



Mobilität

Gemeinsam gute Lösungen finden

## Ausgangslage & Herausforderungen

### *Der Verkehr fliesst (oft) kaum*

Der Verkehr in der Stadt Luzern wird zunehmend «zähflüssig». In Stosszeiten kommt es immer mehr zu Staus, mit negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Der sogenannte Wirtschaftsverkehr (Gewerbe, Detailhandel, Tourismus) findet wenig Berücksichtigung. Umschlagplätze bzw. Kurzzeitparkplätze für Geschäftskunden werden immer spärlicher. All dies bewirkt, dass immer mehr Geschäfte aus der Innenstadt oder gar aus der Stadt Luzern wegziehen. Die Mobilitätsstrategie des Luzerner Stadtrates fokussiert sich nur auf einen sehr kleinen Raum (Innenstadt). Der Blick auf die ganze Fläche der Stadt Luzern und in die Agglomerationsgemeinden fehlt weitgehend.

Die zunehmende Elektrifizierung des Verkehrs und die künftigen «Mobility-on-Demand» Angebote bedeuten neue Chancen und Herausforderungen für die Verkehrsinfrastruktur, welche proaktiv angegangen werden müssen. Die Digitalisierung bringt zudem Möglichkeiten, den Verkehr besser zu messen und zu lenken. Hier ist es wichtig, dass die Stadt Luzern die neusten Entwicklungen nicht verpasst und offen für solche digitalen Lösungen ist und deren notwendigen gesetzlichen und technischen Voraussetzungen schafft.

Mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs und dem Verkehrsprojekt Bypass werden zudem in näherer Zukunft grössere Herausforderungen, aber auch Chancen auf die Stadt Luzern zukommen, welche es in einem Gesamtverkehrskonzept zu analysieren und zu berücksichtigen und zu planen gilt.

## Strategische Ausrichtung

### *Breit abgestützte Kompromisse statt ideologische Grabenkämpfe*

Die FDP setzt sich stets für einen ideologiefreien Diskurs zwischen allen Beteiligten ein. Eine ideale Verkehrspolitik nimmt Rücksicht auf alle Beteiligten und kann nur erreicht werden, wenn sinnvolle Kompromisse zwischen allen Beteiligten erreicht werden können (siehe als Beispiel den von der FDP initiierten Parkplatzkompromiss).

Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Luzern hat einige positive Ansätze und ist in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Agglo-Gemeinden so weiter zu entwickeln, dass den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen wird. Neue Technologien der Verkehrssteuerung (KI) und neue Angebote in der Mobilitätsabwicklung, wie z.B. «Mobility-on-Demand» sind zu berücksichtigen

Besonders im Hinblick auf die beschlossene Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern sollen bessere Rahmenbedingungen und eine sichere Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und den sogenannten Langsamverkehr (FussgängerInnen und Velofahrer) geschaffen werden. Wo immer möglich, soll der Langsamverkehr vom MIV (motorisierten Individualverkehr) entkoppelt werden. Der MIV inklusive dem gewerblichen (Zubringer) sowie touristischen Verkehr (Reisecars) darf allerdings nicht vergessen werden. Der MIV hat auch seine Berechtigung und muss in einem Gesamtverkehrskonzept berücksichtigt werden, denn seine Bedeutung für die Stadt Luzern und das Gewerbe darf nicht unterschätzt werden.

Die FDP unterstützt die Forderung, dass Parkplätze primär unterirdisch oder in Sammelanlagen (Parkhäuser) entstehen sollen. Allerdings wird auch weiterhin ein Anteil an oberirdischen zentrumsnahen Parkplätzen benötigt (z.B. für Handwerker).

Insbesondere für die Carparkierung muss zeitnah eine Lösung gefunden werden, welche die Bedürfnisse aller Beteiligten berücksichtigt. Dabei gilt es zu beachten, dass der Cartourismus nicht nur ausländische Gäste betrifft. Viele inländische Gäste erreichen auf

diesem Weg die Stadt Luzern und viele Einheimische (oft Seniorinnen und Senioren, aber auch Kinder und Jugendliche) nutzen ebenfalls den Car als Reisemittel. Daher ist eine möglichst zentrale Lösung zu finden, welche das Ein-, Aus- und Umsteigen zentral und ÖV-nah ermöglicht.

## Konkrete Massnahmen

- Parkplatzkompromiss: Anerkennung, dass das Parkplatzreglement die heutigen Bedürfnisse abbilden soll (Reduktion MIV, Verlagerung in die Parkhäuser). Dabei aber auch anerkennen, dass es weiterhin genügend Parkplätze für Bewohnende, die Kundschaft sowie Handwerkerinnen und Handwerker braucht.
- Wir fordern eine langfristige, effiziente Lösung für die Veloparkierung rund um den Bahnhof unter Berücksichtigung der Veränderungen im Zuge des neuen Durchgangsbahnhofs.
- Wir fordern einen zentrumsnahen, rechtzeitigen Ersatz des heutigen Parkhauses P1.
- Wir fordern eine sinnvolle Gesamtlösung für das Carregime.
- Kritische Begleitung der Umsetzung der Klima- und Energiestrategie der Stadt Luzern, insbesondere in Bezug auf die geplante Halbierung der öffentlichen Parkplätze.
- Wir fordern, dass der Stadtrat aufzeigt wie die Verkehrsflüsse auf dem Verkehrsnetz der Stadt und den Agglo-Gemeinden im Zuge der Realisierung der Grossprojekte Bypass und Durchgangsbahnhof gewährleistet bleibt. Erforderliche Massnahmen sind zu planen und frühzeitig zu realisieren.
- Wir fordern ein Digitales Verkehrsmanagement für die Stadt Luzern in Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern. So können wir die vorhandene Verkehrsinfrastruktur optimal auslasten und die Sicherheit auf unseren Straßen erhöhen.
- Wir fordern eine stosszeitenabhängige Verkehrsflächenbewirtschaftung z.B. könnten Fahrspuren «zwischenzeitlich» zu Gunsten des ÖV's gesperrt werden. Begleitende Unterstützungsmassnahmen mit digitaler Signaletik sowie für die Verkehrsteilnehmenden begleitende Informationen via die sozialen Medien.
- Wir fordern eine digitale Parkplatzbewirtschaftung (Reservations-App für die öffentlichen Parkplätze) in der Innenstadt. Daraus resultiert ein effizienteres Parkplatzangebot für Anwohnende, Handwerker und Kundschaft. o
- Die Umsetzung der geplanten und seit 2018 bewilligten BeHiG-Massnahmen (40 Mio.) für einen hindernisfreien Zugang zu den Bussen des ÖV's muss zeitnah erfolgen.