

# „freie Fahrt“

...in und um Luzern

## Vision



Wäli Kammermann



## Einleitung

Seit Jahren gibt es Diskussionen über die Verkehrslage in und um die Stadt Luzern. Sowohl Individualverkehr oder öffentlicher Verkehr, als auch die Stadt als Lebensraum sind dabei Thema. Jede Verkehrsform hat ihre Bedürfnisse und die Bürger, sowie Besucher der Stadt, erwarten Lösungen, welche ihren individuellen Vorstellungen entsprechen. Das hat mich dazu inspiriert, mir Gedanken zum Thema zu machen.

Die Luzerner Stadtregierung erweckt nicht den Eindruck, sie würde weitsichtig planen. Was heute gemacht wird, ähnelt eher einer Pflästerli-Politik. Weder innovative Ideen wie ein Parkhaus Musegg, noch ein Zugang mit einer Metro zur Stadt hatten je den Hauch einer Chance. Dafür schiebt man die Touristen Cars von Ort zu Ort, statt nachhaltige Lösungen zu präsentieren. Scheinbar versucht man lieber einseitig die Anhänger des Langsamverkehrs zu befriedigen. Dabei wird verkannt, dass der Stadt Luzern nur noch ein durchdachtes Vollkonzept aus der Verkehrsmisere hilft. Hier setze ich an. Alle Verkehrsformen sollen Platz haben. Der Individualverkehr soll möglichst hindernisfrei die Stadt anfahren und durchqueren können, der Touristen-Busverkehr wird aus der Stadt verlagert und der OeV, sowie die Langsamen haben mehr Platz, um sich in der Stadt bewegen können.

Ich bin weder Verkehrsplaner, noch gehöre ich einer Partei oder Lobby an. Ich bezeichne mich als interessierten Bürger und Visionär, welcher bestmögliche Lösungen für Problemstellungen im Fokus hat.

Wäli Kammermann

## Grundlagen / Fakten

### Wohnbevölkerung

Gemäss aktuellen Zahlen erwartet die Stadt Luzern bis 2035 eine Einwohnerzahl von fast 100000 Menschen oder anders gesagt, die Bevölkerung der Stadt Luzern wächst gegen 1% pro Jahr.



LUSTAT Statistik Luzern  
Datenquelle: BFS - STATPOP; bis 2009: LUSTAT - Kantonale Bevölkerungsstatistik

Das bedeutet: 100000 Personen haben den Anspruch, oder die Erwartung, auf einen ungehinderten Zugang zu ihrem Wohnort. Gleichzeitig soll/muss die Qualität der Stadt als Lebensraum erhalten bleiben oder gar verbessert werden.

### Arbeitende in Luzern

Gemäss LUSTAT gab es im Ø der Jahre 2015 bis 2017 rund 41000 Arbeitende die in die Gemeinde Luzern pendeln.

	In Gemeinde wohnhafte <sup>1</sup> Arbeitspendler/innen		In Gemeinde arbeitende Arbeitspendler/innen		Interkommunaler Pendlersaldo		
	Total	Nach Arbeitsort	Total		Absolut	In % der wohnhaften Arbeitspendler	
		Innerhalb Wohn-gemeinde	Ausserhalb Gemeinde		Davon Wohnort <sup>1</sup> ausserhalb Gemeinde		
1990	<b>33'995</b>	21'833	12'162	<b>49'434</b>	27'601	15'439	45.4
2000	<b>32'167</b>	19'210	12'957	<b>50'817</b>	31'607	18'650	58.0
2010	<b>38'900</b>	20'600	18'300	<b>57'400</b>	36'800	18'500	48
2011	<b>37'300</b>	19'600	17'800	<b>57'400</b>	37'900	20'100	54
2012	<b>39'700</b>	19'700	19'900	<b>58'400</b>	38'700	18'700	47
2013	<b>40'900</b>	20'400	20'500	<b>61'400</b>	41'100	20'500	50

2014	<b>40'000</b>	20'500	19'500	<b>60'200</b>	39'700	20'200	51
2015	<b>38'500</b>	19'000	19'500	<b>60'800</b>	41'800	22'400	58
2016	<b>40'200</b>	20'400	19'900	<b>61'200</b>	40'800	20'900	52
2017	<b>40'900</b>	19'800	21'200	<b>60'500</b>	40'700	19'600	48
LUSTAT Statistik Luzern Datenquelle: Bundesamt für Statistik - Strukturerhebung; bis 2000: Eidg. Volkszählung							

Die Pendelnden benützen in der Regel den öffentlichen und den Individualverkehr. Mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum ist zwingend auch ein Wachstum an Arbeitenden in der Stadt zu erwarten. Dies wiederum wird den Pendlerstrom erhöhen.

Viele Pendler sind aufgrund ihrer Arbeitszeiten auf den Individualverkehr angewiesen. Die zunehmende Liberalisierung der Arbeitszeiten oder zukünftige Arbeitszeitmodelle dürften diese Situation noch verschärfen. Schon heute ist es aber fast unmöglich für einen Arbeitenden eine bezahlbare Parkiermöglichkeit zu finden.

Zudem sind Pendler, welche während der Stosszeiten im Raum Luzern unterwegs sind Teil des Stauproblems.

#### *Besucher*

Die Hochschule Luzern hat berechnet, dass bis ins Jahr 2030 gegen 14 Millionen Tagestouristen Luzern besuchen werden. Die Besucher, zurzeit etwa 8 Millionen pro Jahr, reisen in der Regel mit öffentlichem Verkehr, individuell oder mit Bussen an. Aktuell ist vor allem der Bus-tourismus vielen Luzernern ein Dorn im Auge.

Mit der Prognose, dass sich der Touristenstrom bis 2035 nahezu verdoppeln wird, muss man über nachhaltige Problemlösungen nachdenken. Die momentane Herumschieberei von Busparkmöglichkeiten funktioniert mehr schlecht als recht und ist wohl für alle Beteiligten unbefriedigend. Zudem ist es für den Lebensraum Luzern nicht zielführend alle Touristenbusse direkt in die Stadtmitte zu leiten, selbst wenn die Besucher dort nur aus-, bzw. einsteigen.

Aber auch die Besucher, welche individuell anreisen, müssen ihre Fahrzeuge irgendwo hinstellen. Die heutige Anzahl Parkplätze reicht nicht aus und sind nur oberirdisch zu erreichen. Das muss optimiert werden.

#### *Parkiermöglichkeiten*

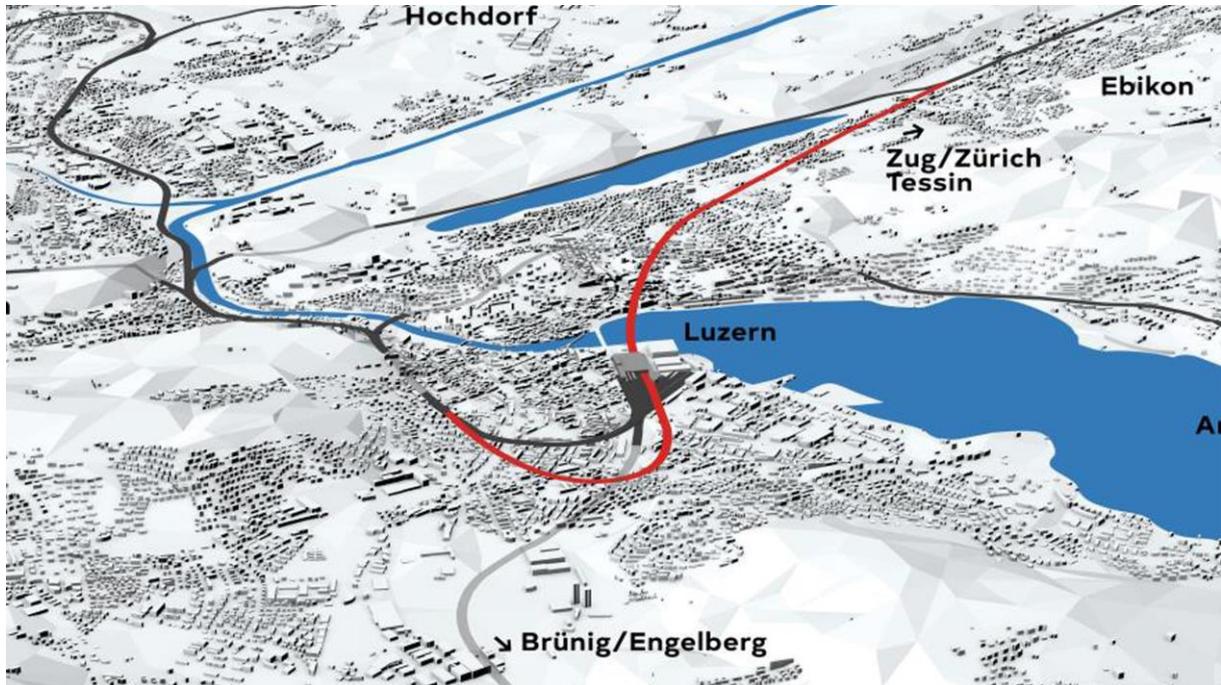
Aktuell stehen Anwohnern, Besuchern und Pendlern ca. 10000 – 12000 öffentliche Parkplätze zur Verfügung, davon ein Teil nicht im Stadtzentrum. Blaue Zonen werden sukzessive reduziert und Anwohner müssen teure Parkkarten kaufen, ohne Garantie auf einen Parkplatz. In Stosszeiten reichen die Parkiermöglichkeiten heute schon bei Weitem nicht aus und es entsteht ein erheblicher Suchverkehr. Dieser wiederum begünstigt Stau in der Stadt.

#### *Verkehrssituation*

Täglich staut sich der Verkehr in Luzern. Sowohl in, als auch um Luzern steht der Verkehr regelmässig still. Das ist nicht nur für den Individualverkehr mühsam, auch der OeV leidet darunter, schlicht weil er sich dem Stau oft nicht entziehen kann. Angedachte Lösungen wie die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, z.B. durch separate Linienführungen, Einbahnsysteme, Ampeln oder Verkehrsdosierungen sind lediglich Symptombekämpfung und sorgen für Unfrieden unter den Verkehrsteilnehmern.

### *Tiefenbahnhof*

Bahnhof unter der Stadt. Why not? Könnte man sagen. Es ist in der Tat zu prüfen, ob ein Durchgangsbahnhof optional in ein zukünftiges Verkehrskonzept passt.



Quelle: [durchgangsbahnhof.lu.ch](http://durchgangsbahnhof.lu.ch)

Derzeit ist klar: Stadt und Kanton Luzern befürworten das Projekt und attestieren ihm einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen. Es ist durchaus erwähnenswert, dass auch der öffentliche Verkehr, namentlich der Bahnanschluss in Luzern, in einem guten Fluss laufen und ausbaufähig bleiben muss. Der Kopfbahnhof hat zumindest diesbezüglich kaum mehr Potential. Ungewiss ist noch, ob die enormen Kosten nicht zum Fallbeil für das Projekt werden könnten.

### *Bypass Luzern / Spange Nord*

Die Idee des Bypass Luzern ist ein guter Ansatz den Verkehrsfluss zu verbessern und er brächte eine gewisse Entlastung, insbesondere auf der Transitachse. Nadelöhre würden entschärft, Risiken gemindert. Man weiss schon heute, dass der Verkehr zunehmen wird. Dies ist allerdings, egal ob mit oder ohne Bypass, der Fall, nicht zuletzt, weil anzunehmen ist, dass die Bevölkerung in der ganzen Zentralschweiz weiterhin wachsen wird und das Pendlerverhalten sich nicht verändert. Zudem muss man auch bezüglich des Nord-Süd Transitverkehrs realistisch bleiben. Zwar besteht immer noch Hoffnung auf eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene, wie stark sich dadurch allerdings der Gesamtverkehr verändert, bleibt eine offene Frage.

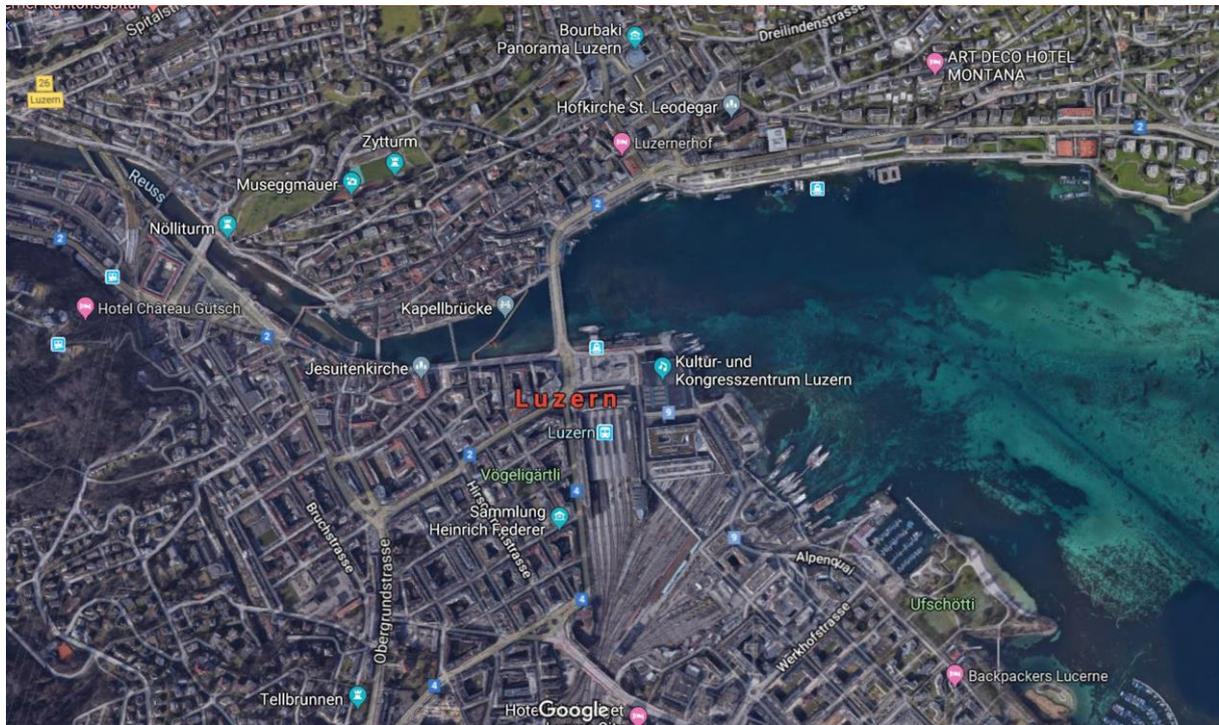


Quelle: ASTRA

Direkt mit dem Bypass Projekt verknüpft ist die sogenannte Spange Nord. Diese dürfte wohl der umstrittenste Projektteil sein. Wenn man sich die derzeitigen Diskussionen zu Gemüte führt, so erscheint es als unwahrscheinlich, dass diese je gebaut wird. Die teils recht gehässigen Voten zeigen, dass eine oberirdische Verkehrsführung ins Zentrum den Stadtluzernern scheinbar die Seele ausreisst.

## Stadtplanerische Aspekte

Man kann, muss sagen: Die Stadt ist verplant.



Quelle: Google Maps

Schaut man sich das das Stadtzentrum aus der Vogelperspektive an, so werden einem schnell die möglichen Optionen bewusst. Aus stadtplanerischer Sicht kann man eigentlich praktisch nur noch in die Höhe (oder die Tiefe) bauen. Neue Strassen: Fehlangeige. Optimalere Nutzung der Strassen: kaum mehr Potenzial vorhanden. Direktere Nord-Süd oder Ost-West Verbindungen sind oberirdisch nicht mehr möglich. Kurz zusammengefasst: Die Stadt ist heute, insbesondere im Zentrum, schon hochverdichtet und eine Verkehrsoptimierung kann eigentlich nur noch zu Lasten eines der Beteiligten gehen. Das ist jedoch nie mehrheitsfähig.

### *Die Stadt als Lebensraum*

Bereits heute ist ein Trend zu erkennen, den „Lebensraum Stadt“ aufzuwerten. Erste Strassenzüge (Beispiel Bahnhofstrasse) werden zu Begegnungszonen. Diese Tendenz wird anhalten und es ist damit zu rechnen, dass immer mehr Verkehr (insbesondere Individualverkehr) aus der Stadt verdrängt werden soll. Das bietet mit Sicherheit Chancen. Gute Luft, weniger Gefahren, mehr Grünflächen, mehr Begegnung etc.

Es gibt aber auch Risiken. Es gefällt nicht allen, wenn die Bewegungsfreiheit durch die Stadt eingeschränkt wird. Sowohl der Öffentliche, als auch der Individualverkehr werden nicht goutieren, dass man ihnen die Transitwege schliesst. Es muss also auch in Zukunft sichergestellt sein, dass der Zugang zur und durch die Stadt mit einer sinnvollen Aufwertung des Lebensraums einhergeht.

## Vision Verkehrsplanung 2035

### Übersicht

Mein Studienansatz besteht im Wesentlichen darin, den Individual- und Tourismusverkehr so in und durch die Stadt zu führen, dass es mehr Raum für den Langsamverkehr und für eine Belebung des Stadtzentrums gibt. Gleichzeitig soll der Zugang für den Individual- und Tourismusverkehr möglichst ungehindert sein. Es gibt ein aufeinander abgestimmtes Miteinander zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr. Ziel ist, eine für alle tragbare / konsensfähige Lösung anzubieten.

### Kernpunkte

- Eine Optimierung/Konzentration der überirdischen Verkehrsführung ist aus stadtplannerischer Sicht nicht machbar, aber auch nicht konsensfähig
- Es muss genügend Parkiermöglichkeiten geben, von denen aus die Stadtteile Zentrum, Nord, Ost, Süd und West gut zu erreichen sind
- Es muss ein (möglichst) staufreier Transit durch die Stadt in alle Richtungen möglich sein
- Es muss einen Anschluss an die Nationalstrassen A2 (allenfalls Bypass) und A14 geben
- Eine Shuttlebahn verbindet Hotspots, Parkhäuser und den Kopf-/Tiefenbahnhof miteinander
- Der Bus Oev kann dank Shuttlebahn auf gewissen Strecken entlastet werden
- Der Touristen-Busverkehr wird aus dem Stadtzentrum heraus verlagert
- Parkhäuser im Zentrum werden zugunsten der Wohnbevölkerung und den Pendlern umgenutzt
- Der Parkplatz Suchverkehr muss vermindert werden
- Optional ist eine Neuregelung des Zugangs in die Stadt für die Besucher und Touristen zu überlegen
- Die Projekte Bypass, Tiefenbahnhof und Vision werden zwingend aufeinander abgestimmt und miteinander umgesetzt

### Zufahrten zur Stadt

Die Zufahrten in die Stadt Luzern (im Plan blau) sind neu hauptsächlich von fünf Orten her möglich:

- A2 Knoten Luzern/Kriens
- A2 Sonnenbergtunnel (bzw. Bypass/Stadtautobahn)
- Knoten A2/A14 Bereich Ibach bzw. Verzweigung Rotsee
- Haldenstrasse (Region Verkehrshaus)
- Maihof

Die Zufahrten sind (mit Ausnahme A2 Knoten Luzern/Kriens) untereinander verknüpft. So wird es möglich, dass man vom Sonnenbergtunnel direkt bis Verkehrshaus oder Maihof fahren kann, ohne Strassen der Innenstadt zu benutzen. Genauso in umgekehrter Richtung: Vom Verkehrshaus kann direkt nach Maihof, dem Autobahnanschluss A2 oder zur Verzweigung Rotsee gefahren werden. Es ist aber auch möglich von der Verzweigung Rotsee zum Verkehrshaus oder Maihof direkt zu fahren.

Die ganzen Zufahrten werden unterirdisch, je zweispurig in beide Richtungen, geführt. Die Linienführung unter der Erde bringt den Vorteil, dass die verplante Stadt bzw. das jetzige Strassennetz nicht tangiert wird. Es gibt mehr Raum für den OeV und den Langsamverkehr. Zudem wird eine frappante Lärmreduktion erreicht. Die „Spange Nord“ entfällt.

Die Anbindung an den Bypass ist zwingend. Hier ist zu beachten, dass auch der erweiterte Radius (insbesondere in die Richtungen Zug und Gotthard) mit einbezogen wird. Es darf nicht zu einer Stauverlagerung in eine andere Region kommen.

### *Parkhäuser*

Es gibt neu fünf grosse öffentliche Parkhäuser (im Plan blaues P). Diese haben ein Fassungsvermögen von je 5000-6000 Parkplätzen. Eines davon hat 300 Busparkplätze. Diese würden ausreichen um die Busse von rund der Hälfte aller Tagestouristen zu parkieren, sollten sie so anreisen. Die Parkhäuser stehen vorzugsweise an folgenden Standorten:

- Region Sedel (P mit Busparkplätzen)
- Region Gütschwald
- Musegg
- Bahnhof
- Region Schlösslihalde

Alle Parkhäuser sind unterirdisch gebaut und haben Direktanschlüsse an die unterirdischen Zufahrtsstrassen. Die Parkhäuser (Ausser Musegg) haben zudem einen Anschluss an die Shuttlebahn.

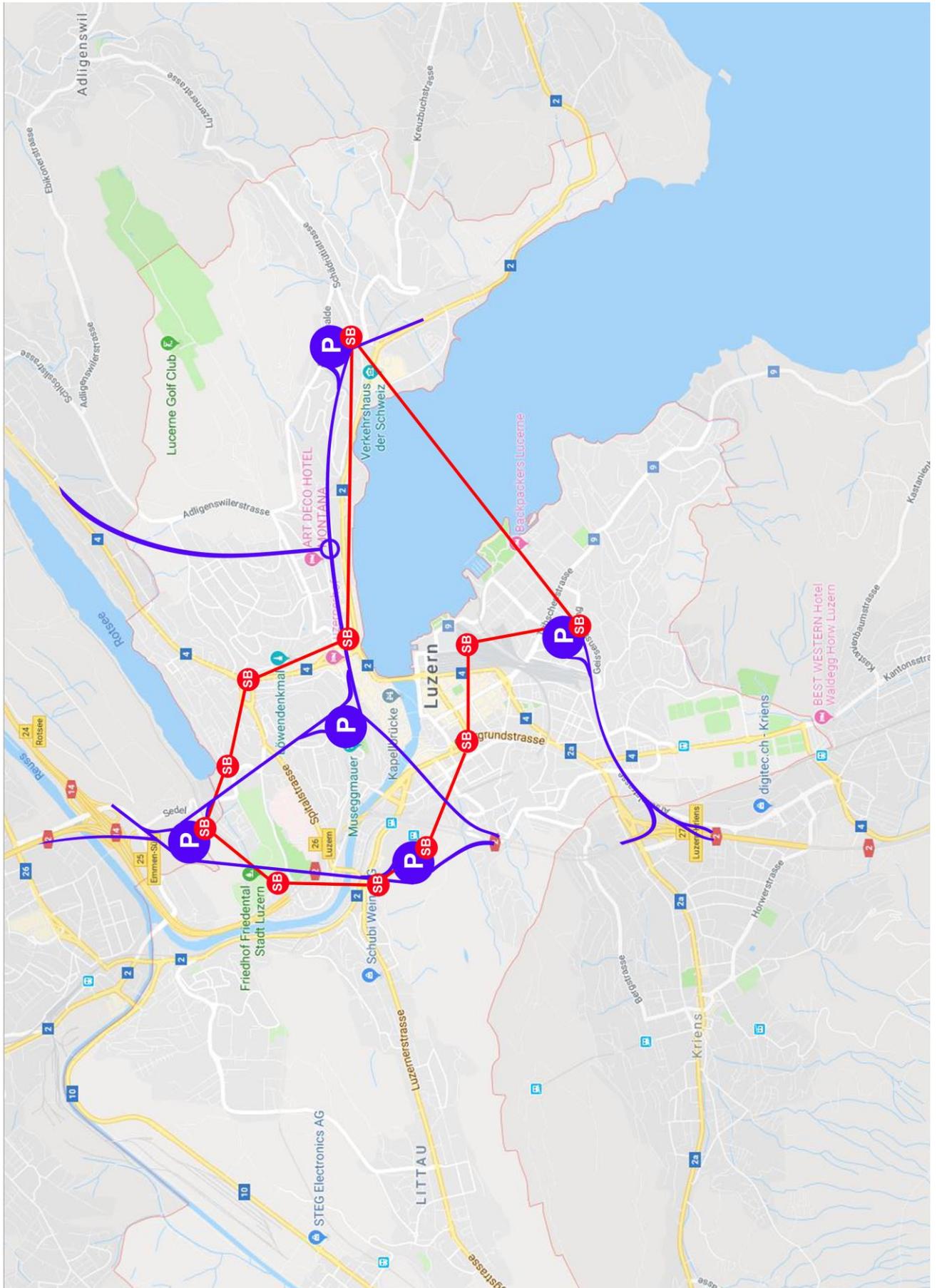
Die heutigen Parkhäuser werden nicht (alle) geschlossen. Sie werden den Anwohnern, Pendlern und Zulieferern als günstige Dauer-Parkiermöglichkeit zugänglich gemacht.

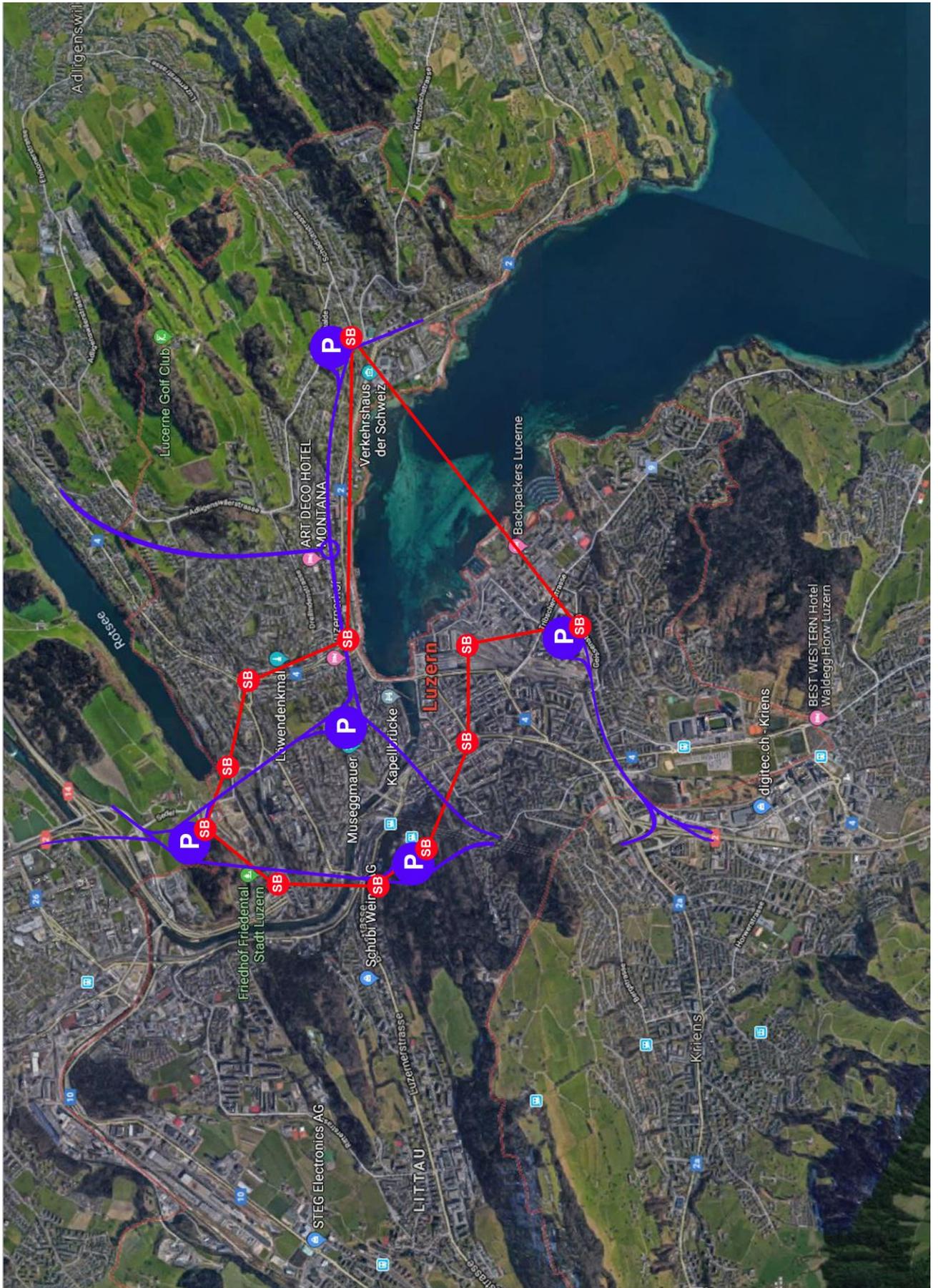
### *Shuttlebahn*

Der öffentliche Verkehr der Stadt Luzern erhält neu eine unterirdische, ringförmige Shuttlebahn (im Plan rot). Diese verbindet alle Parkhäuser miteinander, hält aber auch an anderen Hotspots in der Stadt Luzern:

- Bahnhof (Main Station)
- Parking Bahnhof
- Parking Schlösslihalde
- Löwenstrasse
- Schule Maihof
- Rotsee
- Parking Sedel
- Friedental
- Gütsch
- Parking Gütsch
- Pilatusplatz

Der Shuttle fährt in beide Richtungen und ermöglicht es, innert wenigen Minuten von Parking zur Stadtmitte oder einen beliebigen Hotspot zu kommen. Der Shuttle wird zusätzlich unterstützt durch die VBL. Umgekehrt wird die VBL in Stosszeiten durch den Shuttle entlastet.





### *Chancen*

Meine Vision zeigt Möglichkeiten auf, den Verkehr aus den Strassen der Stadt weg zu verlagern. Dies sehe ich als grösste Innovation des modular aufgebauten Konzepts. Eine Kanalisierung der Verkehrsströme und die hindernisfreie Durchquerung der Stadt in beinahe alle Himmelsrichtungen sind wegweisend. Die einzelnen Module (Verkehrswege, Parkhäuser, Shuttlebahn) sind beliebig ausbaufähig oder könnten auch einzeln realisiert werden.

Wichtig ist zu betonen, dass sich die Parkplatzsituation in Luzern nachhaltig verbessert. Sowohl für die Besucher, als auch für Bewohner und Pendler. Eine zentrale Parkiermöglichkeit für anreisende Bustouristen wird geschaffen und die Gäste werden mit dem Shuttle schnell und sicher ins Stadtzentrum transferiert.

Der öffentliche Verkehr erhält mit der Shuttlebahn eine Ergänzung, welche es ermöglicht die oben erwähnten Hotspots schnell zu erreichen. Die ringförmige Anordnung der Stationen ermöglicht einen effizienten Kreisbetrieb der Bahninfrastruktur. Es wird möglich sein mit relativ wenig Rollmaterial einen kurz getakteten Dauerbetrieb aufrecht zu erhalten.

Da unterirdisch die Erreichbarkeit fast jeder Stelle der Stadt Luzern gewährleistet ist, könnte man den Zugang zur Innenstadt auf den oberirdischen Wegen für den Individualverkehr limitieren. Nur Anwohner, Zulieferer oder Ausnahmen erhielten eine Zufahrtsbewilligung. Die Bewohner der Stadt Luzern werden von weniger Verkehr, weniger Lärm, besserer Luft und mehr öffentlichem Raum profitieren.

Die Vision könnte politisch mehrheitsfähig sein.

### *Risiken*

Konzeptionell sind aufgrund des modularen Aufbaus wenige Risiken auszumachen. Es ist nicht zu befürchten, dass ein fertig gestelltes Projekt dieser Art nur schwach benützt würde. Die Vorteile einer Nutzung sind zu bestechend. Die grössten Herausforderungen sehe ich in der baulichen Umsetzung. Bestehende unterirdische Bauten (Abwasser, Strom, Tiefbauten, etc.) müssen berücksichtigt werden. Ähnlich wie beim Tiefenbahnhof könnte zudem die Nähe zum See unkalkulierbare Aufwände bedeuten. Ansonsten darf man davon ausgehen, dass die Risiken in etwa ähnlich sein werden, wie bei einem herkömmlichen Tief-/Tunnelbau.

### *Kosten / Rückfluss*

Man muss sich nichts vormachen. Ein solches Projekt ist eine Milliarden Sache. Die Kosten des Durchgangsbahnhofs beispielsweise, werden derzeit auf 2.4 Mia Franken geschätzt. Das ist mit Sicherheit eine eher freundliche Berechnung, nicht zuletzt weil es in der Nähe eines grösseren Gewässers Risiken gibt, welche wohl nur schwer zu kalkulieren sind. Zudem zeigen ähnliche Projekte (Stuttgart 21) wie es schlimmstenfalls kostenmässig ausgehen kann.

Diese Risiken bestehen genauso bei einer unterirdischen Verkehrsvernetzung, wie meine Vision sie aufzeigt.

Die Bypass Luzern Variante mit Spange Nord kostet ca. 1.7 Mia Franken. Es macht Sinn die Projekte Bypass und Tiefenbahnhof gemeinsam mit einer neuen Verkehrsführung in und durch die Stadt zu betrachten. Es können Synergien genutzt werden und es macht Sinn all diese Ausbauprojekte miteinander zu verknüpfen.

Eine genaue Kosteneinschätzung ist mir mit den mir zu Verfügung stehenden Mitteln nicht möglich. Gewisse Annahmen kann man aber schon treffen.

Die Kosten für den Bypass reduzieren sich, weil es die Spange Nord in meiner Vision nicht braucht. Zu den verbleibenden 1.5 Milliarden Franken dürfte eine ähnliche Summe für die unterirdische Vernetzung dazukommen.

Der Bund hat zum Bypass eine Kosten / Nutzen Analyse gemacht. Dabei hat man herausgefunden, dass alleine die Reduktion der Staustunden und der Unfälle einen Rückfluss von 1.5 Milliarden Franken generieren.

Nicht mitgerechnet sind dabei die Staustunden in der Stadt selbst. Man mutmasst zwar, dass diese dank Bypass mit Spange Nord um bis zu 30% abnehmen würden, was sich aber relativiert, weil der Nordzugang höchstwahrscheinlich nie gebaut wird. In Anbetracht dessen, dass der Stau seit Veröffentlichung der Studie 2014/16 erneut massiv zugenommen hat, muss man sogar damit rechnen, dass sich unter dem Strich mit dem Bypass alleine kaum etwas ändert. Mit einer unterirdischen Vernetzung gelingt das. Der Stau dürfte weitestgehend verschwinden. Auch wenn ich nicht über Zahlen zu den aktuellen Staustunden in der Stadt verfüge, muss ich davon ausgehen, dass deren Reduktion eine ähnliche Wertschöpfung generiert wie der Bypass.

Zusammengefasst wird also die optimierte Verkehrsführung einen Rückfluss von gegen 3 Milliarden Franken generieren. Somit ist rein rechnerisch ein ausgeglichenes Kosten / Nutzen Verhältnis möglich.

Parkhäuser: Orientieren wir uns am Parkhaus Schlossberg Thun. Der Bau der rund 300 unterirdischen Parkplätze kostete ca. 40 Millionen Franken. Man kann davon ausgehen, dass ein neues Luzerner Gross-Parking um die 250 Millionen Franken kosten wird. Das entspricht einem Volumen von etwa 1.25 Mia. Franken für fünf Parkhäuser, Synergieeffekte inklusive. Der Rückfluss kann beachtlich sein. Wenn von 14 Millionen Tagestouristen die Hälfte individuell anreist, wird die Parking-Auslastung tagsüber bereits 60 % übersteigen.

Shuttlebahn: In einer Machbarkeitsstudie wurde die Luzerner Metro Idee mit Kosten von rund 400 Mio. Franken beziffert. Eine kreisförmige Shuttlebahn würde deutlich teurer kommen. Sie ist sicher viermal länger und verläuft unter einem Gewässer durch. Es ist damit zu rechnen, dass eine solche Anlage gegen 1.5 Milliarden Franken kosten würde. Allerdings wäre wegen des umfassenderen Streckennetzes auch der Rückfluss deutlich grösser. Der Shuttle würde nicht nur als Touristentransfer verwendet, sondern würde Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes der Stadt Luzern. Somit ist per se eine ungleich grössere Nutzung vorausgesetzt, als bei der damaligen Metro Idee.

Man muss wahrscheinlich gesamthaft mit einem geschätzten Kostenvolumen von gut 3 Milliarden Franken rechnen, zusätzlich zu Bypass und Tiefenbahnhof. Es muss zwingend, gerade wegen der Kosten, eine Zusammenarbeit aller Beteiligten vorangetrieben werden. Wenn jedes Projekt alleine wurstelt wie es will, sind die Kosten mindestens ein Drittel höher.

Hierbei ist auch wichtig zu verstehen, welchen volkswirtschaftlichen Nutzen meine Vision hätte. Die Verkehrsentlastung der Stadt bewirkt eine unvergleichliche Verbesserung der Lebensqualität. Die Staustunden in der Stadt und der Suchverkehr nehmen massiv ab. Die Stadt gewinnt an Attraktivität, was sich wiederum positiv auf den Tourismus auswirkt. Man kann durchaus auch positive Effekte zugunsten von Gewerbe und Restaurationsbetrieben ausmachen. Mehr Begegnungsmöglichkeiten haben zur Folge, dass sich die Besucher länger in Luzern aufhalten und mehr konsumieren.

Luzern ist als Veranstaltungsort von Grossanlässen bekannt. Stellen Sie sich vor, wie unproblematisch plötzlich ganze Strassenzüge für die Fasnacht, ein Blue Balls oder ein Stadtfest freigenutzt werden können und der Verkehr fliesst unter der Stadt ungehindert weiter.

Schlussendlich müssen die Kosten dem zu erwartenden Nutzen gegenüber stehen. Wenn die Stadt Luzern mittel- bis langfristig lebenswerter werden will und eine nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme anstrebt, dann kommt man nicht darum herum ganzheitliche Konzepte anzuwenden. Es handelt sich dabei um grosse Investitionen. Da aber eine jahrzehntelange Nutzung dieser neuen Verkehrswege möglich ist, relativieren sich die Investitionskosten entsprechend.

## Schlusswort

Die Region Luzern braucht dringend einen gesamtheitlichen Denkansatz in der langfristigen Verkehrsplanung. Diese muss politisch entflochten und überregional betrachtet werden. Individualinteressen müssen zugunsten eines Gesamtkonzepts zu konsensfähigen Lösungen synchronisiert werden. Diese Vision legt hierzu den Grundstein.

Es stellt sich die Frage, ob wirklich die Stadt-Luzerner Regierung in Eigenregie über die Verkehrsplanung entscheiden soll. Die Problematik hat regionale Auswirkungen. Eventuell müssten sich die betroffenen Anliegerkantone und/oder der Bund hier stärker engagieren.

Meine Studie hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es ist möglich (und gewollt), dass sie mit weiteren Aspekten ergänzt werden kann. Nichts desto trotz bin ich sehr daran interessiert, dass sie zur Kenntnis genommen wird und man sich über eine Verwirklichung solcher Ideen Gedanken macht.

Diese Vision dient als Denkansatz, als Basis für eine neue, umfassende Verkehrsplanung in der Region Luzern und als Diskussionsgrundlage, um die Lebensqualität in Luzern zu verbessern.

Wäli Kammermann