

Gemeinde Kriens
Gesamtverkehrskonzept (GVKK)

Strategie

26.10.2015





Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
2. Grundlagen	4
2.1 Gemeinde Kriens, Strategie der räumlichen Entwicklung Kriens (23.2.2011)	4
2.2 Politische Gesamtplanung Kriens, 2016-2020	5
2.3 Planungsgrundsätze	6
2.4 Weitere Grundlagen	7
3. Präambel Gesamtverkehrskonzept Kriens	8
4. Ziele	9
5. Unterziele	10
5.1 Unterziele Öffentlicher Verkehr (öV)	10
5.2 Unterziele Radverkehr (RV)	10
5.3 Unterziele Fussverkehr (FV)	10
5.4 Unterziele Motorisierter Individualverkehr (MIV)	11
5.5 Unterziele Verkehrsmanagement (VM)	11
5.6 Unterziele Mobilitätsmanagement (MM)	11
5.7 Unterziele Parkierung (P)	12
5.8 Unterziele öffentlicher Raum	12
5.9 Unterziele Monitoring und Controlling (M+C)	12
6. Massnahmen	13
6.1 Kurz- bis mittelfristige Massnahmen	13
6.2 Langfristige Massnahmen	14

Abkürzungen

FV	Fussverkehr
GVKK	Gesamtverkehrskonzept Kriens
M+C	Monitoring und Controlling
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
öV	öffentlicher Verkehr
P	Parkierung
RV	Radverkehr
VM	Verkehrsmanagement



1. Ausgangslage

In der Politischen Gesamtplanung Kriens, 2015-2019, wird die Verkehrskommission beauftragt, eine Strategie für ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten. Hierzu hat die Kommission ein umfangreiches Arbeitspapier erstellt. Dieses Arbeitspapier wurde im Folgeschritt überarbeitet, mit einer Grundlagenübersicht ergänzt und in die vorliegende Struktur eingeordnet:



Die Strategie stellt somit – neben den Grundlagen mit übergeordneter Bedeutung – eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes dar.

Das Arbeitspapier der Kommission enthielt bereits (noch ungeprüfte und nicht abschliessende) Massnahmenvorschläge. Diese werden als Input ebenfalls in die Konzepterarbeitung eingebunden.



2. Grundlagen

Massgebende politische Grundlagen für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts sind die Strategie der räumlichen Entwicklung und die politische Gesamtplanung Kriens 2016-2020. Grundsätzlich sind beide Dokumente behördenverbindlich. Der Einwohnerrat behält sich vor, von der Planung abweichende Beschlüsse fällen zu können.

2.1 Gemeinde Kriens, Strategie der räumlichen Entwicklung Kriens (23.2.2011)

Aus der Strategie der räumlichen Entwicklung sind folgende Aspekte für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität relevant:

Auszug Präambel:

- _ Kriens gestaltet seine Aussenräume mit hoher Aufenthaltsqualität und trägt zur Identität bei.
- _ Kriens weist verschiedene Zentren auf. Zentrumsbildende Nutzungen werden im Dorfzentrum, entlang der Luzerner-/Obernauerstrasse und im Zentrumsgebiet Mattenhof konzentriert. Die Zentren weisen hohe Aufenthaltsqualität auf und werden in ihrer Struktur erhalten.
- _ Kriens entwickelt den Verkehrsraum in Abstimmung mit der Entwicklung des Siedlungsraumes. Kriens bleibt attraktiv erreichbar. Insbesondere der öffentliche Verkehr und das Netz des Langsamverkehrs werden gezielt gefördert.

Raum fürs Arbeiten:

- _ Umsetzung ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw / Abstimmung Arbeitsplatzentwicklung und Verkehr
 - a) Die Ortsplanung wird wo nötig so angepasst, dass sich die Arbeitsplatzgebiete im Raum Eichhof-Schlund zu einem regionalen Dienstleistungsschwerpunkt entwickeln können.
 - b) Gestützt auf die ESP-Planung Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw und das Leitbild Luzern Süd werden die Arbeitsgebiete nach Art der erwünschten Betriebe differenziert.
 - c) Zur Lenkung der Verkehrsentwicklung wird die Zulässigkeit von Verkaufsnutzungen und anderen verkehrintensiven Betrieben festgelegt.
 - d) Reine Arbeitszonen werden bei Bedarf in Wohn- und Arbeitszonen umgezont unter Wahrung der Interessen der verbleibenden Betriebe.

Zentrale Räume

- _ Dorfzentrum
 - a) Zur Bündelung der Kräfte konzentriert Kriens die Zentrumsentwicklung im Zentrum und entlang der Luzerner- und Obernauerstrasse bis zum Pulvermühleweg (Verkauf, Dienstleistungen, Wohnen).
 - b) Die Zentrumsplanung Kriens wird mit Priorität umgesetzt.
 - c) Die Zugänglichkeit für die Fussgänger und die Radfahrenden bleibt wichtiges Ziel. Dazu wird insbesondere die für die Fussgänger und Radfahrer attraktive und sicherere Gestaltung der Kantonsstrasse beim Kanton gefordert.
 - d) Kriens achtet auf ein gutes Parkplatzangebot (PW und Autocars) und fördert deren Bewirtschaftung so, dass sie dem angestrebten Nutzerkreis zur Verfügung stehen.
 - e) Kriens setzt sich für einen attraktiv gestalteten Strassenraum mit entsprechend ortsverträglichem Verkehrsregime ein und fördert damit die Attraktivität des Zentrums.



Verkehrsraum und Energie

– Grundsätze der Verkehrspolitik

- a) Kriens bleibt erreichbar. Eine attraktive Verkehrserschliessung ist wichtig. Das Gesamtverkehrssystem wird bei Bedarf optimiert und auf die angestrebte räumliche Entwicklung abgestimmt. Auf den Hauptverkehrsachsen (v.a. Luzerner- und Obernauerstrasse) wird der Busverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisiert.
- b) Das Netz des Langsamverkehrs dient soweit möglich und sinnvoll dem Rad- und Fussverkehr gemeinsam. Die Ausgestaltung des Netzes wird auf beide Nutzer ausgerichtet. Die Anschlüsse ans Netz der Nachbargemeinden werden gewährleistet.
- c) Kriens setzt sich für den Erhalt und die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und attraktiven Busverbindungen in die Quartiere, zu den Nachbargemeinden und wichtigen Zielen für Arbeitspendler ein.
- d) Der motorisierte Individualverkehr (MIV) richtet sich nach dem bestehenden und künftig absehbaren Angebot. Der Betrieb wird soweit möglich so organisiert, dass der Verkehr möglichst verflüssigt wird und der vorhandene Verkehrsraum optimal genutzt wird.
- e) Der rechtsgültige Verkehrsrichtplan 1993 wird bei Bedarf angepasst. Zu überprüfen ist insbesondere das Fuss- und Radwegnetz. Kommunale Radrouten werden umgesetzt.
- f) Kriens überprüft im Parkplatzreglement, ob an geeigneten Stellen von der maximalen Parkplatzanzahl abgewichen werden kann.

2.2 Politische Gesamtplanung Kriens, 2016-2020

In der Politischen Gesamtplanung Kriens (2016-2020) sind für das Thema Verkehr folgende Ziele und Massnahmen definiert:

Ziele	Massnahmen
Das Verkehrsaufkommen ist an der Quelle durch eine geeignete Planung von Arbeits-, Wohn- und Freizeit-zonen zu optimieren. Verkehrsmassnahmen richten sich nach den vorhandenen räumlichen Gegebenheiten und den vorhandenen Kapazitäten.	Zur Optimierung des Verkehrs an der Quelle werden im Rahmen der Planung insbesondere von LuzernSüd das Angebot an öffentlichem Verkehr erhöht, der Fussgänger- und Veloverkehr gefördert sowie das Wohnen unterstützt, welches nicht auf MIV angewiesen ist. In Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern wird eine Steuerung des Verkehrs auf den Hauptachsen (Pfortneranlagen Hergiswald- / Rengglochstrasse und Kupferhammer) mit Priorisierung des Busses realisiert.
Die Verkehrspolitik der Gemeinde will ein möglichst geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen, die Koexistenz von verschiedenen Verkehrsmitteln und die partizipative Erarbeitung von Verkehrslösungen erreichen.	Der Verkehr wird in den Quartieren siedlungsverträglich gestaltet und, wo möglich, der Strassenraum als Lebensraum aufgewertet. Auf den Achsen wird bei allen Bauprojekten die raumplanerische Aufwertung miteinbezogen und alle Verkehrsträger berücksichtigt.
Die Verkehrspolitik Kriens orientiert sich an den Kriterien der Nachhaltigkeit, das heisst, dass die Verträglichkeit (z.B. Lärmbelastung, Sicherheit, Aufenthaltsqualität), die Wirtschaftlichkeit (das richtige Verkehrsmittel für den richtigen Einsatz, Staukosten) und die Ökologie (Luftbelastung) berücksichtigt werden.	Die Verkehrskommission erarbeitet eine Strategie für das Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK) unter besonderer Berücksichtigung des Modalsplits.
Das vorliegende generelle Projekt Gesamtsystem Bypass entspricht nicht dem Ziel einer möglichst geringen Verkehrszunahme in der Gemeinde Kriens. Der Gemeinderat fordert deshalb bei Bund und Kanton Optimierungen insbesondere in den Bereichen Lärmbelastung, Luftverschmutzung, Städtebau und die Durchsetzung der flankierenden Massnahmen.	Als zentrale Massnahme fordert der Gemeinderat eine möglichst vollständige Einhausung des Bypass sowie weitere flankierende Massnahmen, die in einem Bericht an das Astra festgehalten wurden.



Über die vorstehend erwähnten Ziele und Massnahmen für den Bereich Verkehr hinaus bestehen noch weitere relevante Bezüge, z.B. zu der Zentrumsentwicklung und der Freiraumqualität in den Quartieren.

2.3 Planungsgrundsätze

Die nachfolgend zusammengefassten Planungsgrundsätze sind heute State of the Art in der Verkehrsplanung. Das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd basiert gleichermassen auf diesen Leitgedanken und enthält analoge Aussagen.

– 3V-Strategie

/ Verkehr vermeiden

Verkehrsaufkommen aus neuen Nutzungen dämpfen, z.B. durch Mischnutzung und Ansiedlung von Einrichtungen der Nahversorgung (Einkaufsmöglichkeit für Güter des täglichen Bedarfs, öffentliche Dienste, Kindertagesstätten etc.) „kurze Wege“ fördern. Damit die Verkehrsnachfrage und die tatsächliche Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer pro Tag und Person) reduzieren resp. „vermeiden“.

/ Verkehr verlagern

Verkehrsaufkommen aus neuen Nutzungen mehrheitlich vom öV sowie Fuss- und Veloverkehr bewältigen. Anteil Umweltverbund (öV, Fuss- / Veloverkehr) am Modal-Split möglichst gross. Dazu „Push-and-Pull“-Massnahmen nötig: Massnahmen, die Druck (push) auf die Autofahrer ausüben, wie z.B. die Beschränkung der Anzahl PP bei neuen Bauungen, Parkplatzbewirtschaftung etc., andererseits Anreize (pull) für Benützung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs, wie z.B. der Ausbau Angebot für öV und Fuss-/ Veloverkehr.

/ Verkehr verträglich gestalten

Innerhalb der bestehenden Strasseninfrastruktur gibt es betr. Belastbarkeit noch Reserven für zusätzlichen MIV. Die Orientierung an diesen Belastbarkeitsgrenzen ermöglicht eine verträgliche Abwicklung des MIV und damit die geforderte hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität.

– Angebotsorientierte Verkehrsplanung

Die angebotsorientierte Verkehrsplanung legt das Infrastrukturangebot unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen sowie der Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt fest (vgl. auch VSS Norm SN 640 210). Die Mobilitätsbedürfnisse sollen durch das Angebot an Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel beeinflusst und gelenkt werden. Die angestrebte, gewünschte Mobilitätsentwicklung orientiert sich am bestehenden Infrastruktur-/ Verkehrsmittelangebot. Die Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur hat Priorität vor dem Ausbau. Das stetige Wachstum der Gesamtmobilität – insbesondere der Verkehrsleistung (zurückgelegte km pro Tag und Person) – soll wo möglich gedämpft oder mit Massnahmen abgefangen werden, die ohne Infrastrukturausbau umgesetzt werden können (z.B. Verlagerung auf den öV und den Fuss-/Veloverkehr resp. Nutzen von Optimierungspotenzial im bestehenden Strassennetz). Die konsequente Umsetzung einer angebotsorientierten Verkehrsplanung erfordert Geduld und Durchhaltevermögen, um den (möglicherweise unangenehmen) Zwischenzustand vor der Anpassung des Mobilitätsverhaltens in der Bevölkerung zu überbrücken.



- **Kombination aus „Push- and Pull“-Massnahmen**
Durch „Push“-Massnahmen sind strategische Massnahmen, durch die Druck auf die Verkehrsteilnehmenden ausgeübt wird, beispielsweise durch eine Beschränkung der Anzahl vorhandener Parkplätze.
„Pull“-Massnahmen schaffen Anreize für die Benützung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs, in dem Angebote und Infrastruktur attraktiviert werden.

- **Orientierung an Belastbarkeit und Funktionalität von Strassenabschnitten**
Die Belastbarkeit definiert, wie viel motorisierter Individualverkehr auf einem Strassenabschnitt maximal möglich ist, unter Berücksichtigung der Anforderungen bezüglich Luft-/Lärmemissionen, des fahrplangerechten öV-Betriebs, der Querbarkeit für den Fussverkehr und der Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr sowie der technischen Leistungsfähigkeit der Strassenanlage. Nebst diesen messbaren (quantitativen) Kriterien sind bei der Festlegung der Belastbarkeit auch qualitative Aspekte, wie z.B. stadt-räumliche Qualitäten, die Aufenthaltsqualität und die Erschliessbarkeit resp. die Attraktivität für angrenzende Nutzungen (z.B. Einkaufen), zu berücksichtigen. Die Grenzen der Belastbarkeit definieren somit das unter dem Aspekt der Verträglichkeit maximal tragbare «Angebot», das dem motorisierten Verkehr zur Verfügung gestellt wird.

2.4 Weitere Grundlagen

Weitere Dokumente als Grundlage für das GVKK sind:

- Bundesamt für Strassen: Nationalstrassenplanung
- Kantonaler Richtplan 2009 und Teilrevision 2014
- Kantonales Radroutenkonzept
- Agglomerationsprogramm 2. Generation
- öV – Bericht sowie AggloMobil due und tre
- Bauprogramm für die Kantonsstrassen
- Entwicklungskonzept LuzernSüd
- Kommunaler Richtplan Gemeinde Kriens von 1993
- Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Kriens
- Verkehrsrichtplan Kriens 1993
- Gemeinde Kriens, Gesamtrevision der Ortsplanung (26.9.2013)
- (Grundkonzept Verkehr LuzernSüd)



3. Präambel Gesamtverkehrskonzept Kriens

Im Bestreben einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung von Kriens wird ein Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK) ausgearbeitet, das den Weg zu nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Kriens aufzeigt. Eine Gesamtbetrachtung des Verkehrssystems setzt voraus, dass alle Verkehrsarten (MIV, öV, Fussverkehr, Veloverkehr), die Parkierung und das Mobilitätsverhalten berücksichtigt werden, um die Mobilitätsbedürfnisse als Voraussetzung für ein attraktives Kriens abdecken zu können. Es braucht zeitlich und örtlich adäquate Verkehrssysteme, die flexibel auf die Verhältnisse angepasst sind.

- Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist das Kernelement.
- Das raumplanerische Ziel „Verdichtung nach Innen“ erfolgt womöglich ohne Kapazitätsausbau für den MIV. Das Siedlungswachstum wird durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs begleitet.
- Das GVKK ist ein iteratives, „lernendes“ Projekt. Es gibt keinen starren Ziel- resp. Prognosezustand. Die Verkehrsentwicklung wird laufend beobachtet und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung gesteuert (Monitoring & Controlling).
- Das GVKK ist ein Mehrgenerationenprojekt. Es fördert Änderungen im Mobilitätsverhalten und stellt heute die Weichen für morgige Lebensqualitäten.
- Der Prozess des Monitorings und Controllings bedingt eine konsequente, fach- und gemeindeübergreifende, alle Ebenen (Bund, Kanton, Gemeinden, LuzernPlus und öV-Unternehmen) integrierende Zusammenarbeit.
- Das GVKK fördert die Koordination in allen Verkehrsfragen mit den Nachbargemeinden der Agglomeration Luzern, und fördert aktiv insbesondere das Entwicklungskonzept Luzern Süd und setzt es um.
- Das GVKK bedarf der Kommunikation und Partizipation. Es beruht auf einer angebotsorientierten Planung und auf Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Es bedarf der Akzeptanz und Identifikation aller Beteiligten und Betroffenen.
- Das GVKK ist eingebettet und abgestimmt mit der Strategie der räumlichen Entwicklung der Gemeinde Kriens. Rückkoppelungen sind möglich.
- Das GVKK stimmt alle Verkehrsträger und –arten untereinander abstimmt, definiert kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen und bestimmt wer was beitragen muss für die Umsetzung.



4. Ziele

Kriens ist attraktiv

Kriens

- ⇒ ist ein attraktiver Wohn- und Arbeitsort mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität.
- ⇒ hat attraktive Quartiere mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität.
- ⇒ ist attraktiv als Stadt-, Wirtschafts- und Landschaftsraum.

Gute Erreichbarkeit

Kriens

- ⇒ ist im Spitzenstundenverkehr (SSV) angemessen erreichbar.
- ⇒ trägt als Teil der Region / Agglomeration zu einem funktionierenden und zusammenhängenden Verkehrssystem bei.
- ⇒ Die Krienser Zentren (Oberbau, Dorf, Mattenhof) sind verkehrstechnisch rasch erreichbar miteinander, mit den Wohngebieten und mit den regionalen Zentren verbunden.

Stadtverträglicher, nachhaltiger Verkehr

Kriens

- ⇒ nutzt die vorhandenen Verkehrssysteme maximal effizient.
- ⇒ hat funktionsfähige, sichere, attraktive und umweltverträgliche Verkehrsanlagen.
- ⇒ stimmt mot. Individualverkehr, öffentlichen Verkehr, Fuss-, Radverkehr und ruhenden Verkehr aufeinander ab, so dass jeder seinen Teil an der Verkehrsleistung beitragen kann. Dabei wird der Umweltverbund (öV, FG, RF) gefördert.
- ⇒ richtet sein Verkehrsaufkommen auf aktuell und längerfristig verfügbare Strassenkapazitäten aus.
- ⇒ fördert ein Mobilitätsverhalten, welches zur Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlagen, des Umweltschutzes und hoher Wohn-, sowie Aufenthaltsqualität beiträgt.
- ⇒ optimiert das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl an der Quelle.
- ⇒ betreibt und investiert in seine Verkehrsanlagen wirtschaftlich nachhaltig. Der Substanzerhalt bestehender Infrastruktur ist sichergestellt.



5. Unterziele

In den Unterzielen werden Lösungsansätze zur Erreichung der Ziele definiert.

5.1 Unterziele Öffentlicher Verkehr (öV)

- _ Kapazitätsreserven des öV optimal nutzen
- _ gut erreichbare öV-Verknüpfungspunkte, die Anbindung / Ausrichtung auf den Bahnhof Mattenhof erhält mehr Bedeutung
- _ Hohe Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität v.a. im Spitzenstundenverkehr
- _ Sicherstellen Quartiererschliessung
- _ die im öV- Bericht des Kantons vorgesehenen Massnahmen in Kriens realisieren
- _ Leistungsfähigkeit öV auf Hauptachse erhöhen um Platz für wirtschaftlich notwendigen MIV zu schaffen v.a. im Spitzenstundenverkehr

Spitzenstundenverkehr (SSV):

Das höchste Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf. Dies ist in der Regel die Abendspitzenstunde (ASP) von 17.00 bis 18.00 Uhr.

5.2 Unterziele Radverkehr (RV)

- _ direkte, attraktive, sichere und komfortable Verbindungen
- _ Gutes Angebot an Abstellplätzen bei öV-Verknüpfungspunkten und publikumsorientierten Einrichtungen
- _ Platz für Veloschnellrouten schaffen, Veloschnellrouten zwischen den Zentren und wichtigen Einrichtungen
- _ Ausreichende Abstellplätze an strategischen Orten

5.3 Unterziele Fussverkehr (FV)

- _ direkte, attraktive, sichere und komfortable Verbindungen
- _ Wohngebiete optimal für Fussverkehr erschliessen
- _ Bushaltestellen, gemeindliche Zentren und öffentliche Infrastrukturen, Erholungsräume sind sicher und attraktiv zu Fuss erreichbar
- _ trennende Wirkung von Hauptverkehrsachsen mildern
- _ sichere, komfortable Schulwege



5.4 Unterziele Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- _ Attraktive Anbindung an übergeordnetes Strassennetz
- _ Ziel- und Quellverkehr rasch auf übergeordnete Achsen leiten lenken
- _ MIV verträglich (Belastbarkeiten) und flüssig durch das Dorfzentrum führen
- _ Funktionalität für wirtschaftlich notwendigen MIV gewährleisten
- _ kein Durchgangsverkehr in Wohnquartieren

5.5 Unterziele Verkehrsmanagement (VM)

- _ Erhöhung Verkehrssicherheit, Reduktion Umweltbelastungen, sicherstellen der Funktionalität und Zuverlässigkeit des öV
- _ Anreize schaffen um das Mobilitätsverhalten zugunsten des Umweltverbundes (öV, Fuss- und Veloverkehr) zu fördern
- _ (Effizienz) Leistungsfähigkeit vorhandener Verkehrsträger ausschöpfen bevor in Aus- oder Neubauten investiert wird

Verkehrsmanagement

„Es leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Umweltbelastungen sowie zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und zur Zuverlässigkeit des öV. Im Vordergrund stehen die Steuerung und Koordination von Lichtsignalanlagen (LSA) sowie das Einrichten von Buspriorisierungen mittels Busspuren.“

Grundkonzept Verkehr LuzernSüd

5.6 Unterziele Mobilitätsmanagement (MM)

- _ Verknüpfungen bestehender Verkehrsangebote / -netze und Koordination der verschiedenen Verkehrsträgern
- _ Verkehrsteilnehmenden nutzen vermehrt den Umweltverbund (öV, Fuss- und Radverkehr)
- _ Mobilitätsberatung für die Bevölkerung
- _ Mobilitätsmanagement in der Gemeinde (Vorbildfunktion von Verwaltung, Behörden, Eltern und Lehrerschaft)
- _ Mobilitätskonzepte bei der Entwicklung neuer oder bestehender Areale: Neue oder geänderte grössere Areale sollen im Bebauungs-, Gestaltungsplan und Baugesuchsverfahren in einem Mobilitätskonzept die geplanten Massnahmen und die Vorgehensweise für die Abwicklung einer verträglichen Mobilität aufzeigen.

„**Mobilitätsmanagement** soll nicht unbedingt notwendigen Verkehr vermeiden, anstatt versuchen ihn zu bewältigen. Es zielt vornehmlich darauf ab, das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden anzusprechen und deren Verkehrsmittelwahlverhalten zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel oder anderer Formen umweltfreundlicher und sozialverträglicher (nachhaltiger) Mobilität zu verändern. Massnahmen betreffen je nach Ebene z.B. die Koordination von Aktivitäten und Transportangeboten, die Kommunikation und Information in Form von Öffentlichkeitsarbeit, oder die Motivation durch das Anbieten von Mobilitätsdienstleistungen.“

Grundkonzept Verkehr LuzernSüd



5.7 Unterziele Parkierung (P)

- _ Öffentliche Parkierungsmöglichkeiten sind den Zielen nah angeordnet
- _ Vermeiden von Suchverkehr: Parksuchende werden geleitet
- _ öffentliche und öffentlich zugängliche private Parkplätze werden bewirtschaftet
- _ Die Anzahl neuer öffentlicher und privater Parkplätze richtet sich nach der Leistungsfähigkeit / Belastbarkeit des Strassenraums.

5.8 Unterziele öffentlicher Raum

- _ hindernisfreie Gestaltung der Strassen und Plätze sowie öffentlicher Wege (behindertengerecht)
- _ hohe Aufenthaltsqualität und damit attraktiv für Fussverkehr und Gewerbe
- _ Infrastrukturen in akzeptablen Zustand (2020) und nachhaltig gesichert (2035)
- _ städtebauliche Aufwertung und Trennwirkung mildern:
stark befahrene Achsen aufwerten; insbesondere städtebauliche Aufwertung und Trennwirkung der Luzern- und Obernauerstrasse insbesondere im Zentrum und der Südallee mildern

5.9 Unterziele Monitoring und Controlling (M+C)

- _ Vorhandene Daten nutzen
- _ periodisch Daten erheben, dokumentieren und auswerten
- _ Entwicklungen frühzeitig erkennen und dokumentieren

Diese Daten sind und könnten sein:

- Anzahl Einwohner, Arbeits- und Wohnplätze,
- Verkehrsmengen Tagesdurchschnitt = DTV oder maximaler Verkehr in der Spitzenverkehrsstunde
- öV – Benutzer (Fahrgasterhebungen)
- öffentliche und private Parkplätze
- Unfallstatistiken
- etc.

Grundkonzept Verkehr LuzernSüd



6. Massnahmen

Die folgende, nicht abschliessende, Auflistung ist die Zusammenstellung der im Arbeitspapier der Kommission genannten (ungeprüften) Massnahmen. Sie wurden nach Themen sortiert. Es ist zu unterscheiden zwischen Massnahmen, die den Planungshorizont im Rahmen GVKK betreffen, und Massnahmen die in einer langfristigen Perspektive relevant sind.

6.1 Kurz- bis mittelfristige Massnahmen

Mobilitätsmanagement

- _ Gebäudeeigentümer motivieren bestehende Überbauungen nachzubessern (Abstellplätze Motorfahrzeuge und Velos)
- _ flexible Arbeitszeitmodelle und Arbeitsortmodelle
- _ Vorbildfunktion von Verwaltung und Behörden
- _ Förderung von Carsharing, Bikesharing und vergleichbaren Angeboten

Quartierschliessung

- _ Quartierschliessungen mit (Orts-) Bussen nach Bedarf

Verkehrsmanagement

- _ Luzerner- und Obernaustrasse sowie Südallee sind Hauptschlagadern für MIV und öV

Bahnhof Mattenhof

- _ Ausbau zu einem gut erreichbaren öV-Verknüpfungspunkt
- _ S-Bahn-Angebot ab Bahnhof Mattenhof im 7.5 Minutentakt

Fuss- und Veloverkehr

- _ erkennen, definieren und sichern von Schulwegen
- _ Anschluss an Veloschnellverbindung auf ehemaligem zb-Trasse
- _ Weitere Massnahmen zur Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs



öV

- _ öV: Priorisierung, aber nur im Spitzenstundenverkehr
- _ öV: Schnellbusse für die Verbindung der Zentren (Obernuau, Dorf, Mattenhof, Stadt Luzern)

MIV

- _ Funktionalität in SSV für wirtschaftlich notwendigen MIV gewährleisten (min. Verkehrsqualitätsstufe D)
- _ MIV auf Hauptachsen hat im SSV Vorrang gegenüber MIV auf Nebenachsen

Parkierung

- _ Anpassung Parkplatzreglement
Eine Anpassung des Parkplatzreglements welches die Verkehrserzeugung auf die Belastbarkeiten des Strassennetzes abstimmt und auch neue Ansätze (Parkplatzbörse, Sammelparkierungen) ermöglicht
Festlegen Anzahl und Bewirtschaftung von öffentlichen und öffentlich zugänglichen privaten Parkplätzen
- _ Konzept Sammelparkierung

6.2 Langfristige Massnahmen

Verkehrsnetz

- _ visionäre Angebotsausbauten (v.a. Infrastrukturaus- und Neubauten) kreieren und deren Zielerreichungsbeitrag prüfen
- _ möglichen Bypass und längerfristige Visionen

Verkehrsqualität gemäss
VSS-Norm SN 640 017a:

Sammelparkierung

Eine Parkierungsanlage, die die Parkierungsbedürfnisse aus den umliegenden Nutzungen zentralisiert, anstatt dass diese auf jedem einzelnen Grundstück erfüllt werden. Dies bietet mehr Flexibilität bei Nutzungs- oder Verhaltensänderungen, die Einfluss auf die Parkplatznachfrage haben. Wenn keine Parkfelder direkt auf dem Grundstück erstellt werden müssen, bleibt auch die Nutzung des Grundstücks flexibler. Die Zuteilung der Parkfelder wird zentral koordiniert.

*Grundkonzept Verkehr Luzern
Süd*