

VERKEHRSKONZEPT LUZERN

Gegenvorschlag zum Agglomerationsprogramm 3. Generation





Ausgangslage

Die Verkehrspolitik und die damit verbundene städtebauliche Entwicklung der Region Luzern stellt eine grosse Herausforderung mit Potenzialen und Gefahren dar. Dabei werden heutzutage zahlreiche grosse Städte Europas zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) umgebaut. Bei mehrspurigen Strassen werden bspw. die Fahrspuren zum Teil dem Bus- und Veloverkehr zugeordnet, so dass dieser ganz unabhängig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) funktionieren kann. **Leider hinken der Kanton und insbesondere die Stadt Luzern mit ihrer Agglomeration dieser Entwicklung weit hinterher.**

Das zentrale koordinierte Massnahmenpaket der kantonalen Regierung ist das Agglomerationsprogramm der 3. Generation, welches auf die Funktionalität und Lebensqualität der Region einen wesentlichen Einfluss hat. **Die Grünliberale Partei steht dem Agglomerationsprogramm kritisch gegenüber**, da aufgrund der darin vorgesehenen Massnahmen mit einer zu starken Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu rechnen ist. Die Lebensqualität im urbanen Raum wird dadurch klar nicht verbessert.

Im Sinne eines Grobkonzepts und als eine Art Gegenvorschlag zum Agglomerationsprogramm haben die Grünliberalen einen nachhaltigeren Ansatz zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Region Luzern entworfen.



Zusammenfassung & Lösungsansatz

Die Haupt- und Begleitmassnahmen dieses Konzepts ergeben kombiniert einen **umfassenden Lösungsansatz** für den Verkehr in der Agglomeration Luzern. Das grünliberale Verkehrskonzept will **durchgehende Busspuren und Velostrassen** anstelle von heutigen MIV-Fahrspuren, um den Personentransport in der Stadt Luzern und der Agglomeration hauptsächlich auf ÖV und LV zu verlagern. Die **Stadt soll vom Durchgangsverkehr befreit** werden, indem in der Innenstadt sogenannte **autoarmen Zonen** gebildet werden. Das Zentrum soll vom MIV ohne zusätzliche Belastung von Quartieren und Agglomerationsgemeinden unterirdisch umfahren werden. Das Konzept lebt zudem von der **Förderung neuer Mobilitätsformen** und der **besseren Erschliessung mit S-Bahn, Durchgangsbahnhof und Metro**.



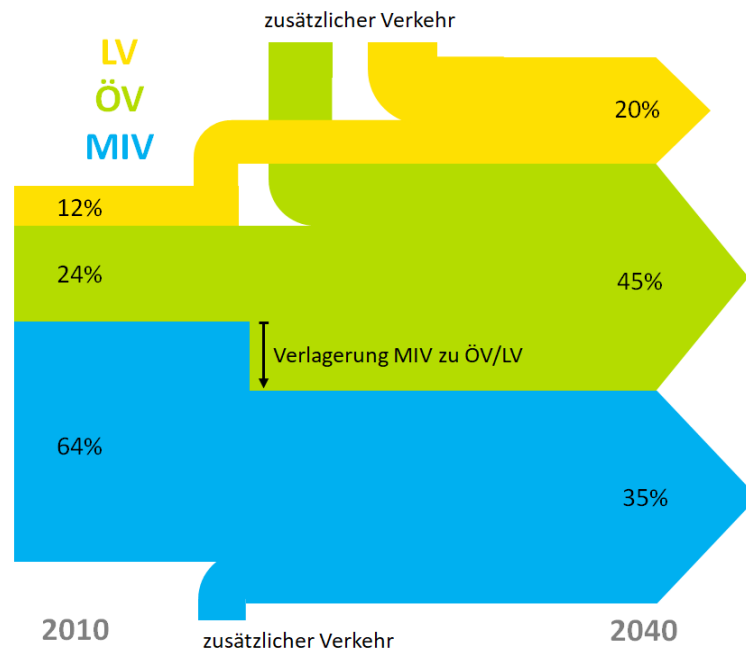
Ziele des Verkehrskonzepts

- Gegenvorschlag entspricht den Kriterien der Nachhaltigkeit
- Diskussionsbeitrag für eine gesamtheitliche Herangehensweise zur Lösung der Verkehrsprobleme
- Bewerkstelligung der Verkehrszunahme durch Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV)
- Deutliche Verbesserung der Lebensqualität und Attraktivität der städtischen Zentren



Grundsätze des Verkehrskonzepts

- Das grünliberale Verkehrskonzept geht im Vergleich zu heute von einer Verkehrszunahme von rund 50 Prozent bis 2040 aus.
- Der Kostenrahmen der Massnahmen soll das finanzielle Volumen des Agglomerationsprogramms nicht überschreiten.
- Der Neubau von Strassen für den MIV darf nicht zu deren Kapazitätserweiterung, sondern lediglich als Ersatz von bestehenden Verbindungen erfolgen.



Vision 2040

Für die Region Luzern soll im Jahr 2040 folgende verkehrspolitische Beschreibung zutreffen:

In der Region Luzern können sich die Menschen zwischen den verschiedenen Zentren und den grösseren Siedlungsgebieten **schnell und bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln** fortbewegen. Luzern ist eine **Bus-Stadt**: Die Busse stehen nicht mehr im Stau, denn es gibt vorwiegend Busspuren. Sie fahren teilweise auch als kleinere fahrerlose Fahrzeuge verschiedene Rundkurse. Für kurze Strecken stellt das **Fahrrad** mit seinen separaten Wegen und Strassen das bevorzugte Verkehrsmittel dar. Zudem ist die Fortbewegung mit dem Fahrrad im Vergleich zu früher wesentlich sicherer und komfortabler.

Der Autoverkehr wurde durch neue Antriebskonzepte und Fahrzeugtypen leiser und smarter. Die meisten Menschen im städtischen Siedlungsgebiet haben keinen Bedarf mehr nach einem eigenen Fahrzeug. Neue Nutzungskonzepte wie **Car-Sharing** und **Ride-Sharing** gestalten den verbleibenden Automobilverkehr effizient. Durch eine optimale Verkehrslenkung sind die Strassen der Zentren mehrheitlich dem ÖV, dem Langsamverkehr sowie dem Fussverkehr vorbehalten, was die **Lebensqualität in den Zentren steigert**. Reiseziele innerhalb des städtischen Bereichs können mit ÖV oder dem Fahrrad grundsätzlich sogar schneller erreicht werden als mit einem Auto.



Umfang des Verkehrskonzepts

Das Verkehrskonzept grenzt sich thematisch, geografisch und im Massstab wie folgt ein:

Thematisch: Das Konzept wurde in verschiedenen Dimensionen erarbeitet und im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung diskutiert (Verkehr, Raumplanung, Städtebau, Umwelt, wirtschaftliche Verträglichkeit). Eine ganzheitliche Betrachtung wie z.B. die Integration möglicher Lösungsansätze im Bereich der Suffizienz würde eine tiefer greifende Auseinandersetzung erfordern.

Geografisch: Der Bearbeitungsperimeter umfasst die Stadt Luzern sowie die umliegenden Gemeinden Kriens, Horw, Adligenswil, Ebikon und Emmen. Wegen der Konzentration der Verkehrsprobleme steht das Gebiet der Stadt Luzern im Fokus.

Bearbeitungstiefe: Die vorgeschlagenen Massnahmen sind als Denkanstösse und Lösungsansätze zu verstehen. Die Massnahmen haben keinen planerischen Anspruch.



Hauptmassnahmen



1. Ausbau Bahnhof Luzern

Durchgangsbahnhof gemäss Agglomerationsprogramm 3. Generation



Wirkung: Merklich höhere Kapazität für den regionalen Bahnverkehr (S-Bahn). Diese Erhöhung der Kapazität ermöglicht neue S-Bahn-Haltestellen und höhere Taktfrequenzen, was den Bahnverkehr wesentlich attraktiver gestaltet.



2. Zusätzliche S-Bahn-Haltestellen

Zusätzliche sowie der Ausbau von bestehenden Haltestellen steigern die Attraktivität und die Kapazität der S-Bahn. Die örtliche Umsetzbarkeit muss noch vertieft geklärt werden. Als mögliche Haltestellen sind nachstehend jene aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation aufgeführt:

- **Haltestelle Kreuzstutz** (Ausbau zu einem städtischen ÖV-Knoten)
- **Haltestelle Ruopigen**
- **Haltestelle Steghof**
- **Haltestelle Mattenhof** (Ausbau zu einem Umsteigebahnhof mit mehr Kapazität)



Wirkung: Potenzial für wichtige Umsteigeknoten, Attraktivitätssteigerung des betroffenen Quartiers, schnellere ÖV-Verbindungen innerhalb der Stadt Luzern und zwischen den Entwicklungsschwerpunkten



3. Metro mit „Mobility-Hub“

Von der Altstadt Luzern wird eine Metro-Linie bis in die Region Kantonsspital oder Ibach geführt. An der Endstation wird ein Parking für Touristenbusse und Autos der Stadtbesucher eingerichtet. Zusätzlich ist an diesem Ort auch ein Mobility-Hub einzurichten (siehe Hauptmassnahme 9).




Wirkung: Touristen, Stadtbesucher (Shopping) und Arbeitende können direkt und schnell in die Altstadt fahren. Das Zentrum wird vom MIV entlastet und die Altstadt wird attraktiver. Zudem lässt sich damit auch das Problem mit den Touristenbussen beim Schwanenplatz/Löwenplatz und Inseli lösen. Besucher des Kantonsspitals und des Naherholungsgebiets Rotsee sind mit der Metro schnell und bequem am Ziel.

→ 4. Ausbau durchgehender Busspuren

Mögliche wichtige Buslinien mit mehrheitlich durchgehenden Busspuren oder autoarmen Strassenabschnitten (Beispiele):


- **Linie 1:** Eichhof bis Schlossberg – Ebikon Zentrum bis „Mall of Switzerland“
- **Linie 2:** Luzern HB bis Emmenbrücke Bahnhof
- **Linie X:** Luzern HB bis Kriens Mattenhof – Emmenbrücke Bahnhof bis Kriens Mattenhof
- **Linie 18:** Kreuzstutz bis Schlossberg

 **Wirkung:** Der Busverkehr kann weitgehend ohne Staugefahr und dadurch ohne Verspätungen geführt werden. Die Anzahl Busse auf dem Streckennetz kann erhöht werden. Damit steigen die Kapazität und die Attraktivität des Busverkehrs.

→ 5. Bus-Rundkurse

Stark frequentierte Rundkurse auf weitgehend autoarmen Strassen. Zwei Beispiele für potenzielle Bus-Rundkurse, die zudem die Möglichkeit für kleinere, fahrerlose Busse in hohen Taktfrequenzen bieten könnten:


- **Rundkurs Bramberg:** Luzern HB - Schlossberg - Spitalstrasse - Kreuzstutz - Pilatusplatz
- **Rundkurs Tribtschen:** Luzern HB - Paulusplatz - Steghof - Werkhofstrasse

 **Wirkung:** Der Verkehr in den Zentren (Zentrum Luzern) kann damit besser vom MIV auf den ÖV verlagert werden und die benötigten zusätzlichen Kapazitäten aufnehmen (z.B. Entwicklungsschwerpunkte Rösslimatt – Industriestrasse – Steghof).

→ 6. Velo-Schnellstrassen / Velostrassen

Einrichtung von Velo-Schnellstrassen und Velostrassen zwischen den Zentren. Streckenführung auf separaten Strassen oder bestehenden Fahrspuren (autoarme Zonen, siehe Hauptmassnahme 8). Folgende Verbindungen sind beispielsweise zu prüfen und umzusetzen:

- **Linie A:** Horw - Mattenhof - Steghof - Rösslimatt - HB - Luzernerhof – Schlossberg
- **Linie B:** Kasparkopfstrasse - Ebikon Zentrum - Mall of Switzerland - D4 - Root
- **Linie C:** Ebikon Falken - Rotsee - Rathausen - Emmen - Luzern-Nord
- **Linie D:** Kriens Zentrum - Schachenstrasse - Eichhof - Bruchstrasse – Pilatusstrasse
- **Linie E:** Pilatusplatz - Kreuzstutz - Fluhmühle - Luzern-Nord
- **Linie F:** Schlossberg - Spitalstrasse – Kreuzstutz
- **Linie G:** Luzernerhof - Würzenbach

 **Wirkung:** Der Langsamverkehr wird komfortabler, schneller und erhält eine merklich höhere Kapazität. Dadurch kann sich der LV zwischen den Zentren mehr als verdoppeln.

→ 7. Ausbau des Velowegnetzes

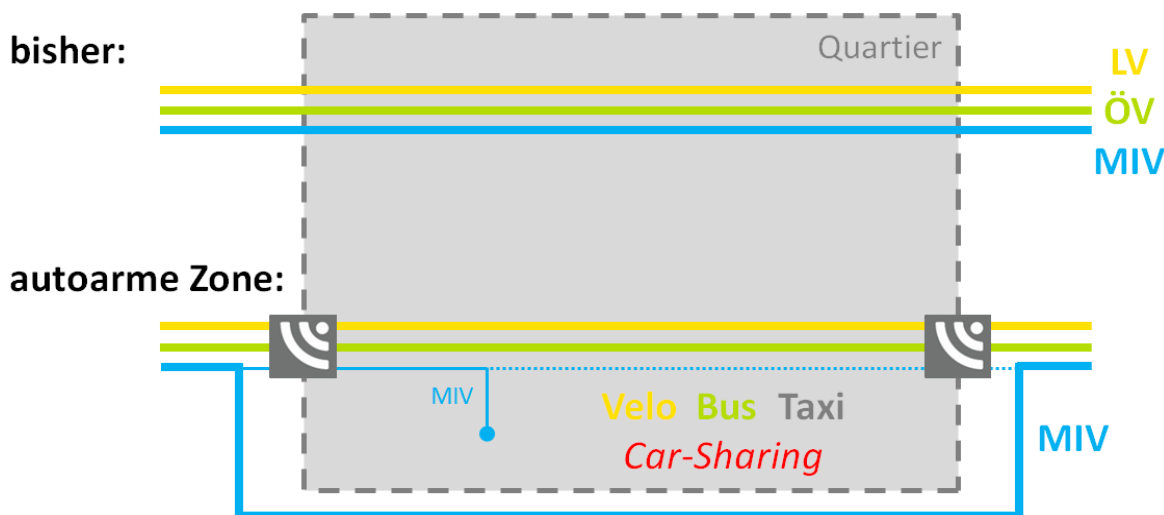
- **Verbesserung des bestehenden Velowegnetzes bezüglich Fahrspurbreite und Sicherheit** (z.B. Maihofstrasse, Tribtschenstrasse, Bernstrasse, ...)
- **Ausbau des Velowegnetzes durch zusätzliche Velowege/Velostreifen** (z.B. Neustadt, Luzern-Nord, Luzern-Süd)

 **Wirkung:** Der Langsamverkehr wird komfortabler, schneller und erhält durch ein engmaschiges Streckennetz eine höhere Attraktivität.

8. Autoarme Zonen

Eine autoarme Zone beinhaltet folgende Merkmale:

1. Die Fahrspuren oder Strassen sind priorisiert für LV und ÖV (Velostrasse und Busspur).
2. Die Zone hat Eingangs- und Ausgangs-orten mit Nummernschild-Registrierung (MIV).
3. Autos und Lieferwagen können in die Zone fahren, müssen aber eine bestimmte Dauer in dieser Zone bleiben. Ansonsten wird bei der Ausfahrt eine Durchfahrtsgebühr erhoben.



- **Autoarme Zone 1: Luzernerhof bis Bahnhofplatz**

Parkhaus Bahnhof und Bahnhof-Vorfahrt sind innerhalb dieser Zone

👍 **Wirkung:** Die Seebrücke ist für den „konventionellen“ MIV im Grundsatz gesperrt. Draus ergibt sich Platz für ÖV/LV-Fahrspuren und Fussgänger. Im Zentrum entsteht eine merkliche Verkehrsberuhigung. Dadurch ist auch der Schweizerhofquai ohne eigentliche MIV-Fahrspur, was ebenfalls viel Platz für LV, Bus und Fussgänger bewirkt.

- **Autoarme Zone 2: Löwenplatz bis Schlossberg**

Wesemlinstrasse bis Klosterplatz ist innerhalb dieser Zone

👍 **Wirkung:** Platz für ÖV/LV-Fahrspuren. Merkliche Steigerung der Attraktivität der Zürichstrasse und Schlossberg.

- **Autoarme Zone 3: Spitalstrasse**

👍 **Wirkung:** Platz für ÖV/LV-Fahrspuren. Nutzung als Abkürzungsstrasse für MIV vermeiden.

- **Autoarme Zone 4: Renggstrasse/Cherstrasse – Bernstrasse – Baselstrasse**

Parkhaus Altstadt beim Kasernenplatz und die Dammstrasse sind innerhalb dieser Zone

👍 **Wirkung:** Platz für ÖV/LV-Fahrspuren. Vermeidung der Nutzung als Abkürzungsstrasse für MIV. Dem MIV aus dem Stadtteil Littau-Dorf wird dadurch gestattet, ins Zentrum Luzern zu fahren. Damit kann beim Autobahnanschluss Lochhof auf eine Brücke über die Reuss verzichtet werden.


→ 9. Mobility-Hub

Ein „Mobility-Hub“ kombiniert den MIV mit ÖV/LV-Systeme und beinhaltet folgende Merkmale:

- Park & Ride Anlage
- Car-Sharing Station
- Velo-Sharing Station
- Anschluss S-Bahn und oder Bus
- Einrichtungen für „Ride-Sharing“ und Taxi
- Teilweise Parkierung für Touristenbusse

Nachfolgend sind im Sinne von Beispielen mögliche Standorte von Mobility-Hub aufgeführt:


- **Mobility-Hub 1 – Allmend:** Parkhaus für Autos, Touristen-Busse, Car- & Velo-Sharing. Gute Umsteigemöglichkeit auf S-Bahn, Bus und Velostrasse. Kombination mit Messe möglich.
- **Mobility-Hub 2 – Friedental/Ibach:** Parkhaus für Autos, Touristen-Busse, Car- & Velo-Sharing. Gute Umsteigemöglichkeit auf Metro, Bus und Velostrasse. Kombination mit Kantonsspital möglich.
- **Mobility-Hub 3 – Würzenbach:** Parkhaus für Autos, Touristen-Busse, Car- & Velo-Sharing. Gute Umsteigemöglichkeit auf S-Bahn, Bus und Veloweg. Kombination mit Verkehrshaus/Lido möglich.

 **Wirkung:** Der MIV kann am Rande des Zentrums von Luzern abgefangen werden. Dadurch wird das Zentrum vom MIV entlastet. Die Touristen-Busse werden ebenfalls dazu bewogen, vor dem Zentrum zu parkieren. Zudem bieten diese Parkhäuser den idealen Ort für Sharing-Mobilität.

→ 10. Fussgängerzonen / Fussgängerwege


Grundsätzlich sind Fussgängerzonen nicht gleichzeitig Fahrradwege oder Durchfahrten für den ÖV. Fussgängerzonen sind mit der Streckenführung des Bus- und Fahrradwegnetzes zu kombinieren und optimal auf diese abzustimmen. Da konkrete Streckenführungen den Rahmen dieses Konzepts übersteigen, sind nachfolgend allgemeine Massnahmen beschrieben:

- **Einrichtung von Fussgängerzonen (z.B. Flaniermeilen, Einkaufsstrassen)**
Beispiel: Bahnhofstrasse, Sempacherstrasse, ...
- **Verbreiterung von bestehenden Fusswegen**
Beispiel: Seebücke, Schweizerhof-Quai, ...

 **Wirkung:** Die Aufenthaltsqualität in der Stadt verbessert sich durch attraktivere und sichere Fussgängerverbindungen. Damit wird auch die Verlagerung des Verkehrs auf ÖV/LV unterstützt.

→ 11. Schiffshuttle


Schiffverbindung zwischen Verkehrshaus/Seeburg und Tribtschen (Schnellboot) für Fuss- und Langsamverkehr

 **Wirkung:** Eine schnelle LV-Verbindung zwischen Würzenbach/Meggen und Tribtschen/Schönbühl erhöht die Attraktivität des LV.


→ 12. Massnahmen zur „Umfahrung Zentrum Luzern“

1. Priorität: Prüfung von Massnahmen zur MIV-Reduktion auf der Autobahn A2

- **Prüfung des Potenzials der künftigen, digital unterstützten MIV-Konzepte** (fahrerlose Autos und Ride-Sharing)


 **Wirkung:** Die Anzahl der Fahrzeuge lässt sich reduzieren, da diese mit den digitalen Möglichkeiten besser ausgelastet werden. Die Zahl der Autobesitzer und damit auch die Nutzung der Autobahn nehmen ab.


- **Prüfung eines zusätzlichen ÖV-Systems, das die Agglomeration Luzern gut vernetzt:** Da ein grösserer Ausbau der S-Bahn oder eines Tram- bzw. Metro-Netzes aus heutiger Sicht zu viel kostet, sind preisgünstigere, innovative und smarte Ideen wie bspw. PRT-Systeme (*personal rapid transport*) zu prüfen. Da die S-Bahn nur beschränkt ausbaubar ist und das Bus-System optimal für die Feinverteilung eingesetzt werden kann, braucht es ein ÖV-Netz (System), welches die Zentren in der Agglomeration gut und schnell sowie unabhängig vom Strassennetz verbindet.

 **Wirkung:** Der Verkehr lässt sich vom MIV auf den ÖV gut verlagern, weil neben den bestehenden Bus- und S-Bahn-Möglichkeiten ein zusätzliches und attraktives Angebot geschaffen wird.

2. Priorität: Prüfung der Idee „Stadt tangente West“ vom Bereich Lochhof/Friedental bis Kriens/Luzern-Süd


- **Neubau eines Umfahrungstunnels von Friedental bis Ausfahrt A2 Kriens (1 Röhre mit Gegenverkehr) und Halbanschluss A2 Lochhof**

 **Wirkung:** Da die meisten Durchgangs- und Zugangsfahrspuren in die Stadt Luzern für den ÖV und LV umgenutzt werden, entsteht ein zusätzlicher MIV-Umfahrungsverkehr auf der Autobahn A2. Sofern dieser Verkehr auf der A2 nicht gemäss Priorität 1 reduziert werden kann, ist dieser Umfahrungstunnel als Priorität 2 notwendig. Denn ansonsten bestünde Staugefahr, was den ÖV in Mitleidenschaft ziehen und somit den Gesamtverkehr ins Stocken bringen würde.

 **Bemerkung zum Projekt Bypass:** Die Grünliberalen sprechen sich gegen das Projekt Bypass in der jetzt vorliegenden Form aus, weil es grundsätzlich überdimensioniert ist. Die glp hat aber erkannt, dass eine Umfahrungsstrasse zwischen Luzern Nord und Luzern Süd auch das Potenzial aufweist, den ÖV/LV merklich auszubauen und die Lebensqualität zu erhöhen. Die Kapazität des MIV wird gemäss diesem Verkehrskonzept mit einer angemessenen Umfahrungsstrasse gesamthaft nicht erhöht.

→ 13. Verbindungstunnel zur Zentrumsumfahrung

Stadttunnel Schlossberg-Dreilinden: Verbindungstunnel vom Bereich Haldenstrasse bis Bereich Friedental

 **Wirkung:** Da die Seebrücke, der Schweizerhof-Quai sowie die Zürich- und Haldenstrasse in autoarmen Zonen liegen (Hauptmassnahme 8), werden sie weitgehend vom MIV entlastet. Dadurch entsteht jedoch zusätzlicher MIV-Umfahrungsverkehr. Dieser soll durch diesen Tunnel kanalisiert werden, damit Wohnquartiere nicht zusätzlich belastet werden. Die Att-

raktivität des MIV im und zum Zentrum wird mit teilweise weiten Umfahrungs-wegen reduziert.

➔ 14. Rückbau der Autobahnausfahrt Luzern Zentrum (Kasernenplatz)

- Rückbau der Autobahnausfahrt Luzern Zentrum (Kasernenplatz)
- Prüfung der Aufhebung der Autobahnauffahrt Richtung Norden (Eine Überlastung der Obergrundstrasse und des Autobahnanschlusses Luzern-Süd ist zu vermeiden)

👍 **Wirkung:** Weniger Verkehrsfluss und Verkehrsdurchfluss durch MIV im Zentrumsbereich. Der Kasernenplatz kann städtebaulich entwickelt und zu einem attraktiven Ort in der Stadt werden. Zudem kann für den ÖV/LV Platz geschaffen werden.

➔ 15. Parking für Touristenbusse (Lösung Car-Problem)

Die Touristen-Busse fahren für den Besuch der Stadt Luzern nur noch zwei mögliche Parkieranlagen an. Dies sind die beiden „Mobility-Hub“ im Bereich Allmend und im Bereich Friedental/Ibach. Von dort können die Touristen mit der Metro oder S-Bahn ins Zentrum geführt werden.

👍 **Wirkung:** Die Touristen-Busse müssen nicht mehr ins Zentrum fahren und entlasten so Strassen und Plätze. Dadurch können Inseli, Löwenplatz und Schwanenplatz anders gestaltet werden.

! Begleitmassnahmen

➔ A. Förderung von Car-Sharing

- Durchfahrtsrechte von Sharing-Fahrzeugen in autoarmen Zonen
- Berücksichtigung von Parkplätzen für Sharing-Fahrzeuge bei der Vergabe von Parkplätzen

👍 **Wirkung:** Erhöhung des Anteils von Car-Sharing Nutzenden. Dadurch kann die Zahl der Autohalter trotz Bevölkerungszunahme in der Region Luzern gesenkt werden.

➔ B. Förderung von Velo-Sharing

Velo-Sharing Angebot bei Bahnhöfen, Bus-Hub und Mobility-Hub

👍 **Wirkung:** Steigerung des Anteils an LV und Steigerung der Attraktivität des urbanen Raumes. Durch die Massnahmen im LV-Bereich und durch die Umleitung des MIV steigt die Attraktivität des Fahrrades merklich. Stadtbesucher können beispielsweise einen gemütlichen Tag in Luzern verbringen mit Altstadt, Ufeschötti, Verkehrshaus und Konzert im Südpol.


➔ C. Temp-30-Zonen im Zentrum der Stadt Luzern

Zusätzliche Temp-30-Zonen sind gemäss den verschiedenen Massnahmen zu prüfen (z.B. an der Pilatusstrasse).

👍 **Wirkung:** Erhöhung der Verkehrssicherheit


➔ D. Strassenregelungen zur Quartierberuhigung

- Pfortneranlagen für Busse (z.B. Dreilindenstrasse beim Einmünder Utenberg)
- Sackgassen in Wohnquartieren
- Überprüfung aller Wohnquartiere mit Durchgangsverkehr
- Prüfung von Möglichkeiten für weitere Einbahnstrassen

 **Wirkung:** Vermeidung von Durchgangsverkehr („Schleichwege“) und Verbesserung des Verkehrsflusses sowie Erhöhung der Sicherheit

E. Vereinbarungen mit Unternehmen zur MIV-Reduktion

Unternehmen können mit den Gemeinden eine Vereinbarung treffen bezüglich Reduktion des von ihnen verursachten Verkehrs (vgl. Mobilitätsberatung Stadt Zug). Wird der Verkehr entsprechend reduziert (z.B. mit Home-Office, Fahrräder für Kundenbesuche etc.), so kann dies (teilweise) bei den Unternehmensgewinnsteuern abgezogen werden.

 **Wirkung:** Reduktion des Verkehrsaufkommens

F. Velofreundliche Wohnsiedlungen

Neue Wohnsiedlungen sind für den Fahrradverkehr optimal und attraktiv zu gestalten (z.B. grosszügige Fahrradabstellräume mit nahem Zugang zu den Wohnungen sowie einfacher Zufahrt)

 **Wirkung:** Attraktivitätssteigerung des Langsamverkehrs


G. Abschaffung des Pendlerabzugs

Der Pendlerabzug bei den Steuern für natürliche Personen ist abzuschaffen.

 **Wirkung:** Attraktivitätssteigerung von ÖV und LV

H. Anpassung der Motorfahrzeugsteuer

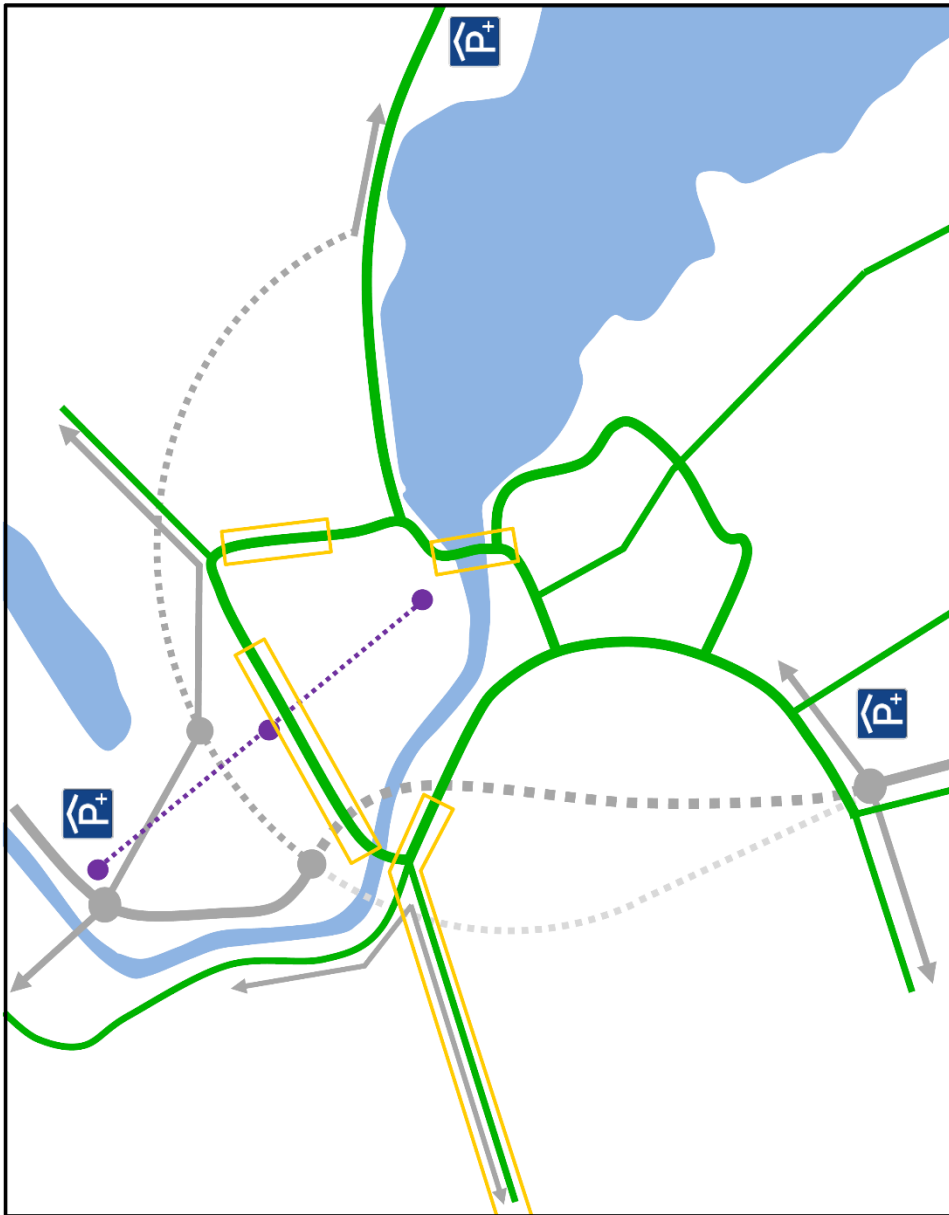
Die Motorfahrzeugsteuer ist so anzupassen, dass ein Anreiz für möglichst energieeffiziente Fahrzeuge und Antriebe mit erneuerbarer Energie erzeugt wird.

 **Wirkung:** Anreiz zum Kauf von elektrobetriebenen Fahrzeugen anstelle von Verbrennungsmotoren. Weniger Lärm und weniger Abgase. Erhöhung der Wohn-/Lebensqualität.



Übersicht des Lösungsansatzes auf der Karte

- MIV – A2 bestehend
- MIV - Primärverbindungen
- MIV - Umfahungstunnel
- ÖV / LV - Hauptnutzung
- Metro
- autoarme Zone
- Mobility Hub
- Option / 2. Priorität:
MIV – Westtangente A2
(2 Fahrspuren)



 www.lu.grunliberale.ch

 lu@grunliberale.ch

 Grünliberale Partei Kanton Luzern

Oktober 2017

Mitwirkende

Gassmann Stefan, Ebikon (Projektleitung)

Abdel Soraya, Luzern

Handermann Manuela, Adligenswil

Howald Simon, Luzern

Meier Daniel, Luzern

Steiner Janik, Ebikon

Zürcher Christian, Luzern


grünliberale
Kanton Luzern