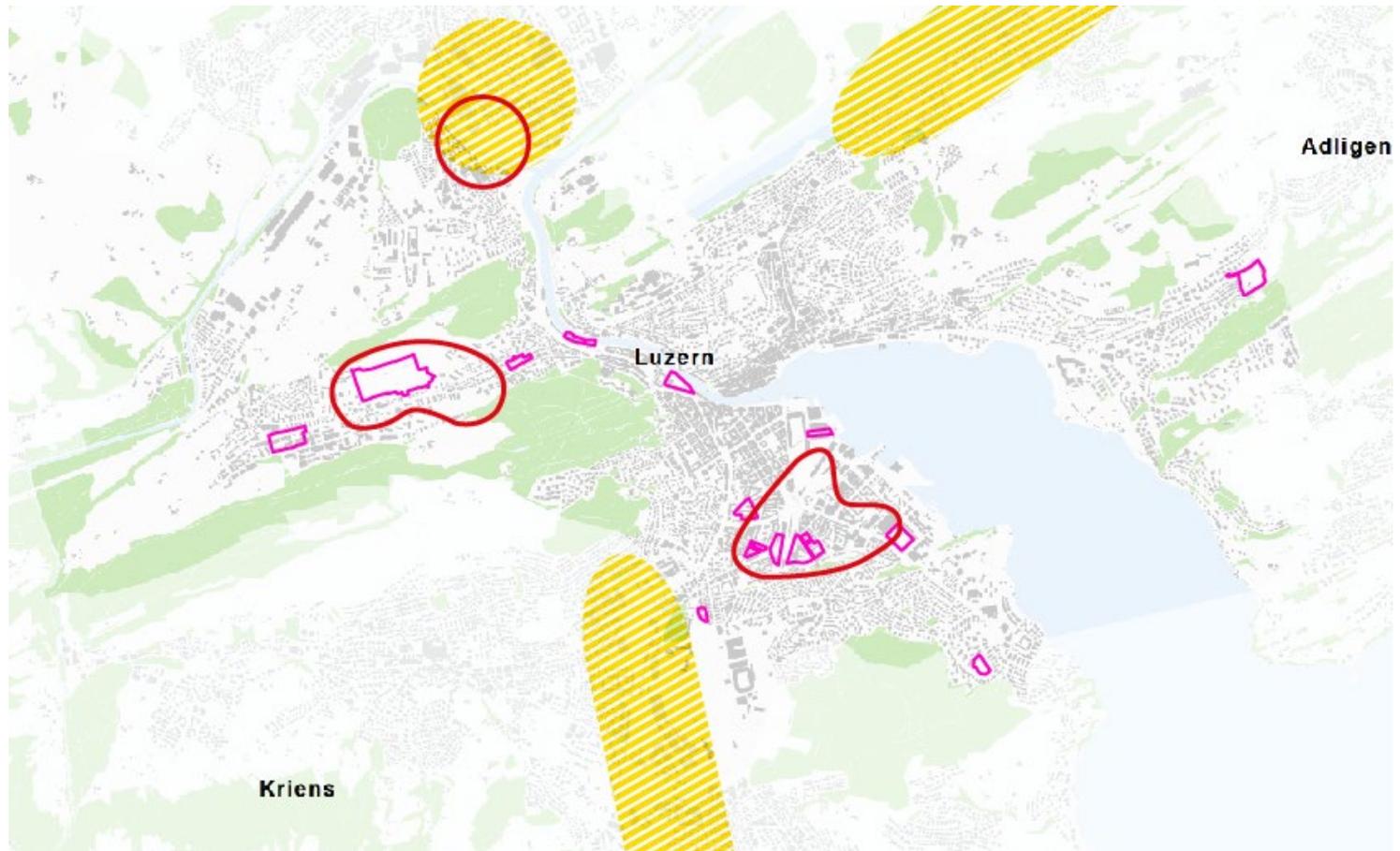


Autoarme Projekte

- Reusszopf (2022)
- Obere Bernstrasse (2023)
- Industriestrasse (ab 2024) und ewl-Areal



2000-Watt-Areale



Blick in die Werkstatt

Energie- und Klimastrategie

- Reduktion statt Plafonierung des Verkehrsaufkommens MIV
- Zielwerte zu Antriebsarten

Mobilitätsstrategie

- Umsetzung der Zielvorgaben aus der Energie- und Klimastrategie

Kurzfristige Massnahmen Autoparkierung

- Anpassungen Strassenparkierung
Erhöhung der Gebühren
Punktuelle Aufhebung von
Parkfeldern
- Anpassungen private Parkierung
Verschärfung der Reduktionszonen

Verringerung des
Wachstums privater
Parkplätze

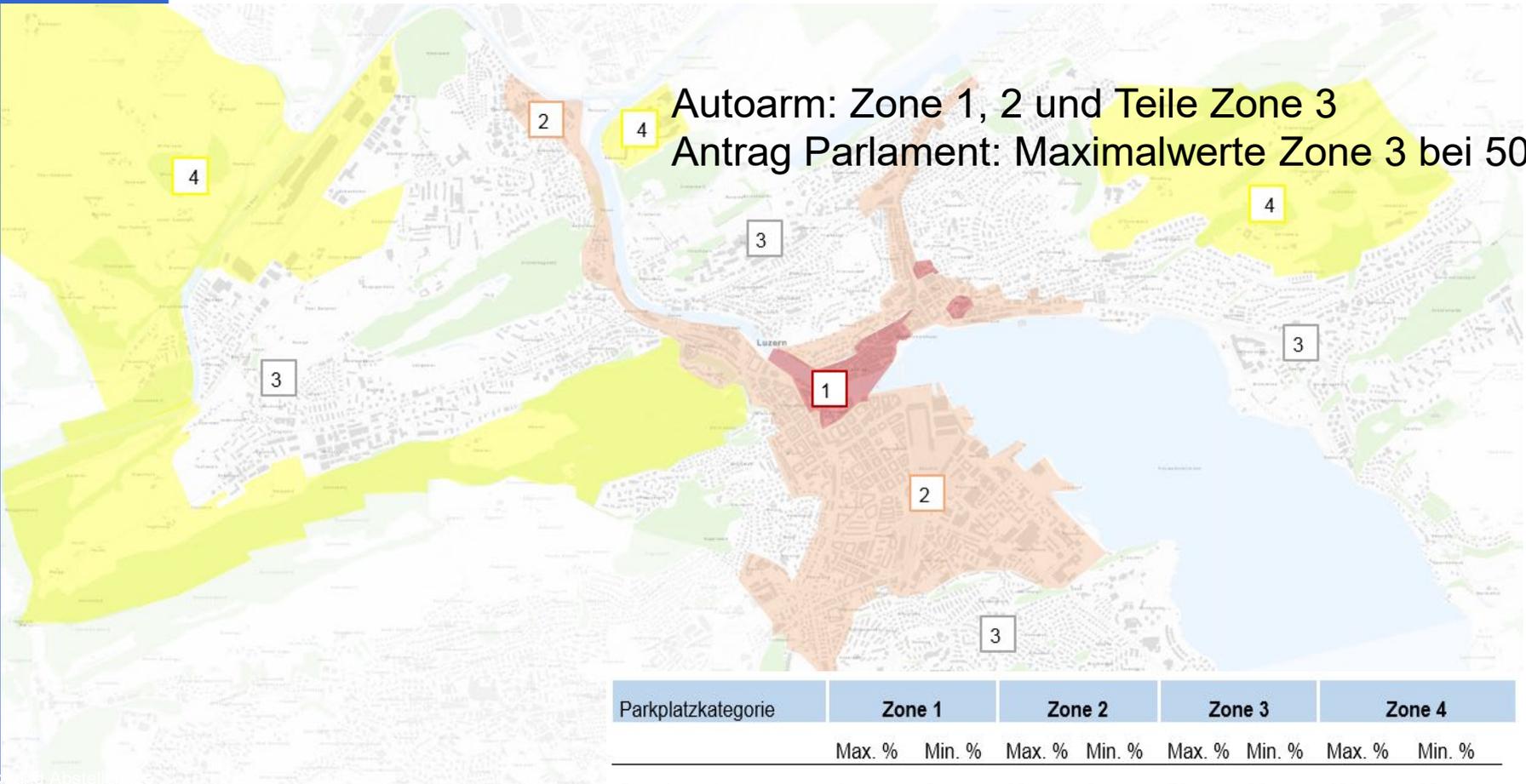
Anpassen der
Regelungen an die
heutige Situation

II. Private Parkierung

Förderung autoarmer
Nutzungen

Private Parkierung wird
auf privatem Grund
abgedeckt

1. Park- und Abstellplätze



Parkplatzkategorie	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4	
	Max. %	Min. %						
Bewohnende	0	0	30	0	70	30	100	80
Besuchende und Kunden/Kundinnen	0	0	30	0	60	20	100	50
Beschäftigte	0	0	20	0	50	10	100	50

- 1. Park- und Abstellplätze
- 2. Autoarme/-freie Nutzungen
- 3. Zweckbindung
- 4. Parkplatzteilen

Widerstand gegen Ausbauprojekte in der Stadt



Kantonale Mobilitätsstrategie



Flankierende Massnahmen zu Bundesprojekten (Bypass)



- Durchgehende Busspuren während der Bauzeit
- Durchgehende Busspuren als flankierende Massnahme nach Umsetzung

Reserve

Optimierung der
Strassenparkierung

Private Parkierung auf
privaten Grund verlagern

Verbesserung der
Aufenthaltsqualität

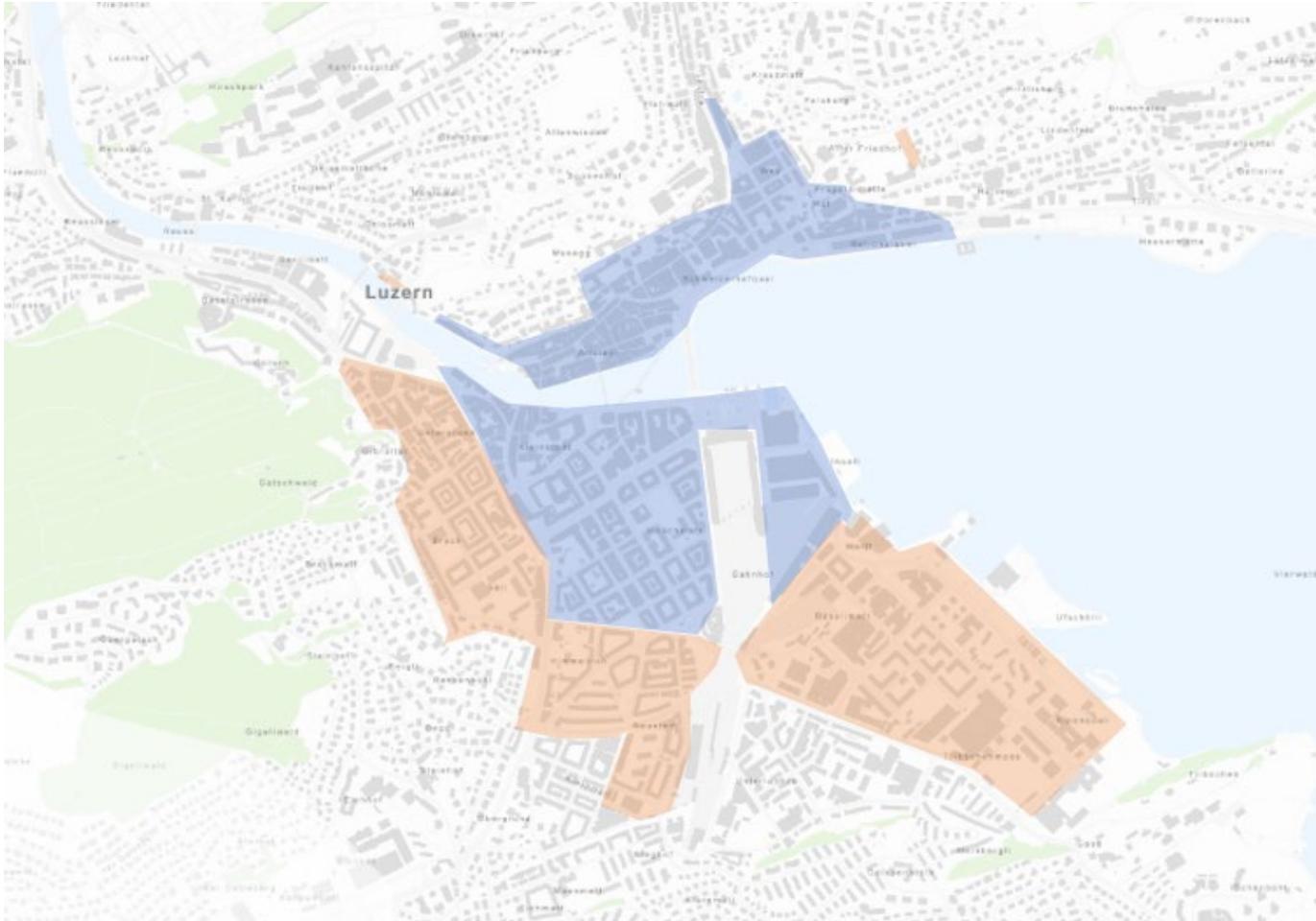
I. Strassenparkierung

Längeres Parkieren ins
Parkhaus verlagern

Verfügbarkeit der
PP erhöhen

Flächeneffiziente
Mobilität fördern

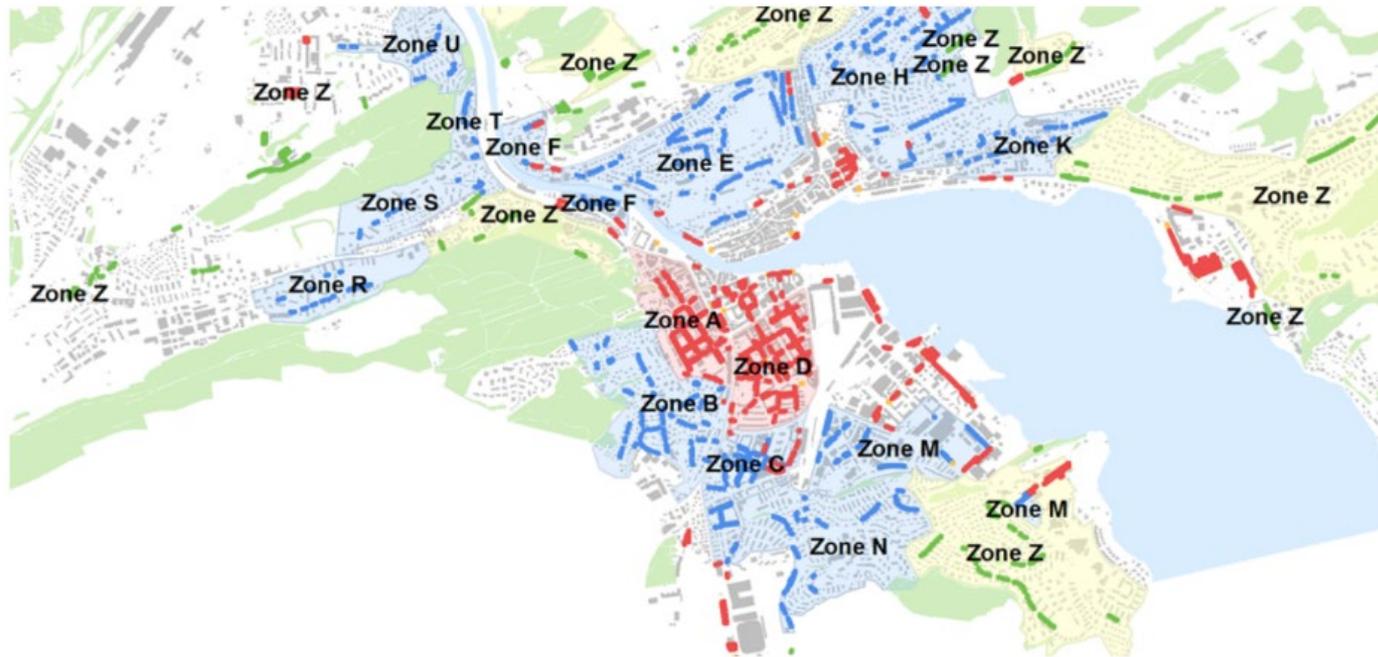
1. Parkgebühren



1. Parkgebühren
2. Dauerparkkarten
3. Fussgängerzone
4. Parkdauer
5. Carsharing
6. Elektroladeinfrastruktur
7. Digitalisierung

2. Anwohnerparkkarten

Nachweispflicht über keinen privaten Parkplatz in der Wohnliegenschaft beim Bezug einer Anwohnerparkkarte



- Parkkartenzone blau markierte Parkfelder
- Parkkartenzone Parkuhrenfelder
- Parkkartenzone Z weiss markierte Parkfelder
- weiss markierter Parkplatz mit Parkuhr
- weiss markierter Parkplatz mit Parkscheibe
- Blaue Zone
- IV Parkplatz

1. Parkgebühren
2. Dauerparkkarten
3. Fussgängerzone
4. Parkdauer
5. Carsharing
6. Elektroladeinfrastruktur
7. Digitalisierung

Mobilitätsstrategie: Richtgrössen

Der Modal-Split-Anteil am Gesamtverkehr beträgt in %

	ÖV	Fuss-	Radv.	MIV	übrige
2015	32	13	5	47	3
2035	37	15	10	36	2



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