



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 31. Oktober 2018 (StB 603)

B+A 31/2018

Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr

**Vom Grossen Stadtrat zur
Überarbeitung zurückgewiesen
am 21. Februar 2019**

Bezug zur Gesamtplanung 2018–2022

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

- lebendiger und sicherer Quartiere mit starken Freiwilligenstrukturen und hoher Lebensqualität,
- attraktiver öffentlicher Räume und eines vielfältigen Wohnraumangebots,
- eines qualitativ hochstehenden und vielfältigen Bildungs-, Kultur-, Sport- und Freizeitangebots,
- flexibler und effizienter Beratungs-, Unterstützungs- und Betreuungsangebote,
- der Förderung der Integration aller Bevölkerungsgruppen.

Leitsatz Wirtschaft

Die Stadt Luzern verfügt über hervorragende wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die es ihren bestehenden und neuen Unternehmen erlauben,

- sich auf ihren jeweiligen Märkten erfolgreich und verantwortungsvoll zu behaupten,
- der Luzerner Bevölkerung und Gästen qualitativ hochstehende Produkte und Dienstleistungen zu offerieren,
- attraktive Arbeitsplätze anzubieten,
- für Kundschaft, Mitarbeitende und Lieferanten gut erreichbar zu sein.

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt und Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduziert,
- energiesparende Bauweisen unterstützt,
- den Gebrauch erneuerbarer Ressourcen fördert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt,
- die «Stadt der kurzen Wege» mit einer dichten, gemischten Nutzungsstruktur fördert.

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50'000 Einwohner/innen. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Fussverkehr: 11 Prozent, Velo: 4 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Verkehr

Fünfjahresziel 6.1 Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV: 41 Prozent, ÖV: 45 Prozent, Velo: 2 Prozent, zu Fuss: 9 Prozent, übrige: 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Velo: 4 Prozent, zu Fuss: 11 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Fünfjahresziel 6.2 Die prioritären Sanierungen von Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen sowie von Unfallschwerpunkten sind umgesetzt. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Jahr 2020 unter 150 pro 50'000 Einwohnerinnen und Einwohner gesunken. Die dafür notwendige Zusammenarbeit mit dem Kanton ist intensiviert.

Fünfjahresziel 6.4 Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velo-netz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht. Der Verknüpfung Fussgänger zu ÖV ist besondere Beachtung zu schenken.

Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.2 Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft und weg vom Atomstrom sind die Massnahmen aus dem «Aktionsplan Luft, Energie, Klima 2015» grösstenteils umgesetzt. Mindestens fünf 2000-Watt-Siedlungen (Areale) sind im Bau oder fertiggestellt.

Fünfjahresziel 7.4 Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die «Stadt der kurzen Wege» erreicht.

Volkswirtschaft

Fünfjahresziel 8.3 Die Stadt steigert die Attraktivität der Innenstadt.

Projektplan

169052 Förderung Velo- und Fussverkehr

Übersicht

Der Grosse Stadtrat hat am 20. September 2018 die überarbeitete «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» zustimmend zur Kenntnis genommen (B 10/2018). Der Stadtrat verfolgt mit der Mobilitätsstrategie das Ziel, dass in Luzern alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs sind. Die zentralen Aspekte der Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2014 haben sich bewährt. Insbesondere die Förderung der umweltfreundlichen und platzsparenden Verkehrsmittel soll weitergeführt werden. Trotz wirtschaftlichem Wachstum und einer Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ist in der Innenstadt ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs feststellbar. Diese positive urbane Entwicklung will der Stadtrat mit geeigneten Massnahmen weiterverfolgen.

Das Zufussgehen und das Velo leisten als flächeneffiziente Verkehrsmittel einen immer wichtigeren Beitrag zur Aufrechterhaltung der notwendigen Mobilität unserer Gesellschaft. Dem Stadtrat ist es deshalb ein grosses Anliegen, sowohl den Fuss- als auch den Veloverkehr in den nächsten Jahren konsequent weiter zu fördern. Damit dies gelingen kann, gilt es, in einem ersten Schritt vor allem die Rahmenbedingungen für diese Verkehrsarten zu verbessern und Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass diese in Zukunft in stärkerem Masse nachgefragt werden.

Während für den Fussverkehr die Aufenthaltsqualität und die direkten Wege von grosser Wichtigkeit sind, sind es beim Veloverkehr vor allem ein durchgehendes, sicheres Radwegnetz und genügend Abstellplätze an den Zielorten. Diesen Aspekten ist Rechnung zu tragen, wenn eine nachhaltige Förderung angestrebt wird. Aus diesem Grunde soll mit dem vorliegenden Bericht und Antrag der Fokus auf die Erarbeitung von Vorstellungen und Projekten für Fussgänger- und Velohauptachsen sowie das Schliessen von Netzlücken gelegt werden. So sollen einerseits die Überarbeitung der kommunalen Richtpläne Fussverkehr und leichter Zweiradverkehr vorangetrieben werden, andererseits aber auch die Vorstellungen der Stadt Luzern für die Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs entlang von und quer zu Hauptachsen konkretisiert werden. Der Fokus liegt dabei auf der Eliminierung von Netzlücken, mit dem Ziel, durchgängige Wegnetze zu schaffen. Parallel zu den planerischen Arbeiten sollen mit der Realisierung von umsetzungsreifen Einzelmassnahmen entsprechende Quickwins (d. h. ohne grossen Aufwand erzielte Gewinne) erzielt werden.

Die Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs wird auf die drei Säulen Infrastruktur, Dienstleistungen und Kommunikation abgestützt. Denn neben der Schaffung einer attraktiven und sicheren Infrastruktur beeinflussen auch Massnahmen aus den Bereichen Dienstleistung und Kommunikation/Marketing das Verkehrsverhalten und -klima positiv.

Die grösseren Infrastrukturprojekte im Bereich des Fuss- und des Veloverkehrs wie beispielsweise eine Neugestaltung der Bahnhofstrasse oder die Projektierung und Umsetzung einer neuen Velostation sind eigene Investitionsprojekte, deren Ausführungskredite über eigene Berichte und Anträge durch den Grossen Stadtrat beschlossen werden. Deshalb beinhaltet der vorliegende Bericht und Antrag primär Planungsaufgaben, kleinere Infrastrukturmassnahmen sowie Aufgaben aus den Bereichen Kommunikation und Dienstleistung, welche in den nächsten Jahren umgesetzt werden können.

Kernstück des vorliegenden Berichtes und Antrages bilden der Aktionsplan Fussverkehr und der Aktionsplan Veloverkehr. Die beiden Aktionspläne enthalten zusammen rund 40 Massnahmen im Umfang von rund 5 Mio. Franken. Alle Massnahmen sind im Anhang mit detaillierten Massnahmenblättern beschrieben. Die Auswahl der Massnahmen basiert auf den Lösungsansätzen, wie sie in der Mobilitätsstrategie und damit in Abstimmung mit dem «Raumentwicklungskonzept 2018» vorgegeben werden. Mit den vorliegenden Aktionsplänen werden nur die Kredite für die Massnahmen der ersten Priorität beantragt. Es handelt sich dabei um Massnahmen im Bereich Fussverkehr in der Höhe von 1,2 Mio. Franken und im Bereich Veloverkehr in der Höhe von 2,15 Mio. Franken. Insgesamt wird somit für den Aktionsplan Fussverkehr und den Aktionsplan Veloverkehr ein Kredit von 3,35 Mio. Franken beantragt.

Die Förderung der beiden in diesem Bericht und Antrag beschriebenen Verkehrsarten steht häufig auch im Zusammenhang mit anderen Massnahmen im städtischen Raum. Dies gilt insbesondere für den Fussverkehr, dessen Förderung nur in seltenen Fällen durch Massnahmen erfolgt, die rein spezifisch auf den Fussverkehr ausgerichtet sind und als solche wahrgenommen werden. Neben direkten Wegen und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind für den Fussverkehr auch der Ausbaustandard, die Sicherheit sowie die Umfeldqualität beispielsweise in Form von Sitzgelegenheiten von hoher Bedeutung. In diesen Bereichen sind in der Stadt Luzern über den vorliegenden Aktionsplan Fussverkehr hinaus zahlreiche weitere Massnahmen vorgesehen oder bereits in Umsetzung. Dazu gehören insbesondere weitere Neugestaltungsprojekte zur Aufwertung der Aussenräume, die Massnahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie auch die Sanierung der Fussgängerstreifen im Bereich der Verkehrssicherheit. Diese Massnahmen werden parallel und in Abstimmung mit dem vorliegend beantragten Massnahmenbündel vorangetrieben und tragen damit zusätzlich insbesondere zur Förderung des Fussverkehrs bei.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung	9
1.1 Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs	9
1.2 Zwei Aktionspläne	10
1.3 Zusammenhang zu anderen Kernanliegen und Projekten	10
1.4 Aufbau	12
2 Ausgangslage	13
2.1 Entwicklungen im Fuss- und im Veloverkehr	13
2.1.1 Rückblick Förderung Fussverkehr	13
2.1.2 Rückblick Förderung Veloverkehr	13
2.2 Grundlagen	16
2.2.1 Städtische Grundlagen	16
2.2.2 Übergeordnete Grundlagen	18
2.3 Politische Vorstösse zum Fuss- und zum Veloverkehr	18
2.4 Verkehrssicherheit	20
2.5 Sitzgelegenheiten und Veloparkplätze	21
3 Aktionsplan Fussverkehr	24
3.1 Der Fussverkehr wird unterschätzt	24
3.2 Ziele für den Fussverkehr	25
3.2.1 Strategische Ziele	25
3.2.2 Wirkungsziele	25
3.3 Herausforderungen und Lösungsansätze	26
3.4 Richtplanung Fussverkehr	28
3.5 Aktionsplan Fussverkehr: Massnahmen	29
3.5.1 Massnahmen Infrastruktur	29
3.5.2 Massnahmen Dienstleistungen	31
3.5.3 Massnahmen Kommunikation	31
3.6 Weitere Massnahmen, die nicht Bestandteil dieses B+A sind	32
3.6.1 Strassenraumgestaltung und Stadtraum	32
3.6.2 Öffentliche WC-Anlagen	33
3.6.3 Behindertenkonforme Haltestellen (BehiG)	33
3.6.4 Überdeckte Wartebereiche bei Bushaltestellen	33
3.7 Termine und Tranchen	34

4	Aktionsplan Veloverkehr 2019–2023	36
4.1	Das Potenzial ist gross	36
4.2	Ziele für den Veloverkehr	37
4.2.1	Strategische Ziele	37
4.2.2	Wirkungsziele	38
4.3	Herausforderungen und Lösungsansätze	38
4.4	Richtplanung Veloverkehr	39
4.5	Veloverleihsysteme	41
4.6	Aktionsplan Veloverkehr: Massnahmen	44
4.6.1	Zuständigkeit und Finanzierung	44
4.6.2	Vorgesehene Infrastrukturmassnahmen	44
4.6.3	Massnahmen Dienstleistungen	46
4.6.4	Massnahmen Kommunikation	47
4.7	Weitere Massnahmen, die nicht Bestandteil dieses B+A sind	48
4.7.1	Veloparkierung	49
4.8	Termine und Tranchen	49
5	Stellungnahme zu Postulat	51
6	Projektorganisation und Controlling	53
7	Kosten und Finanzierung	54
7.1	Kostenübersicht Aktionsplan Fussverkehr (1. Priorität)	54
7.2	Kostenübersicht Aktionsplan Veloverkehr (1. Priorität)	54
7.3	Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastendes Konto	55
8	Antrag	56

Anhang

1	Massnahmenblätter zum Aktionsplan Fussverkehr
2	Massnahmenblätter zum Aktionsplan Veloverkehr
3	Übersicht nicht abgeschriebener politischer Vorstösse
4	Raumentwicklungskonzept 2018: Für den Fuss- und den Veloverkehr relevante Planungsgrundsätze und Planungshinweise
5	Übersicht Richtplan R1 Fusswege 1996

- 6 Übersicht Richtplan leichter Zweiradverkehr 2009
- 7 Übersicht Bauprogramm 2019–2022 für Kantonsstrassen

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Einleitung

1.1 Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs

Der Grosse Stadtrat hat am 20. September 2018 die überarbeitete «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» zustimmend zur Kenntnis genommen (B 10/2018). Der Stadtrat verfolgt mit der Mobilitätsstrategie das Ziel, dass in Luzern alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs sind. Die zentralen Aspekte der Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2014 haben sich bewährt. Insbesondere die Förderung der umweltfreundlichen und platzsparenden Verkehrsmittel soll weitergeführt werden. Trotz wirtschaftlichem Wachstum und einer Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ist in der Innenstadt ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs feststellbar. Diese positive urbane Entwicklung will der Stadtrat mit geeigneten Massnahmen weiterverfolgen. Alle – Einwohnerinnen und Einwohner, Gewerbetreibende und Gäste – sollen auch in Zukunft ihre Ziele in der Stadt Luzern sicher und zuverlässig erreichen. Sie tätigen in Luzern ihre Einkäufe, gehen ihrer Arbeit nach oder verbringen hier ihre Freizeit. Lebendige Quartiere mit guten Versorgungs- und Begegnungsstrukturen ermöglichen kurze Wege. Die Quartierzentren und die Naherholungsgebiete sind gut zu Fuss erreichbar. Einheimische, Besucherinnen und Besucher bewegen sich gerne im Strassenraum und fühlen sich sicher.

Mit dem Velo ist man rasch am Ziel. Aber auch zu Fuss ist man häufig schneller, als man denkt. Beide Verkehrsarten sind gesund, sauber und brauchen wenig Platz. Daher will der Stadtrat das Zufussgehen und das Velofahren weiter fördern. Eine Stadt der kurzen Wege mit einem attraktiven, sicheren Velo- und Fusswegnetz ist eine unabdingbare Voraussetzung dazu. Der Velo- wie auch der Fussverkehr haben viele Gemeinsamkeiten. Beide Verkehrsarten sind agil, flexibel, energieeffizient und platzsparend. Bei beiden Verkehrsarten gibt es sehr unterschiedliche Nutzergruppen. Es gibt junge, alte, sportliche, weniger sportliche Leute, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Die Ansprüche sind jeweils entsprechend verschieden. Die Berufspendlerinnen und Berufspendler wollen möglichst rasch und auf direktem Weg ihre Ziele erreichen. Unsichere, eher ängstliche Velofahrerinnen und -fahrer, Fussgängerinnen und Fussgänger möchten möglichst sichere, vom übrigen Verkehr abgetrennte Fuss- und Velowege nutzen können. Eines haben aber alle gemeinsam: Sie bilden einen wesentlichen Teil der städtischen Mobilität, der insbesondere in den engen räumlichen Verhältnissen unserer Stadt in Zukunft einen immer wichtigeren Stellenwert haben wird.

Dem Stadtrat ist es deshalb ein grosses Anliegen, sowohl den Fuss- als auch den Veloverkehr in den nächsten Jahren konsequent zu fördern. Damit dies gelingen kann, gilt es in einem ersten

Schritt, vor allem die Rahmenbedingungen für diese Verkehrsarten zu verbessern und Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass diese in Zukunft in stärkerer Masse nachgefragt werden. Während für den Fussverkehr die Aufenthaltsqualität und die direkten Wege von grosser Wichtigkeit sind, sind es beim Veloverkehr vor allem ein durchgehendes, sicheres Radwegnetz und genügend Abstellplätze an den Zielorten. Diesen Aspekten ist Rechnung zu tragen, wenn eine nachhaltige Förderung angestrebt wird. Aus diesem Grunde soll mit dem vorliegenden Bericht und Antrag der Fokus auf die Erarbeitung von Vorstellungen und Projekten für Fussgänger- und Velohauptachsen sowie das Schliessen von Netzlücken gelegt werden. So soll einerseits die Überarbeitung der kommunalen Richtpläne Fusswege und leichter Zweiradverkehr vorangetrieben werden, andererseits aber auch die Vorstellungen der Stadt Luzern für die Berücksichtigung des Fuss- und des Veloverkehrs entlang von sowie quer zu Hauptachsen konkretisiert werden. Der Fokus liegt dabei auf der Eliminierung von Netzlücken, mit dem Ziel, durchgängige Wegnetze zu schaffen. Parallel zu den planerischen Arbeiten sollen mit der Realisierung von umsetzungsreifen Einzelmassnahmen entsprechende Quickwins (ohne grossen Aufwand erzielte Gewinne) erzielt werden.

1.2 Zwei Aktionspläne

Zwischen den Velofahrenden und den zu Fuss Gehenden gibt es auch Unterschiede: Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen ihnen kann erheblich sein. Beim Fussverkehr entscheiden zudem noch viel mehr als beim Velofahren verschiedenste Einflüsse darüber, ob man sich als Fussgängerin oder Fussgänger willkommen fühlt oder nicht; z. B. die Aussenraumgestaltung, das Angebot im Umfeld (Einkaufsmöglichkeiten, kulturelle Nutzungen), die Kleinteiligkeit der Gebiete oder identitätsstiftende Merkmale. Der Fussverkehr als ursprünglichste aller Mobilitätsformen ist im Gegensatz zu anderen Verkehrsarten schon seit Urzeiten präsent und leistet den grössten Beitrag zur Belebung der Stadt.

Der Fussverkehr umfasst neben der Fortbewegung auch oft das Verweilen. Daraus ergeben sich im Vergleich zum Velo noch zusätzliche Ansprüche an den Strassenraum, wie beispielsweise die Übersichtlichkeit aufgrund eines unterschiedlichen Sicherheitsempfindens und -anspruchs, Sitzgelegenheiten usw. Dieser Aspekt wird an touristischen Hotspots und an Orten der Naherholung umso wichtiger. Um trotz aller Gemeinsamkeiten auch den Unterschieden dieser beiden Verkehrsmittel gerecht zu werden, ist der Bericht und Antrag in zwei Teile gegliedert: den Aktionsplan für die Förderung des Fussverkehrs und den Aktionsplan zur Veloförderung. Dabei sollen die positiven Aspekte und die Erfahrungen der bisherigen Fuss- und Veloverkehrsförderungen gegenseitig übernommen werden.

1.3 Zusammenhang zu anderen Kernanliegen und Projekten

In der Mobilitätsstrategie wurden zwölf Mobilitätsthemen als Kernanliegen bezeichnet. Es handelt sich dabei um Themen, welche die Diskussion um die Mobilität in der Stadt Luzern aktuell prägen. Der Aktionsplan Fussverkehr und der Aktionsplan Veloverkehr decken je explizit ein solches Kernanliegen aus der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern ab. Darüber hinaus gibt es Schnittstellen und

Bezugspunkte zu anderen Kernanliegen und Projekten, in denen die Anliegen des Fuss- und des Veloverkehrs berücksichtigt werden.

Der für 2019 geplante Bericht und Antrag (B+A) zum Projekt «Stadtraum Luzern – Strategien für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums» befasst sich primär mit der Nutzung und Aufwertung von Strassenräumen. Die Anliegen des Fussverkehrs an die Aufenthaltsqualität werden darin ebenfalls aufgenommen. Dabei stehen die qualitative Nutzungsanalyse, eine Systematisierung von Bespielungsplänen sowie die erarbeiteten Standards zu Betriebs- und Gestaltungskonzepten und dem Standardmobiliar im Vordergrund. Auch die weiteren Arbeiten zur Entwicklung der Quartierzentren als Folgeprojekt des Raumentwicklungskonzepts nehmen die Anliegen der Stadt der kurzen Wege auf und berücksichtigen die Bedürfnisse des Fussverkehrs. Im weiteren Sinne leisten auch Überlegungen zur Auto- und Carparkierung einen Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums und damit zu Verbesserungen für den Fussverkehr.

Das Kernanliegen der Verkehrssicherheit wird unter anderem durch die Umsetzung des B+A 1/2015 zur Sanierung der Fussgängerstreifen bearbeitet. Die Verkehrssicherheit ist jedoch ein zentraler Aspekt, der in allen Planungen konsequent zu berücksichtigen ist. Des Weiteren ist auch die Veloparkierung ein Aspekt der Veloförderung, der im B+A 35/2015: «Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern» separat bearbeitet wird. Sharing im Sinne von Veloverleih ist ein Thema, welches im Aktionsplan Veloverkehr aufgenommen wird.

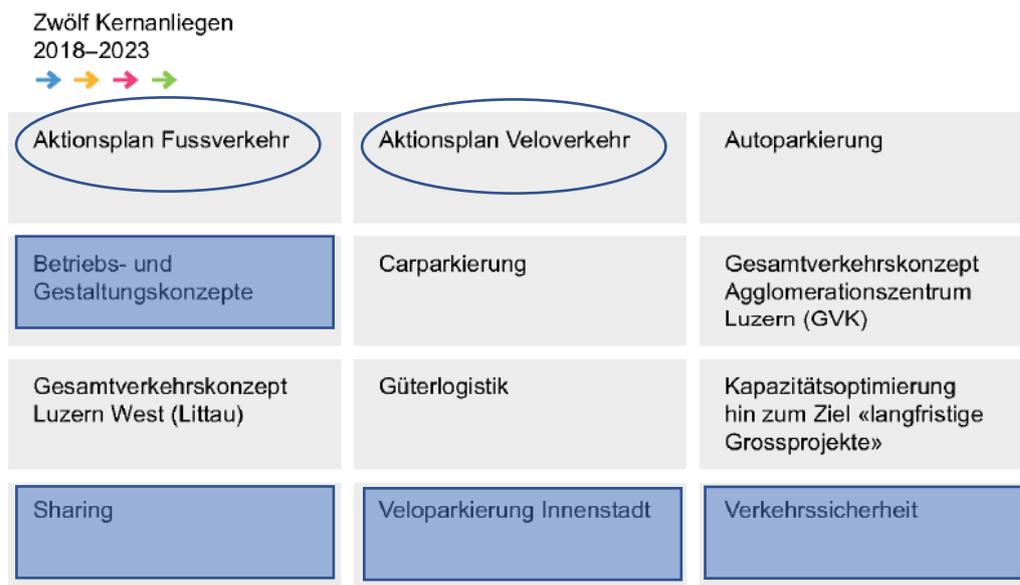


Abb. 1: Kernanliegen aus der Mobilitätsstrategie. Mit den Aktionsplänen verbundene Themen sind blau hinterlegt.

1.4 Aufbau

Der vorliegende Bericht und Antrag ist in fünf Teile gegliedert:

1. Einleitung und Ausgangslage (Kapitel 1 und 2):

Die beiden Aktionspläne basieren auf einer gemeinsamen Ausgangslage. Dieser Zusammenhang wird in der Einleitung dargelegt. Im Rückblick erfolgt eine Beurteilung der vergangenen Entwicklung im Fuss- und im Veloverkehr und der damit verbundenen Massnahmen. Die Grundlagen enthalten eine Übersicht über die relevanten politisch-strategischen Vorgaben aus verschiedenen Instrumenten sowie eine Zusammenstellung der politischen Vorstösse. Die für die Fuss- und Veloverkehrsförderung zentralen Themen Verkehrssicherheit, Sitzgelegenheiten und Veloparkierung sind einzeln beschrieben.

2. Aktionsplan Fussverkehr (Kapitel 3)

Die fussverkehrsspezifischen Anliegen, die strategischen Ziele und die Wirkungsziele werden aufgeführt. Basierend auf der Mobilitätsstrategie werden Lösungsansätze gezeigt für die Fussverkehrsförderung und eine Priorisierung vorgenommen. Diese fliessen wiederum in den neuen Richtplan Fussverkehr, der das zentrale behördenverbindliche Instrument für die Fussverkehrsplanung darstellt. Zu jeder einzelnen Massnahme ist im Anhang ein Massnahmenblatt enthalten. Die Massnahmen wurden in zwei Prioritäten eingeteilt. Mit dem vorliegenden B+A werden nur für die Massnahmen der ersten Priorität Kredite beantragt. Die vorgesehenen Jahrestanchen der Kreditsumme werden jeweils einzeln ausgewiesen.

3. Aktionsplan Veloverkehr (Kapitel 4)

Die veloverkehrsspezifischen Anliegen sowie die strategischen Ziele und die Wirkungsziele werden aufgeführt. Basierend auf der Mobilitätsstrategie werden Lösungsansätze für die Veloverkehrsförderung gezeigt und eine Priorisierung vorgenommen. Diese fliessen wiederum in den neuen Richtplan Veloverkehr, der das zentrale behördenverbindliche Instrument für die Veloverkehrsplanung darstellt, und in die Massnahmen für den Aktionsplan. Neben dem Richtplan ist der Veloverleih eine wichtige Stütze in der Veloförderung und deshalb als eigenes Kapitel enthalten. Analog zum Aktionsplan Fussverkehr werden alle Massnahmen in einem Massnahmenblatt im Anhang beschrieben, die Kredite nur für die Massnahmen der ersten Priorität beantragt und die geplanten Jahrestanchen einzeln ausgewiesen.

4. Politischer Vorstoss (Kapitel 5)

Zwischen den Kapiteln Aktionsplan und Organisation/Kosten/Finanzierung wird zudem als separates Kapitel 5 ein zu beantwortender Vorstoss eingeschoben, da dessen Entgegennahme finanzielle Folgen hat.

5. Organisation, Kosten und Finanzierung (Kapitel 6 und 7)

In diesen Kapiteln werden die in den Aktionsplänen beschriebenen Vorgehensweisen und Massnahmen zusammengeführt. Eine gemeinsame Projektorganisation sorgt für eine optimale Abstimmung zwischen den beiden Aktionsplänen. In der Kostenübersicht werden die für die Umsetzung der Massnahmen erster Priorität benötigten Mittel aus den beiden Aktionsplänen zusammengefasst und die Finanzierung erläutert.

2 Ausgangslage

2.1 Entwicklungen im Fuss- und im Veloverkehr

2.1.1 Rückblick Förderung Fussverkehr

Historisch gesehen wurde die Altstadt von Luzern für den Fussverkehr konzipiert. Die Stadträume wurden entsprechend dimensioniert. Der Fussverkehr wurde im Verlaufe der Zeit zunehmend durch Karren, Kutschen und schliesslich durch den motorisierten Individualverkehr bedrängt. 1973 wurde erstmals mit der sogenannten «Altstadtsperre» die Kernstadt weitgehend vom motorisierten Individualverkehr befreit. Die Sperre wurde in den folgenden Jahren erweitert und die Altstadt 1996 als Fussgängerzone signalisiert. 2001 kam der Grendel zur Fussgängerzone dazu.

Durch die Einführung von Tempo-30-Zonen in den meisten Wohnquartieren wurde die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr erhöht. Zudem wurden weitere Fussgängerzonen und Begegnungszonen eingerichtet u. a. beim Bourbaki-Panorama und der Stiftstrasse oder die Begegnungszonen Dorfplatz sowie Kleinstadt und Bahnhofstrasse im Abschnitt Theaterplatz bis Seidenhofstrasse.

Ein wichtiges Instrument zur Förderung des Fussverkehrs bildet der 1997 erlassene Richtplan Fusswege. In der Innenstadt von Luzern ist die zu Fuss gehende Person sehr oft schneller als mit den übrigen Verkehrsmitteln am Ziel. Dies ist nicht zuletzt ein Verdienst dieses Richtplans, der für den Fussverkehr sehr viele Abkürzungsmöglichkeiten und direkte Wegführungen ermöglichte.

Die Stadt Luzern wird heute für ihre hohe Lebensqualität sehr geschätzt. Dazu tragen das Stadtbild, die vielen Räume für Begegnungen, zum Einkaufen, für Unterhaltung, das Verweilen und Geniessen bei. Es gilt daher, diese Qualität zu erhalten und weiter auszubauen, um auch in Zukunft eine belebte Stadt zu bleiben.

2.1.2 Rückblick Förderung Veloverkehr

Eine gute Infrastruktur wie lückenlose und sichere Verbindungen, attraktive und ausreichende Abstellanlagen sind die unabdingbaren Voraussetzungen für eine glaubwürdige Veloförderung. Nur wenn ein attraktives Angebot besteht, kann auch eine signifikante Nachfragesteigerung erreicht werden. Ein attraktives Angebot alleine ist allerdings nicht ausreichend. Das Infrastrukturangebot muss wahrgenommen werden und die Benützung nicht nur komfortabel, sondern auch mit Wertschätzung verbunden sein. Die Veloförderung in der Stadt Luzern wurde daher 2012 neu auf den drei Säulen Infrastruktur, Dienstleistungen und Kommunikation aufgebaut.

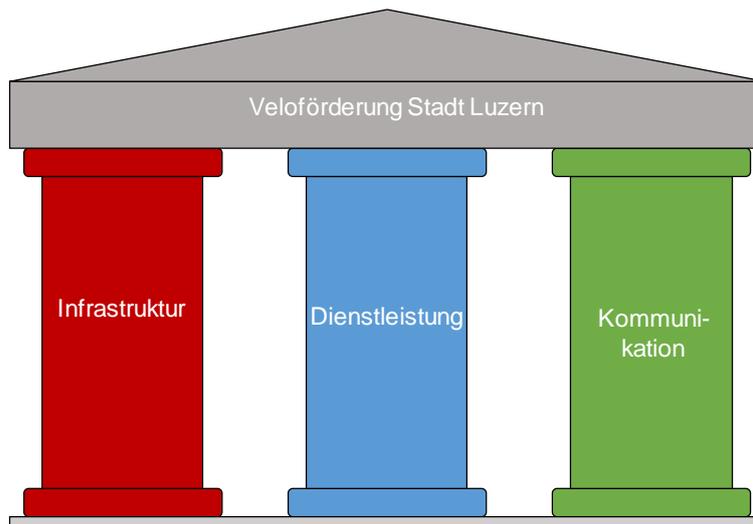


Abb. 2: Das Dreisäulenprinzip der städtischen Veloförderung

Infrastruktur

Das Schaffen von guten Infrastrukturen für den Veloverkehr ist die wichtigste Säule zur Förderung des Veloverkehrs.

Dienstleistung

Dienstleistungen sind der Überbegriff für Massnahmen, welche die Benutzung des Velos vereinfachen oder komfortabler machen. Sie sollen die Bevölkerung motivieren, vermehrt das Velo zu nutzen.

Kommunikation

Kommunikations- und Marketingmassnahmen dienen einerseits dazu, Infrastrukturmassnahmen oder Dienstleistungen rund ums Velo bekannt zu machen, um damit sicherzustellen, dass diese auch geläufig sind und nachgefragt werden. Andererseits sollen sie das Image des Velos, der Velofahrenden und der Velostadt Luzern verbessern und damit für Akzeptanz werben.

Beispiele

- Rad- und Gehweg Luzern–Kriens/Horw «Freigleis»
- Rad- und Gehweg Pfistergasse–Geissmattbrücke
- Bruchstrasse/Taubenhausstrasse «erste Velostrasse der Schweiz, Pilotversuch»
Velomassnahmen an 18 Lichtsignalanlagen. Beispielsweise:
- Velovorstart Zentralstrasse, Luzernerhof
- Dauergrün Bahnhofplatz
- Velobevorzugung mit eigenen Veloampeln Dietschiberg, Schlossberg
- take a bike: Das App-gestützte Veloverleihsystem Nextbike steht für die Stadtbevölkerung in der Stadt und Agglomeration gratis zur Verfügung.
- Carvelo2go: Der Bevölkerung stehen Lastenvelos zur Ausleihe zur Verfügung.
- 12 öffentlich zugängliche Velopumpstationen
- Kampagne Rücksicht
- Kampagne Spurwechsel
- Sichtbare Velozählstelle Schweizerhofquai

Die Kombination dieser drei Säulen ist der Schlüssel zum Erfolg. Neben der Umsetzung notwendiger Infrastrukturprojekte wird das Ziel, eine hohe Velokultur zu erreichen, transparent ausgewiesen und verfolgt. Hier setzen die Massnahmen in den Bereichen Dienstleistung und Kommunikation an. Das Verkehrsverhalten und damit das Verkehrsklima sollen positiv beeinflusst werden. Die vielen Menschen, die mit dem Velo in Luzern unterwegs sind, sollen sich sicher fühlen und Spass am Velofahren haben. Sie sollen sich aber auch an die Verkehrsregeln halten und insbesondere Rücksicht nehmen gegenüber dem Fussverkehr.

Die Wirkungen einzelner Massnahmen sind nur schwer abzuschätzen. Vielmehr sind die Veloförderungsmassnahmen als Gesamtpaket zu betrachten. Mit dem nun aufgebauten Velozählnetz und den Daten des Mikrozensus kann die Entwicklung des Veloverkehrs über die Jahre beobachtet werden. Inzwischen sind in der Stadt Luzern 13 Zählstellen in Betrieb. Diese erfassen die Veloüberfahrten rund um die Uhr. In den letzten zwei Jahren konnte insgesamt eine Zunahme der Velofahrten von über 10 Prozent gemessen werden. Letztes Jahr waren alleine am Schweizerhofquai rund 1,4 Millionen Velofahrende unterwegs.

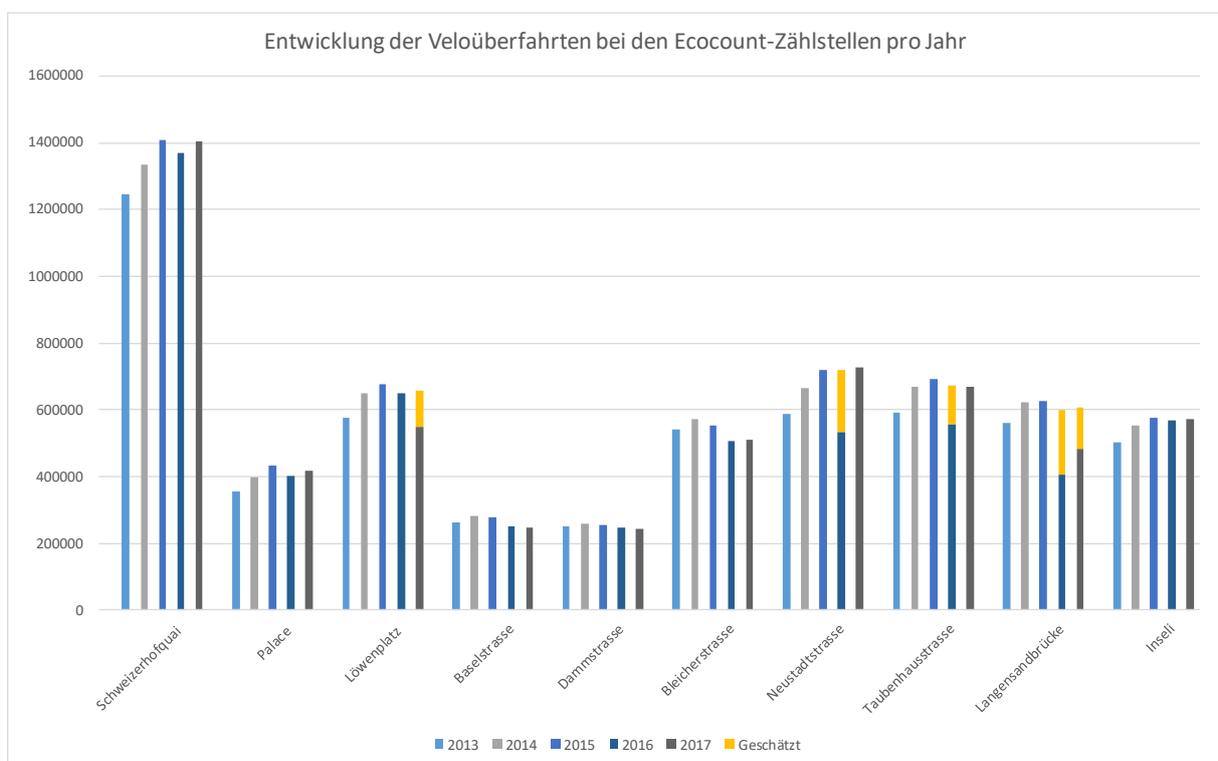


Abb. 3: Entwicklung des Veloverkehrs in der Stadt Luzern¹

Für die Stadt Luzern sind diese Zahlen ein wichtiger Hinweis dafür, dass die Förderung des Veloverkehrs Früchte trägt. Seit Beginn der Zählungen im Jahr 2013 sind die Werte bis 2015 um rund 13 Prozent gestiegen. In den letzten Jahren ist jedoch eine Stagnation oder sogar ein leichter Rückgang feststellbar.

¹ Die orange eingefärbten Schätzwerte wurden basierend auf dem Durchschnitt der Vorjahre ergänzt. Der Grund dafür waren Ausfälle einzelner Zählschlaufen z. B. wegen Bauarbeiten oder Defekten.

2016 wurde die Stadt Luzern vom Interessenverband Pro Velo mit dem Prix Velo für ihre auf dem Dreisäulenprinzip basierende Veloförderung ausgezeichnet. Dies ist Lohn für die bisherigen und Verpflichtung für weitere Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Luzern. Das Dreisäulenprinzip hat sich bewährt und wird weiterverfolgt. Es bietet sich an, diesen Ansatz auch für die Förderung des Fussverkehrs anzuwenden.

2.2 Grundlagen

2.2.1 Städtische Grundlagen

Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

Die Stimmbevölkerung von Luzern hat im Jahr 2010 mit der Zustimmung zum Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2) die strategische Richtung der Verkehrspolitik vorgegeben. Mit der Ablehnung der Initiative «Für einen flüssigen Verkehr» am 15. November 2015 wurde das Reglement inhaltlich bestätigt. Es hält in Art. 7 Abs. 1 fest, dass die Stadt den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren stetig erhöhen will. In Art. 3 steht, dass die Stadt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Veloroutennetz sorgt, private und öffentliche Abstellanlagen für Velos gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden sind und die Sicherheit für alle, die zu Fuss und mit dem Velo unterwegs sind, gewährleistet ist. Besonders Kinder, Jugendliche und ältere Menschen sind durch besondere Massnahmen zu schützen.

Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik (Energierglement)

Das Energierglement wurde von der Stimmbevölkerung am 27. November 2011 gutgeheissen. Es strebt die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft an. Bis Mitte des Jahrhunderts sollen der Energieverbrauch und die Emissionen von Treibhausgasen stark reduziert werden.

Das Energierglement verpflichtet den Stadtrat, die zur Zielerreichung notwendigen Massnahmen umzusetzen. Die Massnahmen werden jeweils zu mehrjährigen Aktionsplänen zusammengefasst. Der aktuelle Aktionsplan Luft, Energie, Klima 2015 wurde vom Stadtrat im Dezember 2015 verabschiedet. Im Mobilitätsbereich verweist der Aktionsplan grundsätzlich auf die in der Mobilitätsstrategie vorgesehenen Massnahmen. Ergänzend verlangt er mit der Massnahme M005, dass die räumliche und zeitliche Erschliessung des städtischen Siedlungsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie mit Velo- und Fusswegverbindungen systematisch analysiert und nötigenfalls verbessert wird. In der Summe bewirkt diese Massnahme eine anteilmässige Stärkung der flächen- und energieeffizienten Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Velo, zu Fuss) und leistet so einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung einer 2000-Watt-Gesellschaft.

Die Förderung des Velo- und des Fussverkehrs ist dabei aus Sicht der städtischen Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik von besonderer Bedeutung. Die Fortbewegung mit Muskelkraft benötigt keine Betriebsenergie und produziert weder Luftschadstoffe, Lärm noch Treibhausgasemissionen. Ein E-Bike benötigt für die gleiche Strecke rund 70-mal weniger Energie als ein Auto. Auch der Ressourcenverbrauch für die Herstellung des Velos ist sehr gering.

Gesamtplanung (Gemeindestrategie)

Die Gesamtplanung wird 2019 durch die Gemeindestrategie abgelöst. Die erwähnten Zielsetzungen finden sich in angepasster Form auch darin bzw. in den zugehörigen Dokumenten wie Legislaturprogramm sowie Aufgaben- und Finanzplan wieder.

Mobilitätsstrategie und Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern

Die Mobilitätsstrategie und das Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern wurden am 20. September 2018 vom Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Die darin formulierten Ziele sehen u. a. eine Verlagerung des Modalsplits zugunsten der flächeneffizienten Verkehrsmittel vor. Die mit dem Raumentwicklungskonzept vorgesehene Stärkung der Quartierzentren leistet mit den damit verbundenen Massnahmen einen wesentlichen Beitrag zu einer Stadt der kurzen Wege. Das Ziel der Stadt der kurzen Wege ist die wichtigste Grundlage für die Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs. Dabei werden die Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen speziell berücksichtigt. Für den Fussverkehr haben insbesondere die Erreichbarkeit der Quartierzentren hohe Priorität. Für den Veloverkehr werden zusammen mit den Nachbargemeinden grenzübergreifende Velohaupttrouten geplant. Im Anhang 4 sind die für den Fuss- und den Veloverkehr relevanten Planungsgrundsätze und Planungshinweise aus dem Raumentwicklungskonzept zusammengestellt.

Richtplan Fusswege und Richtplan leichter Zweiradverkehr

Richtpläne dienen dazu, raumplanerische Aufgaben, angestrebte räumliche Entwicklungen, raumwirksame Tätigkeiten und die Nutzungsplanung aufeinander abzustimmen. Sie haben somit eine Koordinationsfunktion zwischen Gemeinden, den Kantonen und dem Bund. Richtpläne sind für die Behörden verbindlich.

Der Richtplan Fusswege wurde am 7. Januar 1997 durch den Regierungsrat des Kantons Luzern genehmigt. Er ist damit ein behördenverbindliches Planungsinstrument, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Netzlücken zu schliessen. Der Richtplan muss aufgrund seines Alters umgehend aktualisiert und überarbeitet werden (inklusive Einbezug des neuen Stadtteils Littau). Dies ist mit dem vorliegenden B+A bzw. den vorgelagerten oder den daraus resultierenden Massnahmen vorgesehen. Im Anhang 5 ist eine Übersicht zum Richtplan R1 Fusswege enthalten.

Der Richtplan leichter Zweiradverkehr der Stadt Luzern wurde am 29. September 2009 durch den Regierungsrat genehmigt. Im behördenverbindlichen Planungsinstrument zur Förderung der Veloinfrastruktur werden in 19 Massnahmenblättern Massnahmen beschrieben. Auch der Richtplan leichter Zweiradverkehr soll unter Einbezug des neuen Stadtteils Littau im Zuge der Realisierung der Massnahmen dieses B+A aktualisiert werden. Eine Übersicht über die Massnahmen des Richtplans und deren Umsetzungsstand ist im Anhang 6 ersichtlich.

2.2.2 Übergeordnete Grundlagen

Agglomerationsprogramm Luzern

Das Agglomerationsprogramm enthält vernetzte Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Aufgrund der nationalen Vorgabe der Raumplanung, die eine Innenverdichtung in Siedlungsgebieten anstrebt, sind Anpassungen am Verkehrsangebot notwendig. Für den Fuss- und den Veloverkehr sind im Agglomerationsprogramm Teilstrategien enthalten und teilweise im kantonalen Richtplan verankert.

Die Gesamtstrategie des Agglomerationsprogramms enthält u. a. die richtungweisende Festlegung, dass der künftig entstehende Mehrverkehr bevorzugt durch den ÖV sowie den Fuss- und den Veloverkehr abgedeckt werden soll. Insbesondere im Agglomerationszentrum Luzern akzentuiert sich der Bedarf für eine Abstimmung des Gesamtverkehrs am dringendsten. Neben Aussagen zu Qualitäten im Fuss- und im Veloverkehr beinhaltet die Gesamtstrategie auch die Aspekte Veloabstellplätze und «Bike and ride»-Anlagen.

Bauprogramm 2019–2022 für Kantonsstrassen und Radroutenkonzept

Das Bauprogramm für Kantonsstrassen sowie das Radroutenkonzept 2009 des Kantons bilden die Grundlage für die Planung und Realisierung von Velomassnahmen auf Kantonsstrassen. Der Kantonsrat entscheidet Ende 2018 über die definitive Aufnahme der geplanten Bauvorhaben ins Bauprogramm 2019–2022 und die Zuteilung in die Töpfe A bis C. Im Anhang 7 sind die vorgesehenen Velomassnahmen auf dem Gemeindegebiet der Stadt Luzern zusammengestellt. Die Umsetzung der Massnahmen wird die Veloinfrastruktur verbessern.

2.3 Politische Vorstösse zum Fuss- und zum Veloverkehr

In verschiedenen politischen Vorstössen werden Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs und des Veloverkehrs verlangt. In der nachfolgenden Tabelle sind die eingereichten politischen Vorstösse zum Fuss- und zum Veloverkehr, welche vom Grossen Stadtrat überwiesen wurden, zusammengestellt. Im Anhang 3 befindet sich eine kurze Zusammenfassung zu den Inhalten der Vorstösse.

Nr.	Motion, Postulat (Eingang)	Vorstoss	Name	Fraktion	Bemerkung
1	Motion 133 vom 14. September 2017	Für ein Netz von Veloachsen in der Stadt Luzern	Nico van der Heiden Mario Stübi Korintha Bärtsch Marco Müller	SP/JUSO G/JG	Am 26. April 2018 als Postulat überwiesen.
2	Motion 341 vom 22. April 2016	Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr	Ali R. Celik Christian Hochstrasser Sonja Döbeli Stirnemann Nico van der Heiden Enver Candan	G/JG FDP SP/JUSO	Am 6. April 2017 teilweise überwiesen.

Nr.	Motion, Postulat (Eingang)	Vorstoss	Name	Fraktion	Bemerkung
3	Postulat 47 vom 13. Februar 2017	Kombinierte Bus-/Velo-spur Seebrücke-Schweizerhofquai rasch realisieren	Korintha Bärtsch Laurin Murer Nico van der Heiden Mario Stübi	G/JG SP/JUSO	Am 6. April 2017 entgegen dem Antrag des Stadtrates überwiesen.
4	Postulat 81 vom 27. April 2017	Sicherheit für Fahrradfahrende auf der Haldenstrasse und dem Schweizerhofquai erhöhen	Simon Roth Nico van der Heiden Christian Hochstrasser Marco Müller Fabian Reinhard András Özvegyi Judith Wyrsh	SP/JUSO G/JG FDP GLP	Am 16. November 2017 überwiesen.
5	Postulat 87 vom 9. Mai 2017	Fehlende Veloabstellplätze am Bahnhof: Pflichten der SBB durchsetzen	Nico van der Heiden Mario Stübi Korintha Bärtsch	SP/JUSO G/JG	Am 21. September 2017 überwiesen.
6	Postulat 107 vom 6. April 2013	Eine grüne Welle für Velofahrende	Nico van der Heiden Judith Dörflinger Muff Korintha Bärtsch Laura Kopp	SP/JUSO G/JG GLP	Teilweise überwiesen am 17. April 2014.
7	Postulat 149 vom 4. September 2014	Mobilitätsmanagement in Betrieben für eine nachhaltige städtische Mobilität	Myriam Barsuglia Laura Kopp	GLP	Überwiesen am 4. September 2014.
8	Postulat 156 vom 11. Februar 2014	Gute private Veloparkplätze braucht die Stadt	Nico van der Heiden Max Bühler Christian Hochstrasser Korintha Bärtsch Myriam Barsuglia Franziska Bitzi Staub	SP/JUSO G/JG GLP CVP	Teilweise überwiesen am 25. September 2014.
9	Postulat 168 vom 8. März 2011	Zukunft Kantonsspital – Spitalstrasse als Langsamverkehrsachse	Jules Gut	GLP	Teilweise überwiesen am 27. Oktober 2011.
10	Postulat 301 vom 5. März 2012	Mehr Veloabstellplätze an der Bahnhofstrasse	Nico van der Heiden Melanie Setz Dominik Durrer Christian Hochstrasser Ali R. Celik	SP/JUSO G/JG	Überwiesen am 27. September 2012.
11	Postulat 320 vom 29. September 2003	Neugestaltung des St. Karli-Quais prüfen	Christa Stocker Odermatt	GB	Überwiesen am 6. Mai 2004
12	Postulat 330 vom 25. April 2012	Neue Erschliessung Kantonsspital Luzern	Jules Gut	GLP	Überwiesen am 25. Oktober 2012.

Tab. 1: Übersicht über die überwiesenen politischen Vorstösse zum Fuss- und zum Veloverkehr

Der vorliegende B+A nimmt die Anliegen und Forderungen dieser politischen Vorstösse konsequent auf. Durch die Zustimmung zum Massnahmenplan wird es möglich sein, diese gezielt anzugehen.

In Ergänzung zu diesen bereits überwiesenen Vorstössen befindet sich die Stellungnahme zum Postulat 211, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 5. Juni 2018: «Velostation am Bahnhof endlich auslasten!» separat in Kapitel 5.

2.4 Verkehrssicherheit

Für den Fuss- und den Veloverkehr ist die Verkehrssicherheit zentral. Alle Massnahmen müssen daher der Verkehrssicherheit Rechnung tragen, sodass Konflikte und Unfälle reduziert werden können.

Für den Fussverkehr wird im Bericht und Antrag 1 vom 7. Januar 2015: «Verkehrssicherheit. Massnahmen zur Sanierung von Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen» das Projekt «Verkehrssicherheit» als Ganzes mit seinen Komponenten und Bearbeitungsschritten beschrieben. Darin wird aufgezeigt, welche Aufgaben, Massnahmen und Herausforderungen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringt. Mit dem Antrag wurde die Finanzierung zur Sanierung von Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen, welche bezüglich Verkehrssicherheit kritische Mängel aufweisen und von der Stadt Luzern in erster Priorität angegangen werden müssen, beschlossen. Die Sanierung der als zweiter Priorität beurteilten Fussgängerstreifen sowie die Sanierung der identifizierten Unfallschwerpunkte und ermittelten Gefahrenstellen im Gemeindestrassenperimeter wird die Stadt möglichst in andere Projekte integrieren oder über separate Projekte vornehmen. Ein Beispiel dazu ist die Sanierung des Unfallschwerpunktes Steghof, welche als separates Projekt 2018 realisiert wurde.

Die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur hat die Sicherheit der Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen ebenfalls überprüft. Vorhandene Mängel im Stadtgebiet sollen in Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton behoben werden.

Nur wer sich auf dem Velo sicher fühlt, wird es auch in seinem Alltag benutzen. In Luzern sind die Voraussetzungen dazu noch nicht erfüllt. Viele fühlen sich in der Stadt unsicher. Das Kinderparlament hat 2017 der Stadt die «Saure Zitrone» verliehen. Dieser Preis wurde der Stadt für die fehlenden oder unsicheren Velowege zugesprochen. Die Kinder begründeten den Preis damit, dass viele Velowege zu wenig breit seien, es gefährlich sei, mit dem Velo über die Seebrücke zu fahren, die Autos viel zu nahe an den Velos vorbeifahren würden und dass es etliche Strassen ohne Veloinfrastrukturen gebe.

Während die Verkehrssicherheit für den motorisierten Individualverkehr wie auch für den Fussverkehr zugenommen hat, wurde beim Veloverkehr eine Zunahme der Unfälle festgestellt. Die typische Kollision eines Velofahrenden findet mit einem Personenwagen statt. Selten wurden Unfälle mit zu Fuss Gehenden registriert. Häufig verunfallen Velofahrende aber auch ohne die Einwirkung

von anderen Verkehrsteilnehmenden. In der Zeitperiode 2011 bis 2016 wurden in der Stadt Luzern insgesamt 3'638 Verkehrsunfälle polizeilich erfasst. Bei 565 dieser Unfälle waren Velofahrende beteiligt. Diese hatten 3 getötete, 92 schwer verletzte sowie 447 leicht verletzte Personen zur Folge.

Nachfolgend weitere Erkenntnisse, welche sich aus der Unfallstatistik ableiten lassen:

- Bei 161 (28 %) dieser 565 Unfällen handelt es sich um Schleuder- und Selbstunfälle ohne Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden.
- Bei den verbleibenden 404 (72 %) Unfällen handelt es sich um Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Dabei wurden in 114 Fällen (20 %) Velofahrende als Unfallverursachende registriert. Bei den restlichen 290 Fällen (52 %) waren andere Verkehrsteilnehmende die Verursachenden.
- Der Anteil der Unfälle zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden ist mit rund 6 % (33 von 565 Unfällen) relativ klein. Bei rund einem Drittel dieser Unfälle mit Fuss- und Veloverkehrsbeteiligung wurden die zu Fuss Gehenden, bei zwei Dritteln die Velofahrenden als Verursachende registriert. Zu beachten ist, dass bei den Unfällen zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden eine hohe Dunkelziffer vorliegt: I. d. R. werden Unfälle zwischen Velofahrenden und zu Fuss Gehenden polizeilich nur erfasst, wenn sie Personenschäden zur Folge haben.

Die Verkaufszahlen der Velos mit elektrischer Unterstützung boomen derzeit in der Schweiz. Dadurch erhalten auch ungeübte, weniger sportliche und ältere Velofahrende die Möglichkeit, mit 25 km/h und schneller unterwegs zu sein. Da die gefahrene Geschwindigkeit der zentrale Faktor bei Kollisionen und deren Folgen ist, muss zukünftig infolge der Zunahme der E-Bikes mit mehr Velounfällen und schwereren Folgen gerechnet werden. Es kommt hinzu, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmenden zuerst an die schnelleren E-Bikes gewöhnen müssen, bei denen Tempo und Erscheinungsbild nicht unbedingt den gewohnten Erwartungen entsprechen.

Fazit:

Bei allen Massnahmen muss die Verbesserung der Verkehrssicherheit eine hohe Priorität haben. Deshalb fliessen alle erkannten Schwachstellen in die Grundlagen des Richtplans ein.

2.5 Sitzgelegenheiten und Veloparkplätze

Ausreichend und gut platzierte Sitzgelegenheiten sind für die Fussgängerinnen und Fussgänger so wichtig wie für den Veloverkehr gut erreichbare Veloabstellflächen bei den Zielorten. Pointiert ausgedrückt sind Sitzgelegenheiten die Parkflächen für den Fussverkehr. Zusammen mit einer attraktiven Gestaltung des Strassenraums tragen sie zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei.

In der Stadt Luzern gibt es im öffentlichen Raum rund 1'300 Sitzbänke, die durch die Stadtgärtnerei in Zusammenarbeit mit den Verbänden Luzerner Maler und Luzerner Schreiner sowie Luzern Tourismus AG unterhalten werden. Nicht mitgerechnet sind dabei die Sitzgelegenheiten in den Busunterständen. Die 1'300 Sitzbänke befinden sich entlang der Quaianlagen, an Wanderwegen, in Park- und Grünanlagen, in den Friedhöfen, bei Kinderspielplätzen, bei Betagtenzentren und an vielen anderen Orten. Dank der Zusammenarbeit mit den beiden Unternehmerverbänden sowie der Luzern Tourismus AG und der Umsetzung von Massnahmen aus dem Spezialfonds «Aufwertung

der öffentlichen Sitz- und Verweilmöglichkeiten» konnten in den letzten Jahren die Sitzbänke in der Stadt Luzern unterhalten, vereinheitlicht und erneuert werden. Der Zustand der städtischen Sitzbänke ist daher auf einem guten Niveau. Am einheitlichen Sitzbanktyp «Stadt Luzern» wird grundsätzlich festgehalten. Vereinzelt gibt es aber auch Möglichkeiten, durch einfache Massnahmen zusätzliche Sitzgelegenheiten zu schaffen, z. B. bei Stützmauern, welche mit einem Holzrost versehen werden, oder Gestaltungselemente, welche als Sitzelemente aufgestellt werden. Solche kleinere Verbesserungsmassnahmen werden u. a. im Aktionsplan berücksichtigt.

Mit dem B+A 35/2015: «Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern» wurde ein erstes Massnahmenpaket zur Verbesserung der Veloparkierung erarbeitet. Dieses wurde bereits grösstenteils umgesetzt. Für weiter gehende Massnahmen wie die «Velostation Bahnhofplatz» oder die Nutzung des ehemaligen Posttunnels werden dem Parlament separate Vorlagen unterbreitet. Diese Projekte sind daher nicht Bestandteil des vorliegenden Aktionsplans. Kleinere Verbesserungsmassnahmen für die Veloparkierung sind als Massnahme zweiter Priorität aufgeführt.

Aktionsplan Fussverkehr



3 Aktionsplan Fussverkehr

3.1 Der Fussverkehr wird unterschätzt

Praktisch jeder Weg beinhaltet eine Fusswegetappe, und somit sind fast alle Menschen Fussgängerinnen und Fussgänger. Auch wer mit dem Auto, dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, legt kürzere oder längere Strecken zu Fuss zurück. Dennoch wird die Bedeutung der ursprünglichsten Fortbewegungsart vielfach unterschätzt.

Gemäss «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015» sind mehr als ein Drittel (36 Prozent) aller Etappen, die in der Stadt Luzern zurückgelegt werden, Fusswegetappen, und rund 44 Prozent der Zeit, die wir täglich unterwegs sind, ist Zeit, in der wir Distanzen als Fussgängerin oder Fussgänger zurücklegen. Die Bedeutung des Fussverkehrs zeigen auch die Zählungen vom Sommer 2012 und 2017. Täglich passieren über 80'000 zu Fuss Gehende die fünf Brücken, die das linke und das rechte Stadtzentrum von Luzern miteinander verbinden. Daneben queren täglich rund 35'000 Fahrzeuge die Seebrücke.

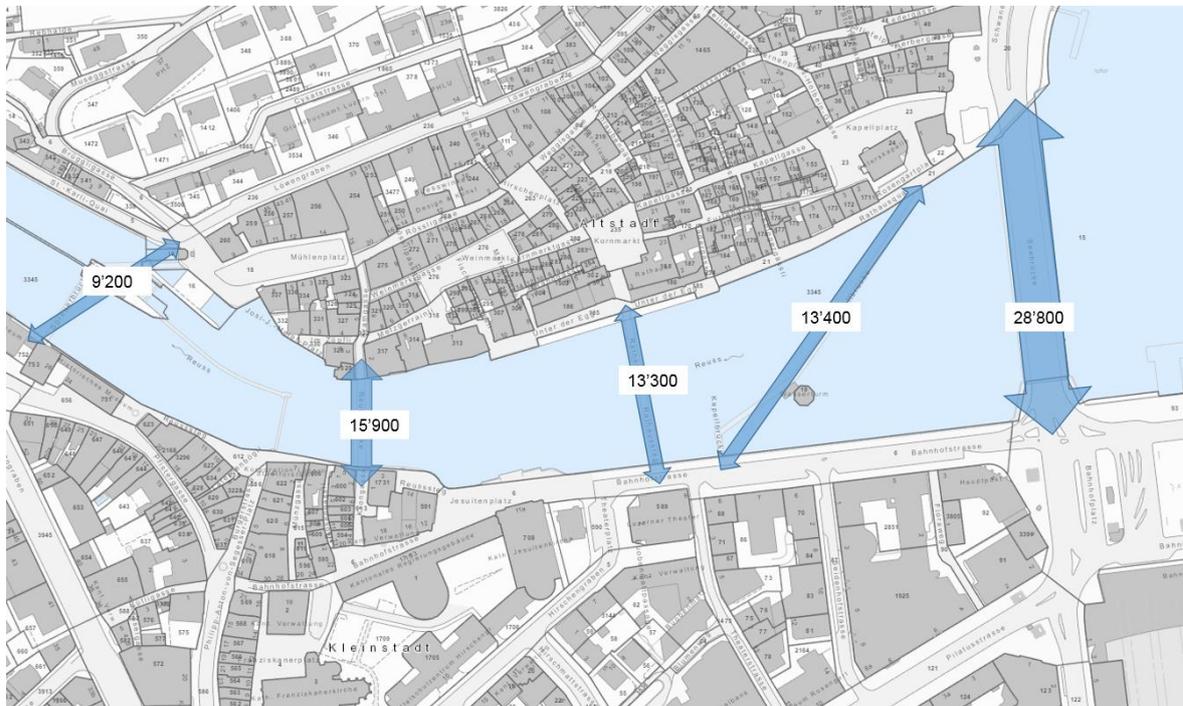


Abb. 4: Durchschnittliches tägliches Fussgängeraufkommen (DTV) auf den fünf Brücken im Stadtzentrum 2012

Der Fussverkehr gehört zu den umweltfreundlichsten, kostengünstigsten und flächeneffizientesten Verkehrsarten überhaupt. Gehen hat aber häufig nicht nur die Funktion des Überwindens einer Distanz von A nach B, sondern ist auch mit Verweilen, Kommunizieren, Spielen, Flanieren, Erholung usw. verbunden. Auch für den Tourismus ist ein flächig attraktiv gestaltetes Fusswegnetz essenziell. Erst als Fussgängerin oder Fussgänger wird man auch zum Einkäufer und zur Kundin, und nur durch zu Fuss Gehende entstehen die begehrten, kommerziell interessanten Passantenlagen. Es ist daher wichtig, grosszügig angelegte Fussverkehrsflächen, ein fussläufig erreichbares Nahversorgungsangebot, eine ansprechende Umfeldgestaltung, kleinräumliche Strukturen in einem engmaschigen Fussverkehrsnetz und interessante Erdgeschossnutzungen im urbanen

Umfeld anzubieten. In einer Stadt der kurzen Wege ist die dezentrale Versorgung von grosser Wichtigkeit. Daher ist die Erreichbarkeit der Quartierzentren für den Fussverkehr von grosser Bedeutung. Insbesondere für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen sind Bewegungsmöglichkeiten im Nahumfeld sehr wichtig. In Anbetracht der demografischen Entwicklung werden die Anliegen dieser Bevölkerungsgruppen verstärkt zu berücksichtigen sein.

3.2 Ziele für den Fussverkehr

3.2.1 Strategische Ziele

Die Förderung des Fussverkehrs der Stadt Luzern hat zusammengefasst, basierend auf dem Raumentwicklungskonzept und der Mobilitätsstrategie, die nachfolgend formulierten strategischen Ziele:

- Die Stadt bietet attraktive, durchgehende und sichere Fusswege an und setzt sich für gemeindeübergreifende Anschlüsse ein.
- Die Stadt stärkt die Quartierzentren als Begegnungsorte mit Versorgungsstrukturen.
- Die Stadt setzt sich für eine attraktive Gestaltung der Strassenräume und des öffentlichen Raums, insbesondere in den Quartierzentren und auf Längsachsen (Wegen) ein.
- Die Stadt gestaltet den Strassenraum als Lebensraum.
- Die Stadt setzt sich für hohe Verkehrssicherheit und Hindernisfreiheit ein. D. h., das Fusswegnetz entspricht so weit wie möglich den Anforderungen des hindernisfreien Bauens und ist rollstuhl- und kinderwagengängig. Die Sicherheit ist für alle, die zu Fuss unterwegs sind, gewährleistet. Wichtige Fusswegrouten sind ausreichend ausgeleuchtet.
- Kinder, Jugendliche und ältere Menschen werden durch besondere Massnahmen geschützt.
- Die Stadt strebt für den Fussverkehr kurze Wartezeiten bei den Lichtsignalanlagen an.
- Die Stadt setzt sich für die Verbesserung der Platzverhältnisse zugunsten des Fussverkehrs ein.
- Die Stadt setzt sich für Geschwindigkeitsreduktionen entlang von repräsentativen Fussgängerachsen ein.

3.2.2 Wirkungsziele

Mit der Förderung des Fussverkehrs sollen gemäss Mobilitätsstrategie 2018–2023 und dem Raumentwicklungskonzept die folgenden Modalsplit-Werte anvisiert werden: Für den Fussverkehr ist langfristig eine Steigerung um 2 Prozentpunkte vorgesehen. Darüber hinaus misst sich der Erfolg der Fussverkehrsförderung auch an der Zielerreichung aus den weiteren Richtgrössen der Mobilitätsstrategie und an der Zufriedenheit der Bevölkerung und der Gäste.

	2014	2018	2023	2035
Verkehrsmittel	Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (korrigierte Werte)	Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015	Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2020	Langfristige Zielwerte
Fussverkehr	13	13	14	15
Veloverkehr	3	5	8	10
ÖV	34	32	35	37
Auto	47	47	41	36
Übrige	3	3	2	2
Total	100	100	100	100

Tab. 2: Übersicht über tatsächliche und anvisierte Modalsplit-Werte (Territorialprinzip/Tagesdistanzen)

Nachfolgend sind weitere für den Fussverkehr relevante Richtgrössen aus der Mobilitätsstrategie und dem Raumentwicklungskonzept für 2035 aufgeführt:

- Innerhalb von 500 m ist in Luzern ein Lebensmittelladen für den täglichen Bedarf und eine Apotheke oder Drogerie erreichbar.
- Innerhalb von 500 m ist in dicht besiedelten Quartieren ein Kindergarten sicher erreichbar.

3.3 Herausforderungen und Lösungsansätze

Ein direktes, engmaschiges, attraktives und sicheres Fusswegnetz fördert das Zufussgehen. Diese Anforderungen stehen denjenigen der anderen Verkehrsträger gegenüber, die ebenfalls ihre Flächen und Verkehrsabläufe behalten wollen. Um ein engmaschiges Netz anzubieten, sind Wegverbindungen auf Privatgrund notwendig, deren Wegrechte gesichert werden müssen. Im urbanen Umfeld können zusätzliche Fusswegverbindungen hohe Investitionen erfordern. Mit diesen Herausforderungen hat sich die Förderung des Fussverkehrs zu befassen.

In der Mobilitätsstrategie ist der Aktionsplan Fussverkehr als eines von zwölf Kernanliegen enthalten. Basierend auf den strategischen Stossrichtungen werden für den Fussverkehr folgende Lösungsansätze aufgeführt:

Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:	
<p>Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadträume auf den Fussverkehr ausrichten. Gut gestaltete Räume sind attraktiv, belebt und vermitteln Sicherheit. ▪ Quartierzentren aufwerten, mit interessanten Erdgeschossnutzungen. ▪ Dezentrale Versorgung und kleinräumige Strukturen fördern. ▪ Auf den Fussverkehr ausgerichtete Möblierungen und Infrastrukturen wie Sitzbänke (auch mit Seitenlehnen, damit Seniorinnen, Senioren und Gehbehinderte besser aufstehen können), Trinkwasserspender, Kehrichtkübel usw. ▪ WC-Anlagen verteilt über den öffentlichen Raum. ▪ Gute Bewirtschaftung der Infrastrukturen (Sauberkeit) und ausreichende Beleuchtung der Fussverkehrswege. 	<p>Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktes, sicheres, zusammenhängendes und damit attraktives Fusswegnetz definieren. ▪ Neue, sichere und direkte Fussverbindungen schaffen. ▪ Verbesserte Erschliessung von Hanglagen u. a. durch Liftanlagen ▪ Verbesserungen an der bestehenden Anlage (z. B. Verbessern des Ausbaustandards, Verbreiterung zu schmalen Wegen, Barrierefreiheit, Trottoirnasen und Trottoirabsenkungen, Markierungen, bessere Wegweisung usw.). ▪ Verkehrsanlagen gemäss Norm umbauen (z. B. breitere Fuss-/Velowege).
<p>Verkehr intelligent steuern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fussgängerleitsystem aktualisieren, digitalisieren. ▪ Reduktion der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen. 	<p>Mobilitätsbewusstsein fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Propagieren des täglichen Gehens von 10'000 Schritten (z. B. Abgabe von Schrittzählern). ▪ Kampagne an Schulen (z. B. Pedibus). ▪ Kampagne Rücksichtnahme, Fairverkehr. ▪ Kampagne Stadt der kurzen Wege.

Tab. 3: Lösungsansätze gemäss Mobilitätsstrategie

Basierend auf diesen Lösungsansätzen werden für den Aktionsplan Fussverkehr der Fokus und die dazu notwendigen Massnahmen festgelegt. Dabei wird darauf geachtet, dass die Massnahmen im Zeitraum des Aktionsplans umsetzbar sind. Die wichtigsten Herausforderungen im Fussverkehr, welche mit dem vorliegenden Aktionsplan angegangen werden, sind:

- Steigern der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum;
- Schliessen von Netzlücken;
- Verringern der Trennwirkung von Hauptverkehrsachsen des Strassen- und Schienenverkehrs;
- Gegenseitiges Abstimmen und Prüfen eines Miteinanders des Fuss- und des Veloverkehrs, insbesondere im Zeitalter der E-Bikes;
- Überarbeiten der Planungsgrundlagen und Festlegen von Standards für den Fussverkehr.

3.4 Richtplanung Fussverkehr

Die Förderung des Fussverkehrs erfolgt nur in seltenen Fällen durch Massnahmen, die rein spezifisch auf den Fussverkehr ausgerichtet sind. Von besonderer Bedeutung ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr. Dazu gehören direkte Wege, der Ausbaustandard, die subjektive und objektive Sicherheit sowie auch die Umfeldqualität (Sitzgelegenheiten, WC-Anlagen, Trinkwasser usw.). Diese Anforderungen des Fussverkehrs an die Aufenthaltsqualität sollen mit den Standards im Richtplan festgelegt und langfristig berücksichtigt werden.

Zur Gewährleistung einer attraktiven und sicheren Quartierschliessung sind zudem vorhandene Netzlücken zu schliessen und Trennwirkungen durch verkehrsorientierte Strassen oder Bahnlinien zu minimieren. Fehlende wichtige Fusswegverbindungen, Zugänge zu den Quartierzentren und Zugänge zu Naherholungsgebieten, aber auch Sicherheitsdefizite sollen deshalb im neuen Richtplan Fussverkehr dargestellt und Massnahmen behördenverbindlich festgelegt werden. Im Richtplan sollen neu auch Standards für den Fussverkehr vorgegeben werden, u. a. um genügend bzw. mehr Platz für den Fussverkehr zu erhalten. Eine wichtige Basis für die Erarbeitung des Richtplans bildet die vorgesehene, zu erarbeitende GIS-Fachschale Fussgängerschwachstellen. In dieser Fachschale werden Schwachstellen georeferenziert erfasst und bewirtschaftet. Auch die Machbarkeit der im Raumentwicklungskonzept vorgeschlagenen Schräglifte soll in Zukunft weiter vertieft werden.

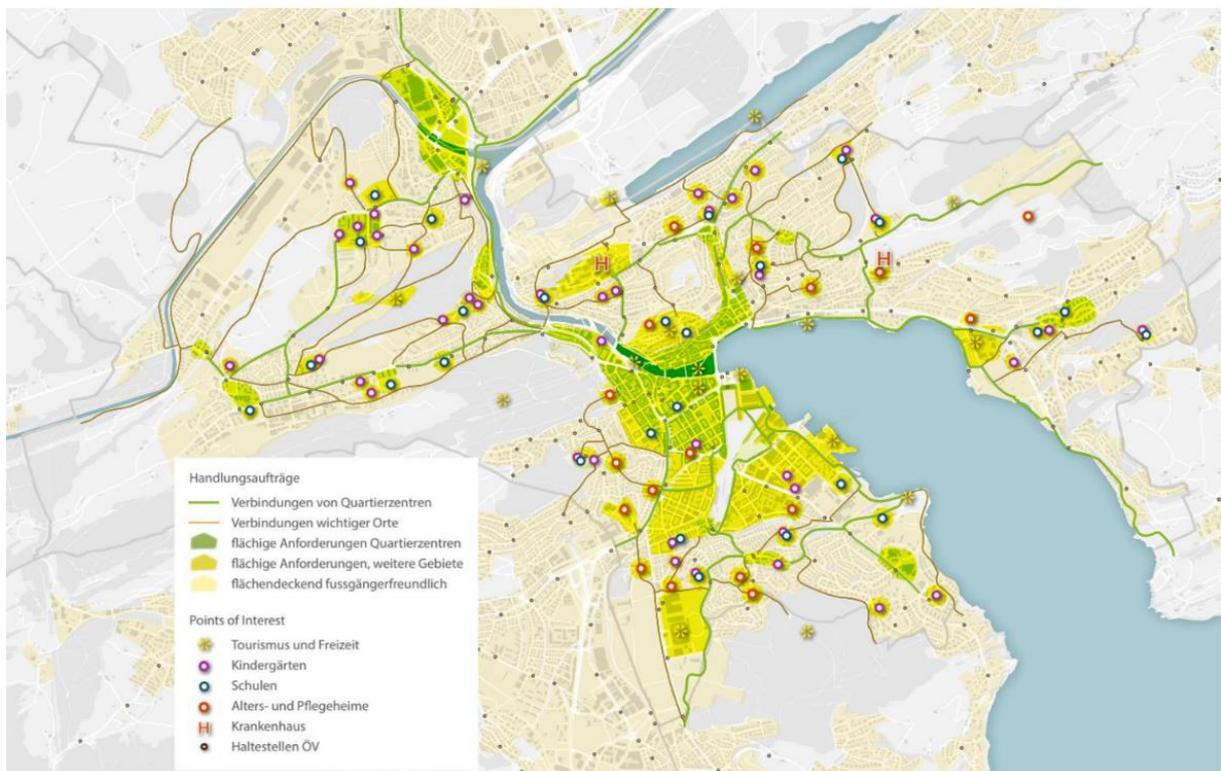


Abb. 5: Fusswegnetz mit wichtigen Zielorten und Gebieten (Mobilitätsanalyse 2017 Stadt Luzern)

3.5 Aktionsplan Fussverkehr: Massnahmen

Basierend auf dem Richtplan Fussverkehr sollen die zur Förderung des Fussverkehrs notwendigen Massnahmen in einem Aktionsplan Fussverkehr zusammengefasst werden. Der Aktionsplan Fussverkehr bietet somit eine Übersicht über die Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs. In Abstimmung mit den übergeordneten Zielsetzungen aus Mobilitätsstrategie und Raumentwicklungskonzept sowie unter Berücksichtigung der städtischen Finanzplanung und der Realisierbarkeit wurden den Massnahmen Prioritäten zugeordnet. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag werden die Mittel zur Umsetzung der Massnahmen erster Priorität beantragt.

In die Erarbeitung des Aktionsplans Fussverkehr waren auch die Vertreterinnen und Vertreter der Regionalgruppe Fussverkehr einbezogen. Mit dieser Gruppierung wird ein regelmässiger Austausch zu Fragen im Zusammenhang mit dem Fussverkehr gepflegt.

Wie bei der Veloförderung soll das Dreisäulenmodell auch für die Förderung des Fussverkehrs übernommen werden (siehe dazu auch Kapitel 2). Neben der Umsetzung von reinen Infrastrukturprojekten gewährleistet dieses Dreisäulenprinzip, dass mit Massnahmen in den Bereichen Dienstleistung und Kommunikation/Marketing das Verkehrsklima und -verhalten positiv beeinflusst werden kann. Im Grundsatz soll eine Gleichberechtigung zwischen diesen drei Säulen angestrebt werden, indem keine der drei Säulen vernachlässigt oder vergessen wird. Dazu ist es jedoch nicht notwendig, die finanziellen Ressourcen gleichmässig auf die drei Säulen zu verteilen. Die grössten Investitionen fallen nach wie vor bei den Infrastrukturen an. Im vorliegenden Aktionsplan lässt sich die finanzielle Dominanz der Infrastrukturmassnahmen gegenüber jenen aus Dienstleistung und Marketing deshalb nicht im effektiven Ausmass ersehen, weil viele infrastrukturelle Massnahmen separate Kreditvorlagen ans Stadtparlament nötig machen. So gehören beispielsweise die städtebauliche Aufwertung des Hirschmattquartiers und der Kleinstadt oder die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder der Hindernisfreiheit im öffentlichen Raum (insbesondere auch die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes [BehiG]) zu den wichtigsten infrastrukturellen Massnahmen der Fussverkehrsförderung. Dasselbe gilt für all jene Massnahmen, welche mit dem B+A zum Projekt «Stadtraum Luzern» beantragt werden und ganz wesentliche Bestandteile für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität darstellen.

3.5.1 Massnahmen Infrastruktur

Entscheidend für die Abstützung der Fussverkehrsförderung ist eine gute Infrastruktur. Unter den Infrastrukturmassnahmen werden auch die entsprechenden Planungsgrundlagen wie beispielsweise der Richtplan Fussverkehr und die dazu notwendigen Vorbereitungsarbeiten sowie Betriebsmassnahmen (z. B. Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen) verstanden.

Grundsätzlich wird angestrebt, den Fuss- und den Veloverkehr getrennt voneinander zu führen. In einer Stadt mit beschränktem Verkehrsraum ist dies aber nicht immer möglich. Es gibt Strassen und Plätze, in denen der Fuss- mit dem Veloverkehr und weiteren Verkehrsmitteln im Mischverkehr geführt werden muss.

In der nachfolgenden Tabelle sind die für die Zielerreichung notwendigen Infrastrukturmassnahmen aufgeführt. Zu jeder dieser Massnahmen wurde zudem ein Massnahmenblatt mit detaillierteren

Angaben erarbeitet. Dieses ist im Anhang 1 des vorliegenden Berichtes und Antrages zu finden. Die anfallenden internen Kosten sind bei den Kostenschätzungen mitberücksichtigt.

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN FUSSVERKEHR 1. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
1.1a	Richtplan Fusswege überarbeiten	250'000.–		Schliessen von Netzlücken, Verringern der Trennwirkung, Festlegen von Standards (behördenverbindlich)
1.1b	GIS-Fachschale Schwachstellen Fussverkehr aufbauen und bewirtschaften		70'000.–	Grundlage für Richtplan
1.1c	Erarbeiten von Standards für den Fussverkehr		80'000.–	Grundlage für Richtplan
1.2	Fuss- und Radweg entlang der Kleinen Emme	150'000.–		Zusammen mit Projekt Hochwasserschutz Kanton
1.3	Begegnungszone (Bergstrasse)		40'000.–	Gutachten und Umsetzung
1.4	Tempo-30-Zonen		120'000.–	Gutachten und Umsetzungen
	TOTAL	400'000.–	310'000.–	
	TOTAL IR + ER	710'000.–		

Tab. 4: Übersicht über die im B+A vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN FUSSVERKEHR 2. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
1.5	Vorstudie Fussverkehrsverbindung über Gleisfeld Bahnhof	200'000.–		Vorstudie
1.6	Vorstudie von Schrägliften		200'000.–	REK, Vorstudie SIA
1.7	Kleinere Verbesserungsmassnahmen z. B. Trottoirnasen, Trottoirabsenkungen usw.		100'000.–	Verbessern der Begehrbarkeit und Sicherheit
	TOTAL	200'000.–	300'000.–	
	TOTAL IR + ER	500'000.–		

Tab. 5: Übersicht der Infrastrukturmassnahmen 2. Priorität

3.5.2 Massnahmen Dienstleistungen

Dienstleistungen sind der Überbegriff für Massnahmen, welche das Zufussgehen vereinfachen oder komfortabler machen. Sie sollen motivieren und es der Bevölkerung erleichtern, vermehrt zu Fuss zu gehen. Die Massnahmen bezwecken relativ spontan und in kurzer Zeit, z. B. innert Jahresfrist, auf kleinere Anliegen oder Ideen aus der Bevölkerung eingehen zu können, ohne dass jeweils lange Budgetprozesse abgewartet werden müssen.

DIENSTLEISTUNGSMASSNAHMEN FUSSVERKEHR 1. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
2.1	Fussgänger-Internet-Plattform		60'000.–	Ausbauen, aktualisieren und bekannter machen
2.2	Fussgängerservices		100'000.–	z. B. Handläufe, Wasserspender, Schliessfächer usw.
2.3	Pilotversuch Micro-Hubs in der Altstadt (Citylogistik)		30'000.–	Versuch in Zusammenarbeit mit City Vereinigung Luzern
	TOTAL		190'000.–	

Tab. 6: Übersicht über die im B+A vorgesehenen Dienstleistungsmassnahmen

DIENSTLEISTUNGSMASSNAHMEN FUSSVERKEHR 2. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
2.4	Sitzgelegenheiten (siehe Kap. 2.5)		80'000.–	Parkanlagen, entlang von Ufern, Haltestellen usw.
2.5	Aktualisierung Fussgängerleit-system (Signaletik)		100'000.–	Bestehendes System aktualisieren (2023)
	TOTAL		180'000.–	

Tab. 7: Übersicht der Dienstleistungsmassnahmen 2. Priorität

3.5.3 Massnahmen Kommunikation

Der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Fussverkehr kommt eine hohe Bedeutung zu, da sonst die Gefahr besteht, dass dieser im Vergleich zu den übrigen Verkehrsarten vergessen geht bzw. dessen Bedeutung unterschätzt wird. Durch Kommunikation und Marketing soll die Bevölkerung zudem ermuntert werden, vermehrt die eigenen Füsse zu nutzen. Mit guten Kommunikationsangeboten soll es für die Bevölkerung ein Leichtes sein, sich zu informieren, z. B. über die Standorte der öffentlichen WC-Anlagen, des nächsten Trinkbrunnens oder des nächsten Spielplatzes.

KOMMUNIKATIONSMASSNAHMEN FUSSVERKEHR 1. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
3.1	Fussverkehrszählungen		70'000.–	Beschaffung Zähler, Zählung und Publikation
3.2	Diverse Kampagnen		200'000.–	Wissenswertes Fussverkehr, Sichtbarkeit, Gesundheit, Fairverkehr, Schrittzähler usw.
3.3	Teilnahme an Benchmarking Fussverkehr		30'000.–	z. B. «GEHsund»
	TOTAL		300'000.–	

Tab. 8: Übersicht über die im B+A vorgesehenen Kommunikationsmassnahmen

KOMMUNIKATIONSMASSNAHMEN FUSSVERKEHR 2. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
3.4	Marketing bei Eröffnungen von Infrastrukturen, Dienstleistungen, Jubiläen		50'000.–	Zirka Fr. 10'000.– pro Jahr
	TOTAL		50'000.–	

Tab. 9: Übersicht der Kommunikationsmassnahmen 2. Priorität

3.6 Weitere Massnahmen, die nicht Bestandteil dieses B+A sind

Folgende Themen werden in diesem B+A nicht behandelt, da bereits entsprechende Konzepte für deren Umsetzungen festgelegt wurden.

3.6.1 Strassenraumgestaltung und Stadtraum

Für die Fussverkehrsförderung ist von grösster Bedeutung, dass möglichst kurze und direkte Wege bestehen, dass sich die zu Fuss Gehenden auf den Wegen sicher fühlen und dass die Wege einladend gestaltet sind. Diesen Grundsätzen ist in jüngster Vergangenheit mit verschiedenen grösseren Infrastrukturmassnahmen Rechnung getragen worden. So wurden beispielsweise das gesamte Hirschmattquartier und die Kleinstadt im Zuge der notwendigen Leitungserneuerungen neu und attraktiv umgestaltet, und weitere Massnahmen zur Aufwertung der Stadträume stehen mit den Projekten «Neugestaltung Bahnhofstrasse/Theaterplatz» und «Stadtraum Luzern» bevor. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind im Rahmen der Massnahmen zur Fusswegsicherung viele Strassenquerungen sicherer und damit auch fussgängerfreundlich umgestaltet worden. Dasselbe Ziel wird auch mit den Massnahmen, welche im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes den öffentlichen Raum hindernisfrei gestalten, verfolgt. Und schliesslich hat auch die Umsetzung des Plan Lumière in weiten Teilen der Innenstadt und den beliebten Naherholungsgebieten entlang

der See- und Reussufer zur Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit und der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beigetragen. Für alle diese Infrastrukturmassnahmen, die einen grossen Beitrag zur Förderung des Fussverkehrs leisten, wurden bzw. werden in naher Zukunft dem Stadtparlament separate Kreditvorlagen unterbreitet.

3.6.2 Öffentliche WC-Anlagen

Moderne öffentlich zugängliche WC-Anlagen entsprechen einem wichtigen Bedürfnis. Die Modernisierung und der bedürfnisgerechte Ausbau der städtischen WC-Anlagen erfolgt gemäss dem Bericht und Antrag 47 vom 11. November 2009: «Masterplan öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern» und dem Bericht und Antrag 33 vom 3. Dezember 2014: «Masterplan 2 öffentliche WC-Anlagen der Stadt Luzern».

3.6.3 Behindertenkonforme Haltestellen (BehiG)

Gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3) sind Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge für mobilitätseingeschränkte Personen zugänglich einzurichten. Die Stadt Luzern ist bestrebt, diesen Anforderungen bestmöglich gerecht zu werden.

In der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 12. November 2003 (VböV; SR 151.34) werden die Anforderungen an Einrichtungen, Fahrzeuge und Dienstleistungen des ÖV definiert, die Prioritäten zu deren Umsetzung festgelegt und die Voraussetzungen für die Gewährung von Finanzhilfen bestimmt. Die erforderlichen Anpassungen sind gemäss Art. 22 BehiG bei Anlagen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs bis spätestens 2023 vorzunehmen. Bei der Strasseninfrastruktur (Bushaltestellen) ist der Strasseneigentümer für die BehiG-konforme Gestaltung der Haltestellen verantwortlich. Dazu wird ein separater B+A erarbeitet.

3.6.4 Überdeckte Wartebereiche bei Bushaltestellen

Der Witterungsschutz und mit der Klimaerwärmung zunehmend auch der Schutz vor der Sonne sind für den Fussverkehr wichtige Elemente. Ob eine Haltestelle mit einem Busunterstand oder sonstigem Witterungsschutz versehen wird, hängt vor allem von den Fahrgastfrequenzen ab. Auch die Grösse des Unterstandes wird aufgrund der Fahrgastfrequenzen festgelegt. Dazu hat der Verkehrsverbund (VVL) zusammen mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Luzern (vbl) Richtlinien erarbeitet. Überdeckte Wartebereiche bei Busunterständen liegen zwar im Zuständigkeitsbereich der Standortgemeinde. In der Stadt Luzern werden diese in der Regel zusammen mit Strassenprojekten geplant oder als separate Vorhaben umgesetzt und bilden daher nicht Bestandteil des vorliegenden Aktionsplans.

3.7 Termine und Tranchen

Die Massnahmen werden in den nächsten Jahren etappenweise umgesetzt. Aus den einzelnen Massnahmenblättern sowie der unten stehenden Tabelle ist ersichtlich, wann die Umsetzung geplant ist. Da viele Massnahmen auch von exogenen Faktoren abhängig sind, können Verschiebungen auftreten (z. B. Einsprachen oder fehlende Einigung mit Grundeigentümerschaften). In diesem Fall soll die Möglichkeit bestehen, dafür ein dannzumal aktuelles Ersatzprojekt aufzunehmen. Der Entscheid darüber obliegt der Projektsteuerung. Interaktionen, z. B. mit Partnern, sollen ebenfalls möglich bleiben.

ERFOLGSRECHNUNG, MASSNAHMEN; TERMINE, TRANCHEN							
Nr.	Massnamen	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1.1b	GIS-Fachschale Schw achstellen Fussverkehr aufbauen und bew irtschaften		40'000	10'000	10'000	10'000	70'000
1.1c	Erarbeiten von Standards für den Fussverkehr		70'000	10'000			80'000
1.3	Begegnungszone (Bergstrasse)		40'000				40'000
1.4	Tempo-30-Zonen	40'000	80'000				120'000
2.1	Fussgänger-Internet-Plattform		15'000	15'000	15'000	15'000	60'000
2.2	Fussgängerservices		25'000	25'000	25'000	25'000	100'000
2.3	Pilotversuch Micro-Hubs in der Altstadt (Citylogistik)		30'000				30'000
3.1	Fussverkehrszählungen		40'000	10'000	10'000	10'000	70'000
3.2	Diverse Kampagnen		50'000	50'000	50'000	50'000	200'000
3.3	Teilnahme an Benchmarking Fussverkehr			15'000		15'000	30'000
TOTAL JAHRESTRANCHEN		40'000	390'000	135'000	110'000	125'000	800'000

Tab. 10: Übersicht Termine und Jahrestanchen aus der Erfolgsrechnung

INVESTITIONSRECHNUNG, MASSNAHMEN; TERMINE, TRANCHEN							
Nr.	Massnamen	2019	2020	2021	2022	2023	Total
1.1a	Richtplan Fussw ege überarbeiten		100'000	70'000	50'000	30'000	250'000
1.2	Fuss- und Radw eg entlang der kleinen Emme		150'000				150'000
TOTAL JAHRESTRANCHEN		0	250'000	70'000	50'000	30'000	400'000

Tab. 11: Übersicht Termine und Jahrestanchen aus der Investitionsrechnung

Aktionsplan Veloverkehr



4 Aktionsplan Veloverkehr 2019–2023

4.1 Das Potenzial ist gross

Um die Mobilität stadtverträglicher und das Gesamtverkehrssystem effizienter zu machen sowie als Beitrag zu einem attraktiven Stadtleben soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden. Das Velofahren in der Stadt Luzern soll sicherer werden, und die Velofahrerinnen und Velofahrer sollen sich auch sicherer fühlen.

Das Potenzial des Veloverkehrs wird heute bei Weitem nicht ausgeschöpft, obwohl durch den Boom des E-Bikes das Stadtgebiet sehr geeignet wäre. Dies zeigt sich auch im Vergleich mit ausländischen Städten wie Freiburg im Breisgau, Utrecht, Eindhoven oder Kopenhagen, die seit vielen Jahren den Veloverkehr konsequent fördern und deren Veloanteile am Modalsplit ganz andere Dimensionen haben als etwa in Luzern.

Auf kurzen bis mittleren Strecken entlastet der Veloverkehr den zusehends an seine Kapazitätsgrenzen stossenden Strassenverkehr. Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 10 km/h beim klassischen Velo und 20 km/h beim E-Bike und einem für Alltagswege akzeptierten Reisebudget von 15 Minuten pro Fahrt ergeben sich die folgenden Veloeinzugsgebiete für die Stadt Luzern.

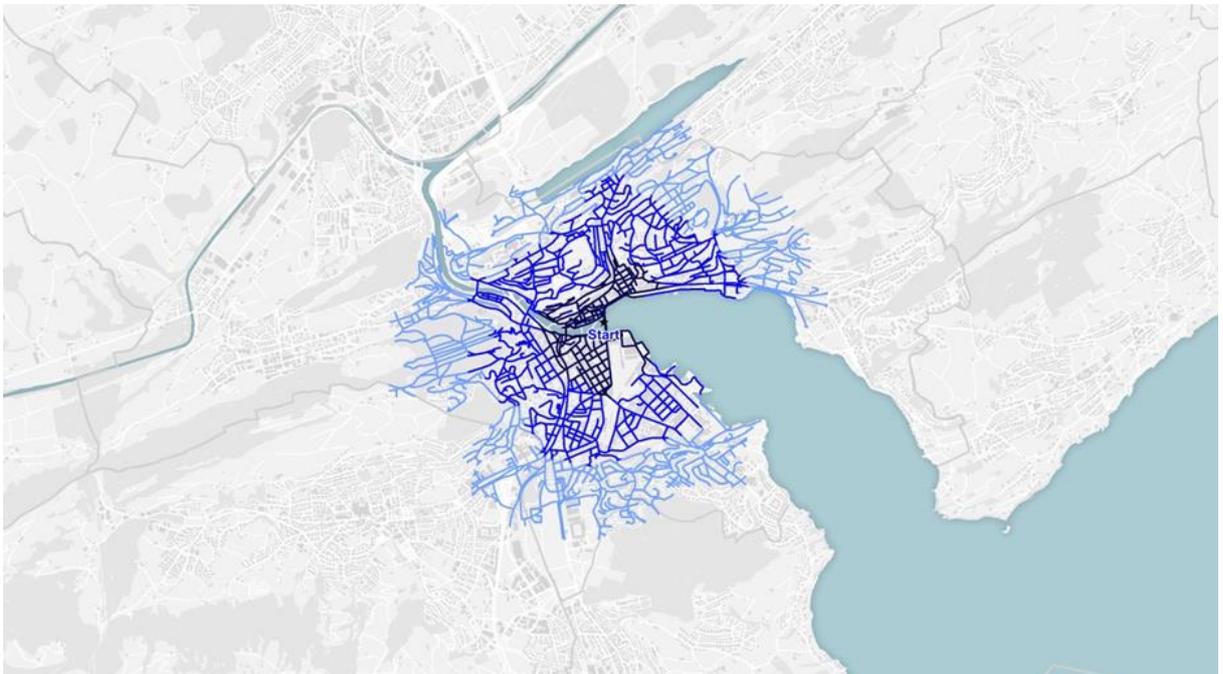


Abb. 6: Erreichbarkeiten 15 Minuten ab Seebücke (Geschwindigkeit 10 km/h, Velo) / Farbabstufung: 5'/10'/15'

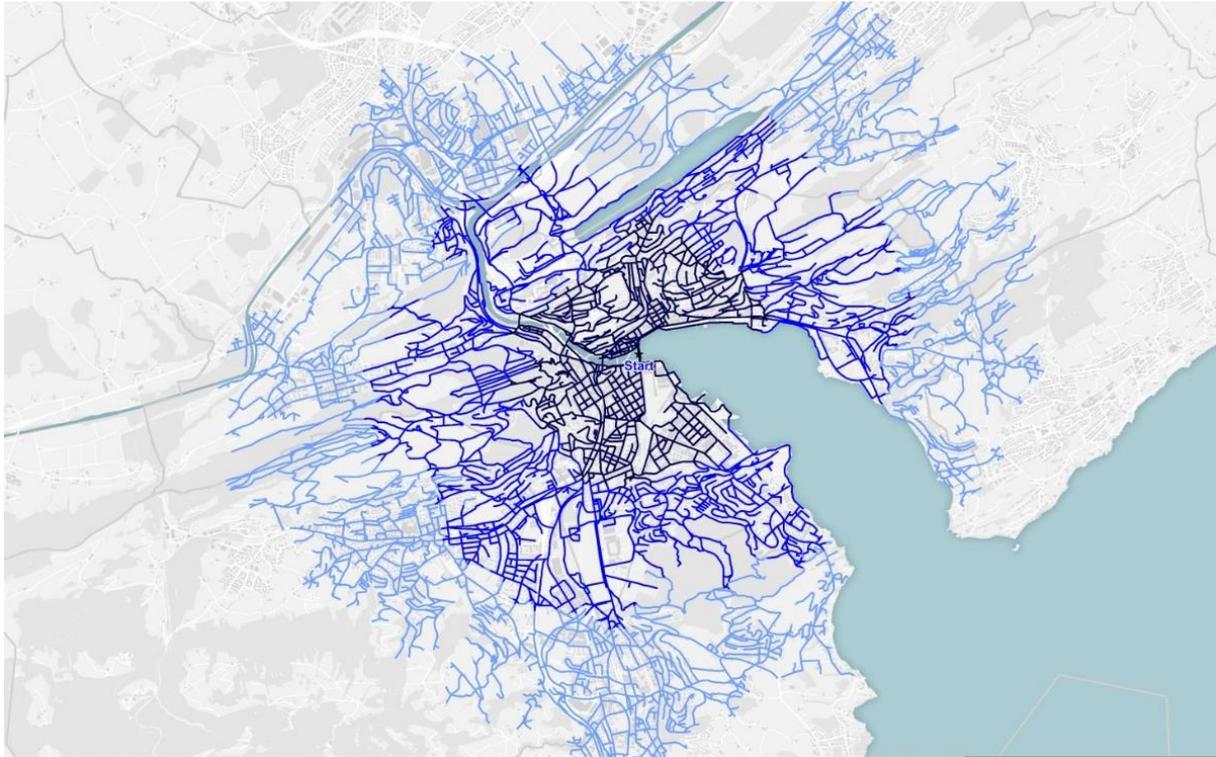


Abb. 7: Erreichbarkeiten 15 Minuten ab Seebücke (Geschwindigkeit 20 km/h, E-Bike, inkl. Berücksichtigung der Hanglagen), Farbabstufung: 5/10/15'

Im Jahr 2015 wurde die GIS-Fachschale Veloschwachstellen aufgebaut. In dieser Fachschale werden georeferenziert einerseits Schwachstellen, andererseits auch Wünsche und Verbesserungsvorschläge zum Veloverkehr erfasst und bewirtschaftet. Derzeit sind in der Fachschale rund 60 Anliegen erfasst.

Diese Fachschale war eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung des Aktionsplans. Die Fachschale wird aber auch für die Umsetzung der verschiedenen Massnahmen gebraucht; insbesondere auch für die Überarbeitung des Richtplans leichter Zweiradverkehr der Stadt Luzern.

4.2 Ziele für den Veloverkehr

4.2.1 Strategische Ziele

Die Veloförderung der Stadt Luzern hat die nachfolgend formulierten strategischen Ziele:

- Luzern positioniert sich als velofreundliche Stadt.
- Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist deutlich erhöht.
- Die Lücken im Velonetz sind geschlossen.
- Die Sicherheit auf dem Velonetz ist hoch.
- Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind gut erreichbar und in genügender Anzahl vorhanden.
- Das Image des Velos als Verkehrsmittel und der Velofahrenden ist gut.
- Rücksichtsvolles Verhalten der Velofahrenden ist normal.
- Der Veloverkehr leistet einen Beitrag zur Zielerreichung gemäss Energiereglement.

4.2.2 Wirkungsziele

Mit der Veloförderung sollen gemäss Mobilitätsstrategie 2018–2022 und dem Raumentwicklungs-konzept die folgenden Modalsplit-Werte anvisiert werden. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll bis ins Jahr 2023 um 3 Prozentpunkte gesteigert werden.

Verkehrsmittel	2014 Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 (korrigierte Werte)	2018 Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015	2023 Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2020	2035 Langfristige Zielwerte
Fussverkehr	13	13	14	15
Veloverkehr	3	5	8	10
ÖV	34	32	35	37
Auto	47	47	41	36
Übrige	3	3	2	2
Total	100	100	100	100

Tab. 12: Übersicht über tatsächliche und anvisierte Modalsplit-Werte (Territorialprinzip)

Weitere für den Veloverkehr relevante Richtgrössen aus dem Raumentwicklungskonzept für den Zeithorizont 2035 sind:

- Das Stadtzentrum ist aus den Quartieren und Arbeitsplatzgebieten innerhalb von maximal 15 Minuten mit dem ÖV oder Velo erreichbar.
- Auf Velohaupttrouten wird für Fuss- bzw. Velowege eine Breite von 2,5 Metern und in beide Richtungen kombiniert 4 Metern angestrebt, damit sich Radfahrende sicher überholen können.

4.3 Herausforderungen und Lösungsansätze

Ein attraktives Velonetz zeichnet sich durch direkte und sichere Haupttrouten aus. Diese Forderung steht im Konflikt mit den Anforderungen anderer Verkehrsmittel an die Beibehaltung ihrer Flächen und Verkehrsabläufe. Dies gilt insbesondere an neuralgischen Stellen, wo kaum zusätzliche Flächen zur Verfügung stehen werden. Dort ist die Herausforderung, durchgehende und sichere Velorouten anbieten zu können, besonders hoch.

In der Mobilitätsstrategie ist der Aktionsplan Veloverkehr als eines von 12 Kernanliegen enthalten. Basierend auf den strategischen Stossrichtungen werden für den Veloverkehr folgende Lösungsansätze aufgeführt:

Lösungsansätze basierend auf den strategischen Stossrichtungen:

Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen

- Der Veloverkehr erhält in der Planung und Realisierung von Stadträumen und Verkehrsanlagen eine erhöhte Priorität.
- Anliegen des Veloverkehrs als Bestandteil von Siedlungsentwicklungen berücksichtigen.

Mehr Mobilität auf gleicher Fläche ermöglichen

- Direktes, sicheres, zusammenhängendes und damit attraktives Veloroutennetz
- Veloroutennetz vermehrt auf die ungeübten Velofahrenden ausrichten.
- Neue Verkehrsführungen auf bestehenden Strassen realisieren.
- Velo-/Busspuren talwärts kombinieren.
- Verkehrsknoten umbauen mit besseren Quermöglichkeiten und Fahrbeziehungen für den Veloverkehr.
- Infrastrukturen ergänzen mit zusätzlichen Velopumpen, Servicestellen, Velowaschanlagen, Stromversorgungsmöglichkeiten für E-Bikes usw.

Verkehr intelligent steuern

- Vorstarts bei Lichtsignalanlagen erhöhen die Verkehrssicherheit.
- Zusätzliche Velobevorzugungssampeln an Kreuzungen (z. B. Velovorstart)

Mobilitätsbewusstsein fördern

- Das Velofahren in der Stadt Luzern als Thema positionieren und die umgesetzten Massnahmen für die Öffentlichkeit sichtbar machen.
- Velofahren gehört zum städtischen Lifestyle.
- Rücksichtsvolles Verhalten unter den Verkehrsteilnehmenden fördern (Velo-/Fussverkehr, MIV-Veloverkehr).

Tab. 13: Lösungsansätze gemäss Mobilitätsstrategie

Basierend auf diesen Lösungsansätzen werden für den Aktionsplan der Fokus und die dazu notwendigen Massnahmen festgelegt. Dabei wird darauf geachtet, dass die Massnahmen im Zeitraum des Aktionsplans umsetzbar sind. Die wichtigsten Herausforderungen im Veloverkehr, welche mit dem vorliegenden Aktionsplan angegangen werden sollen, sind:

- Schliessen von Netzlücken, Eliminierung von Schwachstellen und Verbesserung der Durchgängigkeit für den Veloverkehr;
- Verbesserung der Verbindungen entlang der Hauptachsen, Steigerung der Benutzerfreundlichkeit und Sicherheit für die Velofahrenden;
- Gegenseitiges Abstimmen und Prüfen eines Miteinanders des Fuss- und des Veloverkehrs, insbesondere im Zeitalter der E-Bikes;
- Bedarfsgerechter Ausbau der Veloabstellplätze;
- Überarbeiten der Planungsgrundlagen und Festlegen von Standards für den Veloverkehr.

4.4 Richtplanung Veloverkehr

Um die Zielsetzungen im Veloverkehr zu erreichen, ist es notwendig, das Veloroutennetz vermehrt auch auf weniger geübte Velofahrende auszurichten. Eine Steigerung des Veloanteils kann nur erreicht werden, wenn es gelingt, alle Alters- und sozialen Gruppen nachhaltig zur Velonutzung zu motivieren. Es sollen daher mehr Velohaupttrouten realisiert werden, die weitgehend getrennt vom Autoverkehr geführt werden. Auf diesen soll einerseits ein zügiges Vorwärtskommen gewährleistet werden, andererseits soll auf diesen auch entspannt und mit Genuss gefahren werden können. Ein

Beispiel dafür ist das 2017 eröffnete Freigleis, welches als kombinierter Fuss-/Veloweg die Neustadt entlang dem ehemaligen Zentralbahntrasse mit Luzern Süd verbindet.

Fehlende, wichtige Veloverbindungen sollen im Richtplan Veloverkehr dargestellt und Massnahmen behördenverbindlich festgelegt werden. Im Richtplan sollen auch Standards für den Veloverkehr vorgegeben werden. Für die Stadt ist es wichtig, vom Zentrum aus in alle Nachbargemeinden Velohaupttrouten zu haben. Diese sollen regional verknüpft und mit den Nachbargemeinden abgestimmt sein. Aufgrund der Topografie verlaufen einige Velohaupttrouten auf Kantonsstrassen. Hier ist es notwendig, die Strassenquerschnitte zugunsten des Fuss- und des Veloverkehrs zu optimieren. Das ist insbesondere bei der Halden-, Zürich- und Bernstrasse, aber auch beim Schweizerhofquai sowie der Seebrücke der Fall.

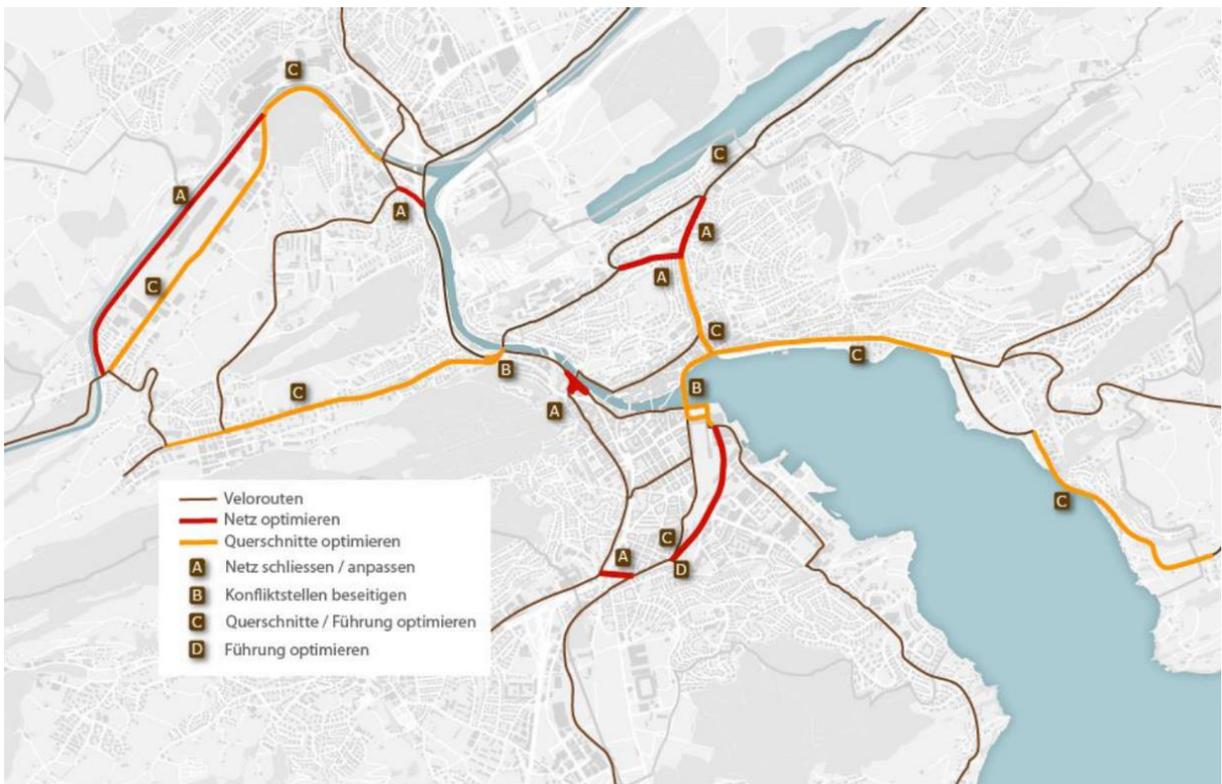


Abb. 8: Velohauptachsen mit den wichtigsten Schwachstellen (Mobilitätsanalyse 2017 Stadt Luzern)

4.5 Veloverleihsysteme

Der Veloverleih als Dienstleistungsmassnahme ist ein geeignetes Mittel zur Veloförderung. Es geht dabei um eine Mobilitätsdienstleistung für mittlere Distanzen und eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr, zum Fussverkehr und zum privaten Auto. Veloverleihsysteme können eine relevante Rolle im Gesamtverkehrssystem einnehmen. Sie ergänzen das öffentliche Transportsystem auf der sogenannten letzten Meile. Veloverleihsysteme sind umweltfreundliche, gesunde und kostengünstige Mobilitätsangebote. Als Alternative zum eigenen Velo sind die Veloverleihsysteme auch ein typisches Beispiel der modernen «Shared Mobility» und Teil der «Sharing Economy». Die Stadt Luzern kennt seit 2011 das Veloverleihsystem Nextbike. Nextbike kommt aus Deutschland, wo es derzeit in rund 50 Städten und weltweit in 24 Ländern angeboten wird. In Luzern und Umgebung wird Nextbike als stationsgebundenes System betrieben. Das heisst, die Nextbikevelos werden an vorgegebenen Stationen mittels App zum Ausleihen und Zurückgeben angeboten. Gemeinsam mit den Gemeinden Sursee, Hergiswil NW, Stans, Stansstad, Horw und Nidwalden Tourismus lancierte die Stadt im März 2017 die Kampagne «take a bike». Die Einwohnerinnen und Einwohner dieser sechs Gemeinden konnten 2017 alle Velos des Veloverleihsystems «nextbike» kostenlos nutzen. Der Erfolg dieser Aktion ist aus dem nachstehenden Diagramm ersichtlich. Die Stadt Luzern und inzwischen zwölf weitere Gemeinden stellen auch 2018 für ihre Bevölkerung Nextbike gratis zur Verfügung. Die Ausleihen sind weiter ansteigend.

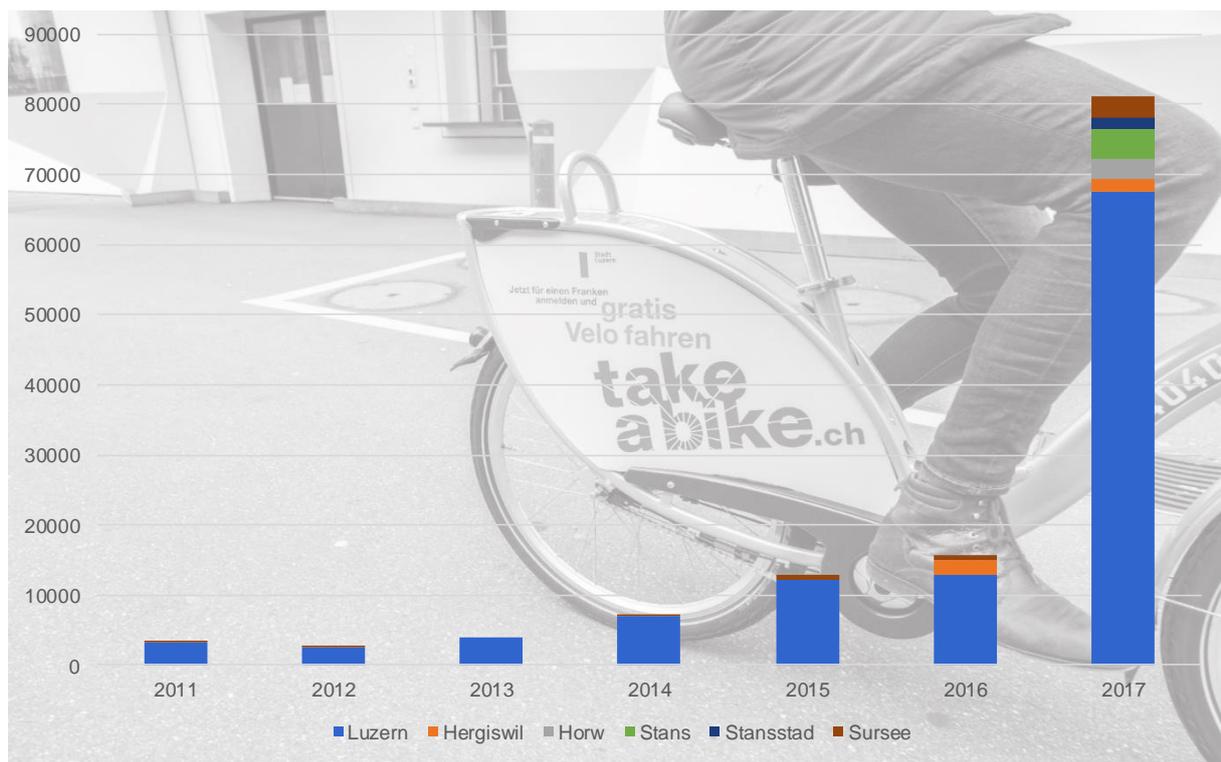


Abb. 9: Entwicklung der Anzahl Ausleihen Nextbike

Im Jahr 2017 versuchten verschiedene Firmen, in europäischen Städten stationslose Veloverleihsysteme (Free Floating) zu etablieren. Beim stationslosen Veloverleih ortet, bucht und bezahlt der Nutzer oder die Nutzerin das Velo mittels App. Bezug und Rückgabe der Velos sind nicht an fixe Stationen gebunden. Auch die Stadt Luzern erhielt solche Anfragen von Firmen.

Da sowohl stationsgebundene wie auch Free-Floating-Systeme ihre Stärken und Schwächen haben, ist eine Kombination der beiden Systeme anzustreben, sodass vor allem die Stärken der beiden Systeme situationsbezogen zur Geltung kommen. In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Vor- und Nachteile der beiden Systeme gegenübergestellt.

Stationsgebunden	Free Floating
<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standorte sind bekannt und auch ohne Ortung auffindbar. ▪ Die Reise wird dadurch planbarer, auch ohne App. ▪ Zumeist stehen mehrere Velos am selben Standort zur Verfügung (z. B. für Gruppen). ▪ Die systematische Wartung der Velos wird vereinfacht. ▪ Das ordentliche Abstellen der Velos wird gefördert (weniger Falschparker). 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückgabe überall möglich ▪ Direkte Fahrt an den Zielort ▪ Keine Ausscheidung/Reservation von Flächen notwendig ▪ Evtl. feinere Verteilung der Velos ▪ Keine Signalisation oder Markierungen ▪ Tiefe Kosten für Inbetriebnahme
<p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückgabemöglichkeiten sind eingeschränkt. ▪ Grössere Distanzen zum Zielort ▪ Die Ausscheidung von geeigneten Stationen ist im meist intensiv genutzten öffentlichen Raum schwierig. ▪ Für die Abgrenzung und Kennzeichnung der Stationen sind evtl. Bauarbeiten und Markierungen nötig. ▪ Höhere Kosten durch Bau und Unterhalt der Stationen 	<p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Frei abgestellte Velos wirken im öffentlichen Raum unordentlich und können Personen oder Fahrzeuge behindern. ▪ In öffentlichen Veloabstellplätzen abgestellt, reduzieren sie deren Kapazität. ▪ Velos sind schwieriger auffindbar; Smartphone mit App, GPS und/oder Datenabo nötig für Lokalisation und Gebrauch. ▪ Für Gruppen schwierig; mehrere Velos gleichzeitig zu finden, ist Glücksache. ▪ Die Velos sind meist ohne GPS-Chip und werden über das Smartphone der Nutzenden lokalisiert. Das heisst, der Standort des Velos ist nur im Moment des Öffnens bzw. Schliessens bekannt. ▪ Systematische Wartung der Velos ist erschwert. ▪ Speziell der Einsatz von Elektrovelos (regelmässige Batteriewartung nötig) ist erschwert. ▪ Defekte oder herumliegende Velos beeinträchtigen das Image des Verleihsystems und der involvierten Werbepartner und Sponsoren.

Tab. 14: Gegenüberstellung von stationsgebundenen und Free-Floating-Systemen

Aufgrund der Vor- und Nachteile der beiden Systeme zeigt sich, dass im innerstädtischen Bereich ein stationsgebundenes System mit einer grossen Anzahl an Stationen aufgrund der besseren Bewirtschaftbarkeit, Ordnung und Auffindbarkeit der Velos besser geeignet ist. In Stadtrandgebieten, wo Stationen weniger dicht angeboten werden können, hat dagegen das Free Floating seine Stärken. Durch eine jeweilige Zonenzuteilung können die Systeme kombiniert werden. Dies wird von verschiedenen Anbietern, z. B. Nextbike, bereits heute angeboten.

Das Aufstellen von Mietvelos auf öffentlichem Grund ist bewilligungspflichtig, da mehrere Hundert Leihvelos, die an den nutzungsintensivsten Standorten in der Stadt zu stehen kommen, nach der

hier vertretenen Rechtsauffassung einen gesteigerten Gemeingebrauch darstellen. Das Gleiche gilt für E-Scooter. Auch in dieser Sparte hat die Stadt bereits Anfragen erhalten. Durch die Bewilligungspflicht hat die Stadt eine Steuerungsmöglichkeit, indem sie klar vorgibt, auf welche Weise das Anbieterunternehmen die verschiedenen öffentlichen Interessen (Ordnung, gute Bewirtschaftung, Kautions, Auswertung der Nutzerdaten usw.) und anderen privaten Interessen (Datenschutz, ausreichend Platz für Parkierung privater Velos, Platz für andere Aktivitäten usw.) zu berücksichtigen hat und welche Sanktionen bei Nichtbeachtung drohen.

Im November 2017 beschloss der Stadtrat, vorläufig keine Bewilligungen für stationslose Veloverleihsysteme (Free Floating) zu erteilen. Die Gründe dafür waren:

- Die Abstellplätze für Velos in der Innenstadt sind bereits sehr stark belegt und die bestehende Nachfrage nur ungenügend abgedeckt.
- Ein zusätzliches Angebot von Leihvelos verschärft die Situation für die Nutzerinnen und Nutzer von privaten Velos und dürfte zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch ausserhalb der markierten Abstellplätze parkierte Velos führen.
- Es besteht die Gefahr einer punktuellen Überversorgung mit einer zu grossen Zahl an Velos, die nicht in Gebrauch sind und markierte Abstellplätze wie auch den übrigen öffentlichen Raum belegen, ohne einen zusätzlichen Nutzen zu generieren.
- Mit Nextbike besteht ein funktionierendes, attraktives und flächendeckendes Gesamtsystem mit hoher Verlässlichkeit und Qualität. Die Notwendigkeit zusätzlicher Angebote zur Förderung des Veloverkehrs ist daher nicht gegeben, da das bestehende System den Bedarf an Leihvelos bereits hinreichend abdeckt.
- Der Bedarf auf dem Platz Luzern für eine Vielzahl von Anbietern ist zu klein.
- Zudem waren die Geschäftsmodelle der Anbieter nicht transparent.

Im Sinne eines möglichst attraktiven Angebots für die Nutzenden ist der Wettbewerb unter verschiedenen Anbietern aber zu begrüssen. Dieser soll jedoch über periodische Ausschreibungen erfolgen und nicht über die Bewilligung unkoordinierter Einzelangebote. Im Rahmen der Realisierung des vorliegenden B+A soll daher eine Ausschreibung des Veloverleihsystems für Luzern und Umgebung durchgeführt werden. Da inzwischen verschiedene Gemeinden in verschiedenen Kantonen bei Nextbike mitmachen, sind diese als Partner in die Ausschreibung einzubeziehen. Mit diesem Vorgehen wird auch den wettbewerbsrechtlichen Vorgaben Rechnung getragen.

Im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung soll das Veloverleihsystem zumindest auf Stadtgebiet mit einem E-Bike-Angebot erweitert werden. Damit wird der topografischen Lage der Stadt Luzern besser Rechnung getragen, denn mit einem E-Bike-Angebot können auch die hügeligen Gebiete der Stadt bequem mit dem Velo befahren werden. Denkbar sind künftig auch weitere Angebote im Elektrobereich, welche sich allenfalls für Verleihsysteme eignen (z. B. E-Scooter).

Die Durchführung der Ausschreibung des Veloverleihsystems ist in diesem B+A als Massnahme im Dienstleistungsbereich enthalten. Sie ist für 2023 vorgesehen.

Mit «Carvelo2go» stehen seit 2017 auch einige Lastenvelos zur Verfügung. Lastenvelos eignen sich im dicht besiedelten Raum ausgezeichnet zum Transport von Gütern und Personen. Neben

dem praktischen Nutzen für die Feinverteilung stehen sie auch für einen urbanen Trend. Deren Potenzial ist noch längst nicht ausgeschöpft.

4.6 Aktionsplan Veloverkehr: Massnahmen

Wie in der Ausgangslage ausgeführt, zeigen die seit 2012 ergriffenen Massnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Dienstleistungen und Marketing Wirkung. Der Anteil des Velos am Gesamtverkehr steigt, und das Image des Velos als Verkehrsmittel verbessert sich. Die Leistungen der Stadt Luzern in den letzten Jahren werden gesamtschweizerisch anerkannt und wurden 2016 mit dem «Prix Velo» honoriert. Das Image der Velofahrenden hingegen verschlechtert sich zusehends. Für die Stigmatisierung der Velofahrenden sind diese aber nur teilweise selbst verantwortlich. Mit geeigneten infrastrukturellen und kommunikativen Massnahmen lassen sich hier Verbesserungen erreichen.

Bis die Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie erreicht sind, braucht es allerdings kontinuierliche Anstrengungen in allen drei Teilbereichen der Veloförderung.

Grössere Infrastrukturprojekte, wie etwa die Planung und Realisierung einer Velostation entlang der Bahnhofstrasse, sind eigene Investitionsprojekte, die in der Investitionsplanung der Stadt eingestellt werden und deren Ausführungskredite über eigene Berichte und Anträge durch den Grossen Stadtrat beschlossen werden. Kleinere Infrastrukturmassnahmen, kleinere Planungsaufgaben, Aufgaben im Bereich des Marketings oder im Dienstleistungsbereich leisten aber für die Veloförderung ebenfalls einen massgebenden Beitrag. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag soll der Kredit für eben diese Massnahmen für die nächsten Jahre bewilligt werden. Alle hier aufgeführten Massnahmen zur Veloförderung sind Teil der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern.

In die Erarbeitung des Aktionsplans Veloverkehr waren auch die Vertreterinnen und Vertreter der Planungsgruppe von Pro Velo einbezogen. Mit dieser Gruppierung wird ein regelmässiger Austausch zu Fragen im Zusammenhang mit dem Veloverkehr gepflegt.

4.6.1 Zuständigkeit und Finanzierung

Die Zuständigkeit bezüglich Finanzierung ergibt sich aus der Zuständigkeit für die entsprechenden Infrastrukturen. Der Kanton ist für die Kantonsstrassen und die Stadt Luzern für die Gemeindestrassen innerhalb des Stadtgebietes zuständig. Nachfolgend sind jene Massnahmen aufgeführt, welche durch die Stadt Luzern im Rahmen des vorliegenden B+A zu finanzieren sind. Im Kapitel 4.7 sind der Vollständigkeit halber die Infrastrukturmassnahmen auf Kantonsstrassen und solche auf Gemeindestrassen aufgeführt, für die mit eigenen Berichten und Anträgen an den Grossen Stadtrat kurz- bis mittelfristig Kredite beantragt werden.

4.6.2 Vorgesehene Infrastrukturmassnahmen

In der nachfolgenden Tabelle sind die für die Zielerreichung notwendigen Infrastrukturmassnahmen aufgeführt. Analog zu den Massnahmen im Bereich Fussverkehr wurden den Massnahmen Prioritäten zugeordnet. Der vorliegende Aktionsplan beinhaltet den Antrag zur Mittelbeschaffung für die Massnahmen der ersten Priorität. Im Anhang 2 ist zu jeder Massnahme ein Massnahmenblatt mit

detaillierteren Angaben zu finden. Die anfallenden internen Kosten sind bei den Kostenschätzungen mitberücksichtigt. Unter den Infrastrukturmassnahmen sind auch die entsprechenden Planungsgrundlagen, wie beispielsweise die Überarbeitung des Richtplans leichter Zweiradverkehr, sowie Betriebsmassnahmen, wie das Öffnen von Einbahnstrassen für den Veloverkehr, aufgelistet.

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN VELOVERKEHR 1. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
4.1	Richtplan leichter Zweiradverkehr überarbeiten	250'000.–		
4.2	Erarbeiten von Standards für den Veloverkehr		80'000.–	Grundlage für Richtplan
4.3	Fahrverbote für Veloverkehr lockern		50'000.–	Verkehrsordnung und Umsetzung
4.4	Einbahnstrassen für Veloverkehr öffnen		50'000.–	Verkehrsordnung und Umsetzung
4.5	Velo- und Fussweg Rösslimatt	250'000.–		Auf Grundstück SUVA
4.6	Veloverbindung Kasernenplatz optimieren (Bruchstrasse–Geissmattbrücke)	150'000.–		Vorstudie
4.7	K 2 Haldenstrasse, betriebliche und bauliche Verbesserungsmassnahmen für den Veloverkehr		150'000.–	Studie erarbeiten z. H. Kanton
4.8	K 2 Schweizerhofquai und Seebrücke, betriebliche und bauliche Verbesserungsmassnahmen für den Veloverkehr		150'000.–	Studie erarbeiten z. H. Kanton
4.9	K 17 Zürichstrasse, Alpenstrasse, betriebliche und bauliche Verbesserungsmassnahmen für den Veloverkehr		80'000.–	Studie erarbeiten z. H. Kanton
	TOTAL	650'000.–	560'000.–	
	TOTAL IR + ER	1'210'000.–		

Tab. 15: Übersicht über die im B+A vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN VELOVERKEHR 2. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
4.10	Ausbau Veloverbindung Regierungs- gebäude	220'000.–		Auf Grundstück Kanton
4.11	Velostrassen		100'000.–	Abhängig von Gesetzesänderung
4.12	Veloparkierung (siehe Kapitel 4.7.1)		80'000.–	Kleinere Massnahmen
	TOTAL	220'000.–	180'000.–	
	TOTAL IR + ER	400'000.–		

Tab. 16: Übersicht der Infrastrukturmassnahmen 2. Priorität

4.6.3 Massnahmen Dienstleistungen

Nachfolgend sind die geplanten Dienstleistungen 1. und 2. Priorität aufgeführt. Im Aktionsplan werden nur die Massnahmen der 1. Priorität beantragt. Im Anhang 2 sind die Massnahmen jeweils mit eigenen Massnahmenblättern genauer umschrieben.

DIENSTLEISTUNGSMASSNAHMEN VELOVERKEHR 1. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
5.1	Bike-Sharing-Angebot wie bisher, Aktion «take a bike» fortsetzen		300'000.–	Velosharing für Bevölkerung gratis weiterführen
5.2	Bike-Sharing-Ausschreibung		200'000.–	Neue Ausschreibung zusammen mit Partnern
5.3	Unterstützung Lastenvelos		50'000.–	Zusammen mit Partnern
5.4	Veloservices		50'000.–	z. B. Velopumpstationen
5.5	Gebührenfreie Velostation		90'000.–	Einnahmehausfälle der Caritas (für 1,5 Jahre)
	TOTAL		690'000.–	

Tab. 17: Übersicht über die im B+A vorgesehenen Dienstleistungsmassnahmen

DIENSTLEISTUNGSMASSNAHMEN VELOVERKEHR 2. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
5.6	Velo-Internet-Plattform		50'000.–	Ausbauen und bewirtschaften
5.7	App zur Veloförderung		70'000.–	z. B. KAPPO, Bike-Citizens
5.8	MAP Luzern		150'000.–	Fuss- und Velokarte
5.9	Velofahrkurse für Neuzugezogene und Migrantinnen/Migranten		25'000.–	Gratisangebot
5.10	Veloverräumdienst		50'000.–	
5.11	Signalisation und Wegweisung		120'000.–	Wegweisungskonzept und Umsetzung
	TOTAL		465'000.–	

Tab. 18: Übersicht der Dienstleistungsmassnahmen 2. Priorität

4.6.4 Massnahmen Kommunikation

Nachfolgend sind die Massnahmen im Bereich Kommunikation aufgelistet. Im Anhang 2 sind auch diese mit jeweils eigenen Massnahmenblättern genauer umschrieben.

KOMMUNIKATIONSMASSNAHMEN VELOVERKEHR 1. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
6.1	Kampagnen		250'000.–	Motivation, Rücksicht, Image usw.
	TOTAL		250'000.–	

Tab. 19: Übersicht über die im B+A vorgesehenen Kommunikationsmassnahmen

KOMMUNIKATIONSMASSNAHMEN VELOVERKEHR 2. PRIORITÄT				
Nr.	Massnahme	Kosten [Fr.] Investitions- rechnung (IR)	Kosten [Fr.] Erfolgs- rechnung (ER)	Bemerkungen
6.2	Tag des Velos		300'000.–	Mit Partnern
6.3	Veloförderung in der Verwaltung		50'000.–	Information und Orientierung, Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten in den verschiedenen Direktionen
6.4	Innovations-Club		50'000.–	Neue Ideen zur Veloförderung
	TOTAL		400'000.–	

Tab. 20: Übersicht der Kommunikationsmassnahmen 2. Priorität

4.7 Weitere Massnahmen, die nicht Bestandteil dieses B+A sind

Die Finanzierung der folgenden Veloinfrastrukturmassnahmen werden über eigene Berichte und Anträge beantragt, oder die Massnahmen betreffen Kantonsstrassen und werden daher vom Kanton finanziert. Aufgeführt sind die Massnahmen, die gemäss Mobilitätsstrategie in den nächsten acht Jahren geplant oder realisiert werden. Einige der Massnahmen sind auch in den Agglomerationsprogrammen enthalten. Für die Agglomerationsprogramme der ersten und der zweiten Generation gibt es Leistungsvereinbarungen mit dem Bund. Massnahmen, die darin enthalten sind, werden vom Bund mit einem maximalen Anteil von 35 Prozent mitfinanziert.

Nr.	Massnahme	Finanzierung	Kosten [Fr.]	Bemerkungen
I.15	K 2 Strassenausbau und Veloweg Hermitage–Meggen	Kanton	4'300'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
I.25	Velotunnel Habsburgerstrasse– Postbetriebstunnel inkl. Velostation	Stadt/Kanton/Bund	noch offen	eigener B+A (I62505) Bauprogramm 2019–2022 Topf C
I.26	Fuss- und Veloweg Neustadt- strasse–Zentralstrasse	Stadt/Bund	noch offen	eigener B+A (I69044)
I.27	K 31 Strassenprojekt Frieden- talstrasse–Sedel	Kanton/Bund	5'400'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf B
I.28	K 4/33a Strassenausbau und Velo- weg Renggloch	Kanton/Bund	50'000'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
I.29	K 33a Veloweg Hohrüti–Tschuopis	Kanton/Bund	3'800'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
I.30	Strassenprojekt Unfallschwerpunkt Steghof	Stadt	740'000.–	Budget 2018 (I62021)
I.50	K 13 Vereinfachung Knoten LSA Hirschengraben	Kanton	noch offen	Querung Rütligasse
I.59	Ausbau Fluhmühlepasserelle für Fuss- und Veloverkehr	Stadt/Kanton/SBB	noch offen	eigener B+A (I69063)
I.66	Velostreifen Geissensteinring	Stadt	noch offen	eigener B+A (I62004)

Nr.	Massnahme	Finanzierung	Kosten [Fr.]	Bemerkungen
	K 10 Rotewald–Staldenhof, Busspur, Radverkehrsanlage	Kanton	2'900'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
	K 13 Lindenstrasse–Schiff, Busspur, Radverkehrsanlage, San. Strasse	Kanton	21'100'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
	K 13 Fluhmühle–Einm. Lindenstrasse, Neubau Überführung, Busspur, Radverkehrsanlage, San. Strasse	Kanton	23'000'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
	K 13 Grenzweg–Fluhmühle, Busspur, Radverkehrsanlage, San. Strasse	Kanton	8'000'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
	K 13 Gütsch–Kreuzstutz, Mehrzweckstreifen, San. Strasse	Kanton	2'300'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
	K 13 Pilatusplatz–Hirschengraben Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse, San. Strasse	Kanton	2'300'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
	K 33a Kreuzstutz–Grenzhof–Rönnimoos, ÖV-, Fuss-, Velomassnahmen, Bushaltestelle, San. Strasse	Kanton	6'700'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
	K 33a Hohrüti–Tschuopis, Radverkehrsanlage	Kanton	3'800'000.–	Bauprogramm 2019–2022 Topf A
	Velostation Bahnhofstrasse	Stadt	noch offen	eigener B+A (I62405)
	Fuss- und Veloweg Reussinsel (inkl. Unterführung St.-Karli-Brücke)	Stadt	noch offen	eigener B+A
	Fuss- und Veloverbindung Steghof–Inseli (inkl. Fuss- und Velobrücke Steghof/Fruttstrasse)	Stadt/Bund	noch offen	eigener B+A

Tab. 21: Übersicht der weiteren geplanten Infrastrukturmassnahmen

4.7.1 Veloparkierung

Eine wichtige Voraussetzung für die Veloförderung sind ausreichend und gut erreichbare Veloabstellflächen bei den Zielorten des Veloverkehrs. Mit dem B+A 35/2015: «Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern» wurde ein erstes Massnahmenpaket zur Verbesserung der Veloparkierung erarbeitet. Dieses wurde bereits grösstenteils umgesetzt. Für weiter gehende Massnahmen wie die «Velostation Bahnhofplatz» oder die Nutzung des ehemaligen Posttunnels werden eigene B+A erarbeitet. Sie sind daher nicht Bestandteil des vorliegenden B+A. Für kleinere Anpassungen oder Anliegen betreffend Veloparkierung ist jedoch ein kleiner Betrag vorgesehen.

4.8 Termine und Tranchen

Wie beim Fussverkehr sollen die Massnahmen in den nächsten Jahren etappenweise umgesetzt werden. Aus den einzelnen Massnahmenblättern ist ersichtlich, wann welche Massnahme geplant ist. Da Massnahmen zum Teil von verschiedenen Faktoren abhängig sind, können Verschiebungen auftreten. Es ist auch möglich, dass eine Massnahme z. B. wegen fehlender Einigung mit der

Grundeigentümerschaft, in den nächsten Jahren noch nicht umgesetzt werden kann. In diesem Fall soll die Möglichkeit bestehen, dafür ein dannzumal aktuelles Ersatzprojekt aufzunehmen. Der Entscheidung darüber obliegt der Projektsteuerung. Interaktionen z. B. mit Partnern sollen ebenfalls möglich bleiben.

ERFOLGSRECHNUNG, MASSNAHMEN; TERMINE, TRANCHEN							
Nr.	Massnamen	2019	2020	2021	2022	2023	Total
4.2	Erarbeiten von Standards für den Veloverkehr		60'000	20'000			80'000
4.3	Fahrverbote für Veloverkehr lockern		15'000	15'000	10'000	10'000	50'000
4.4	Einbahnstrassen für Veloverkehr öffnen		15'000	15'000	10'000	10'000	50'000
4.7	K2 Haldenstrasse, BGK, Verbesserungs-massnahmen für den Veloverkehr		20'000	130'000			150'000
4.8	K2 Schw eizerhofquai und Seebrücke, BGK Verbesserung Veloverkehr			50'000	100'000		150'000
4.9	K17 Zürichstrasse, Alpenstrasse, BGK Verbesserung Veloverkehr		40'000	40'000			80'000
5.1.	Bikesharing-Angebot wie bisher, Aktion «take a bike» fortsetzen	60'000	60'000	60'000	60'000	60'000	300'000
5.2	Bikesharing Ausschreibung				40'000	160'000	200'000
5.3	Unterstützung Lastenvelos		15'000	15'000	10'000	10'000	50'000
5.4	Veloservices		15'000	15'000	10'000	10'000	50'000
5.5	Gebührenfreie Velostation	30'000	60'000				90'000
6.1	Kampagnen	20'000	50'000	60'000	60'000	60'000	250'000
TOTAL JAHRESTRANCHEN		110'000	350'000	420'000	300'000	320'000	1'500'000

Tab. 22: Übersicht Termine und Jahrestanchen aus der Erfolgsrechnung

INVESTITIONSRECHNUNG, MASSNAHMEN; TERMINE, TRANCHEN							
Nr.	Massnamen	2019	2020	2021	2022	2023	Total
4.1	Richtplan leichter Zweiradverkehr überarbeiten		50'000	100'000	90'000	10'000	250'000
4.5	Velo- und Fussweg Rösslimatt		30'000	20'000	150'000	50'000	250'000
4.6	Veloverbindung Kasernenplatz optimieren (Bruchstrasse-St.Karlibrücke)		80'000	70'000			150'000
TOTAL JAHRESTRANCHEN		0	160'000	190'000	240'000	60'000	650'000

Tab. 23: Übersicht Termine und Jahrestanchen aus der Investitionsrechnung

5 Stellungnahme zu Postulat

Postulat 211, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 5. Juni 2018: «Velostation am Bahnhof endlich auslasten!»

Um eine höhere Auslastung der Velostation auf der Ostseite des Bahnhofs Luzern zu erreichen, fordert das Postulat, die Velostation gebührenfrei bereitzustellen. Die derzeit verlangten Gebühren liegen im schweizerischen Durchschnitt (Tageskarte 1 Franken, Monatskarte 15 Franken und Jahresvignette 156 Franken).

Mit Bericht und Antrag 21/2015 vom 19. August 2015: «Finanzierung Velodienste der Stadt Luzern 2016–2020» hat der Stadtrat die Weiterführung der bewachten Velostation und des Veloordnungsdienstes beschlossen.

Die Caritas Luzern erhielt den Auftrag, die Velodienste (Velostation und Veloordnungsdienst) als Sozialfirma zu betreiben. Damit bleiben Arbeitsplätze erhalten für Personen, die kaum noch Zugang zum regulären Arbeitsmarkt haben oder zur Vorbereitung dieses Einstiegs. Die Stadt hat mit der Caritas Luzern für die Jahre 2016 bis 2020 eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Für die Organisation und Leitung der Velodienste wurde die Entschädigung für das Jahr 2016 auf Fr. 200'000.– festgelegt. Um eine bessere Eigenfinanzierung anzustreben, wird dieser Betrag jeweils jährlich um Fr. 10'000.– gekürzt. Das heisst: 2018 zahlt die Stadt für die Organisation und Leitung der Velodienste noch Fr. 180'000.–, im Jahr 2020 noch Fr. 160'000.–. Dies bedingt, dass die Caritas Luzern jedes Jahr zusätzliche Einnahmen generieren oder/und die betrieblichen Kosten senken muss. Eine wichtige Einnahmequelle sind die Parkgebühren. Diese fielen in der Vergangenheit wie folgt aus:

	2018	2017	2016	2015
Einnahmen Vignetten 1.1.–30.9.	43'865	37'395	42'920	44'480
Einnahmen Vignetten pro Jahr		50'644	59'579	53'025

Damit ein Quervergleich mit 2018 möglich ist, wurde für die aufgeführten Jahre auch der jeweilige Stand per Ende September angegeben. Für 2018 wird mit Einnahmen in der Grössenordnung von Fr. 60'000.– gerechnet. Gemäss Auskunft der Caritas sind Jahresschwankungen auch darin begründet, dass Jahres- und Monatsvignetten für das jeweilige Jahr bereits in recht unterschiedlichem Ausmass am Ende des Vorjahres bezogen werden.

Heute ist die Velostation durchschnittlich zu etwa 40 Prozent ausgelastet. An vereinzelt Tagen kann die Belegung bis auf 75 Prozent steigen.

Welche Rolle die Kosten für die Auslastung von Velostationen eine Rolle spielen, ist unklar. Neben dem Witterungs- und Diebstahlschutz, weiteren Serviceleistungen, umfassenden Öffnungszeiten und schneller Abwicklung steigern eine gute Erreichbarkeit der Station und die Nähe zu den Gleis-

anlagen die Bereitschaft der Kundschaft, die kostenpflichtigen Plätze den Gratis-Parkplätzen vorzuziehen. Die Zunahme von teureren E-Bikes kann zu einer höheren Auslastung führen. In der Schweiz werden Velostationen unterschiedlich bewirtschaftet, teils sind sie auch gratis. Die meisten velofahrenden Bahnkundinnen und Bahnkunden fahren von Richtung Westen oder Norden zum Bahnhof. Für diese ist die Velostation auf der Ostseite nur über den wenig velofreundlichen Knoten Bahnhofplatz erreichbar. Die suboptimale Erreichbarkeit, in Kombination mit der Kostenpflicht, dürfte zur relativ schlechten Auslastung beitragen. Mit der Eröffnung der provisorischen Velostation im ehemaligen Postbetriebstunnel im Winter 2018/2019 mit rund 400 Abstellplätzen wird der Druck betreffend Auslastung auf die Velostation auf der Ostseite des Bahnhofs noch grösser. Dies insbesondere, weil die Veloabstellplätze im Tunnel gratis zur Verfügung stehen werden, da die Erschliessung lediglich über eine provisorische, einfache Schieberille von der Zentralstrasse erfolgt. Diese unkomfortable Erschliessungssituation rechtfertigt eine Bewirtschaftung nicht. Ebenso ist eine Entlastung der Parkierungssituation entlang der Zentralstrasse dringend erforderlich. Erst mit der Umsetzung des Projekts «Velotunnel Bahnhof» und dem damit vorgesehenen Zugang durch eine Rampe von der Habsburgerstrasse her können diese Abstellplätze normkonform erschlossen werden. Der entsprechende Planungskredit wird dem Parlament mit einem separaten B+A beantragt.

Spätestens mit der Inbetriebnahme einer normkonformen Erschliessung der Velostation im ehemaligen Postbetriebstunnel, aber auch im Hinblick auf die geplante unterirdische Velostation unter der Bahnhofstrasse ist es zwingend nötig, ein Betriebskonzept betreffend Bewirtschaftung der Abstellplätze in den Velostationen zu erarbeiten.

Da bisher keine Erfahrungen zum Einfluss des Preises auf die Auslastung der Velostation vorhanden sind und die im Hinblick auf die Bahnnutzung besser gelegenen Veloparkplätze im Velotunnel gratis zur Verfügung stehen werden, ist es aus Sicht des Stadtrates grundsätzlich sinnvoll, auch die Veloabstellplätze in der Velostation auf der Ostseite des Bahnhofs versuchsweise gratis zur Verfügung zu stellen. Der Stadtrat ist daher bereit, die Bedingungen für eine kostenlose Benützung der Velostation zu schaffen. Aufgrund der laufenden Leistungsvereinbarung mit der Caritas Luzern ist diese für ihre Einnahmeausfälle in der Höhe von Fr. 60'000.– pro Jahr zu entschädigen. Die Leistungsvereinbarung läuft noch bis Ende 2020. Da die Umsetzung der Massnahme aber erst auf Mitte 2019 realisiert werden kann, will der Stadtrat die gebührenfreie Nutzung im Sinne eines Pilotprojekts für die zweite Hälfte 2019 sowie das ganze Jahr 2020 ermöglichen. In diesem Umfang ist die Massnahme auch bereits Bestandteil des vorliegenden Aktionsplans Veloverkehr.

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

6 Projektorganisation und Controlling

Für die Umsetzung der Massnahmen aus dem Aktionsplan Fussverkehr und dem Aktionsplan Veloverkehr ist folgende Projektorganisation vorgesehen. Die eigentliche Bearbeitung der Massnahmen erfolgt in der Regel durch externe Auftragnehmer, welche durch die Projektleitung geführt werden.

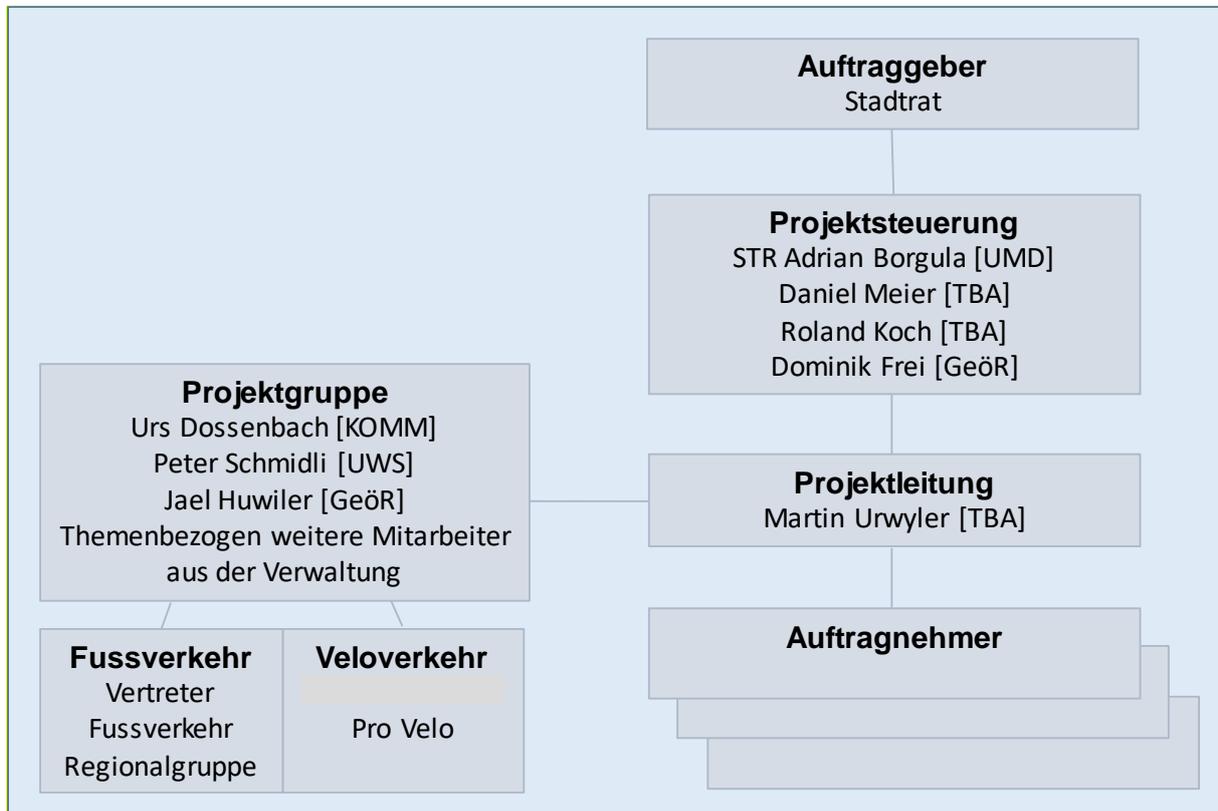


Abb. 10 Organigramm Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr

Die Projektgruppe wird themenbezogen jeweils mit dem Mitglied von Fussverkehr Regionalgruppe Luzern oder dem Mitglied von Pro Velo Luzern ergänzt. Bei gemeinsamen Themen sind beide Vertretungen Mitglieder der Projektgruppe.

Um die Wirkung der Massnahmen überprüfen zu können, werden einerseits die Mikrozensus-Daten (Veränderung Modalsplit und Vergleich mit Zielvorgaben), andererseits die Veloverkehrszählungen und die Unfallauswertungen auf dem Stadtgebiet verwendet, wie sie auch in der Wirkungskontrolle der Mobilitätsstrategie enthalten sind.

7 Kosten und Finanzierung

Die Zusammenstellung beruht auf den Tabellen 10 und 11 sowie 22 und 23. Es handelt sich dabei um die Massnahmen, die in den entsprechenden Tabellen als Massnahmen erster Priorität ausgewiesen werden.

7.1 Kostenübersicht Aktionsplan Fussverkehr (1. Priorität)

Kosten Infrastruktur	Fr. 0,710 Mio.
Kosten Dienstleistung	Fr. 0,190 Mio.
Kosten Kommunikation/Marketing	<u>Fr. 0,300 Mio.</u>
Total Aktionsplan Fussverkehr (1. Priorität)	<u>Fr. 1,200 Mio.</u>

7.2 Kostenübersicht Aktionsplan Veloverkehr (1. Priorität)

Kosten Infrastruktur	Fr. 1,210 Mio.
Kosten Dienstleistung	Fr. 0,690 Mio.
Kosten Kommunikation/Marketing	<u>Fr. 0,250 Mio.</u>
Total Aktionsplan Veloverkehr (1. Priorität)	<u>Fr. 2,150 Mio.</u>

Gesamttotal

Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr (1. Priorität)	<u>Fr. 3,350 Mio.</u>
davon über Erfolgsrechnung	Fr. 2,300 Mio.
davon über Investitionsrechnung	Fr. 1,050 Mio.

Für die in diesem B+A vorgesehenen Infrastrukturprojekte sind, ausgenommen vom Fuss- und Veloweg entlang der Kleinen Emme, keine Bundesbeiträge aus den Agglomerationsprogrammen vorgesehen. Der Fuss- und Veloweg entlang der Kleinen Emme wird durch den Kanton im Rahmen des Hochwasserschutzprojekts erstellt. Die Agglomerationsgelder fliessen daher zum Kanton. Die Kosten der Stadt beschränken sich auf die Mehrkosten für einen hochwertigeren Belag.

Mit der Umstellung auf HRM2 wird das Projekt I69052.01 neu fast vollständig in der Erfolgsrechnung geführt. Im Aufgaben- und Finanzplan 2019–2022 sind für den Aktionsplan Fussverkehr und den Aktionsplan Veloverkehr Ausgaben von insgesamt 1,2 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in folgende Jahrestanchen: 2019: Fr. 150'000.–, 2020: Fr. 300'000.–, 2021: Fr. 450'000.–; 2022: Fr. 300'000.–. In der Investitionsplanung 2019–2022 sind derzeit noch keine Mittel eingestellt. Zu beachten ist, dass die Aktionspläne über die Finanzplanperiode hinausgehen. Gemäss heutiger Planung belaufen sich die Mehrkosten in der Finanzplanperiode auf Fr. 655'000.–.

Die im Vergleich zur Finanzplanung höheren Kosten begründen sich auch damit, dass sich insbesondere bei der Erarbeitung von Raumentwicklungskonzept und Mobilitätsstrategie die Wichtigkeit der Förderung von Fuss- und Veloverkehr manifestiert hat. Erst die detaillierte Auseinandersetzung

mit den zur Erreichung der in diesen Planungswerken angestrebten Richtwerte und Zielsetzungen erforderlichen Massnahmen hat die Gesamtübersicht über die dazu notwendigen Ressourcen ergeben. Mit der Beschränkung des Kreditantrages auf die Massnahmen der ersten Priorität wird der Fokus noch stärker auf die wichtigsten Massnahmen gelegt, von denen der Stadtrat die grösste Wirkung im Hinblick auf die Förderung von Fuss- und Veloverkehr erwartet. Als Beispiel dafür kann das Bike-Sharing-Angebot «take a bike» genannt werden, das der Bevölkerung wie bisher kostenlos angeboten werden soll, oder die mit politischem Vorstoss beantragte kostenlose Benützung der Velostation Bahnhof für die Jahre 2019 und 2020.

7.3 Kreditrechtliche Zuständigkeit und zu belastendes Konto

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wird ein Sonderkredit für die Umsetzung des Aktionsplans Fussverkehr und des Aktionsplans Veloverkehr beantragt. Die Ausgaben in der Höhe von 3,35 Mio. Franken sind in Form eines Sonderkredits nach § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 (FHGG; SRL Nr. 160) zu bewilligen. Der Kredit unterliegt dem fakultativen Referendum (Art. 68 lit. b Ziff. 2 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1).

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigen Aufwendungen sind den folgenden Konten zu belasten:

- für Ausgaben in der Erfolgsrechnung verschiedenen Fibukonten des Kostenträgers 4148100;
- für Ausgaben in der Investitionsrechnung neu zu eröffnenden Konten und Projekten.

8 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- für den Aktionsplan Fussverkehr und den Aktionsplan Veloverkehr einen Sonderkredit von 3,35 Mio. Franken zu bewilligen;
- das Postulat 211, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 5. Juni 2018: «Velostation am Bahnhof endlich auslasten!», zu überweisen.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 31. Oktober 2018



Beat Züsli
Stadtpäsident



Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 31 vom 31. Oktober 2018 betreffend

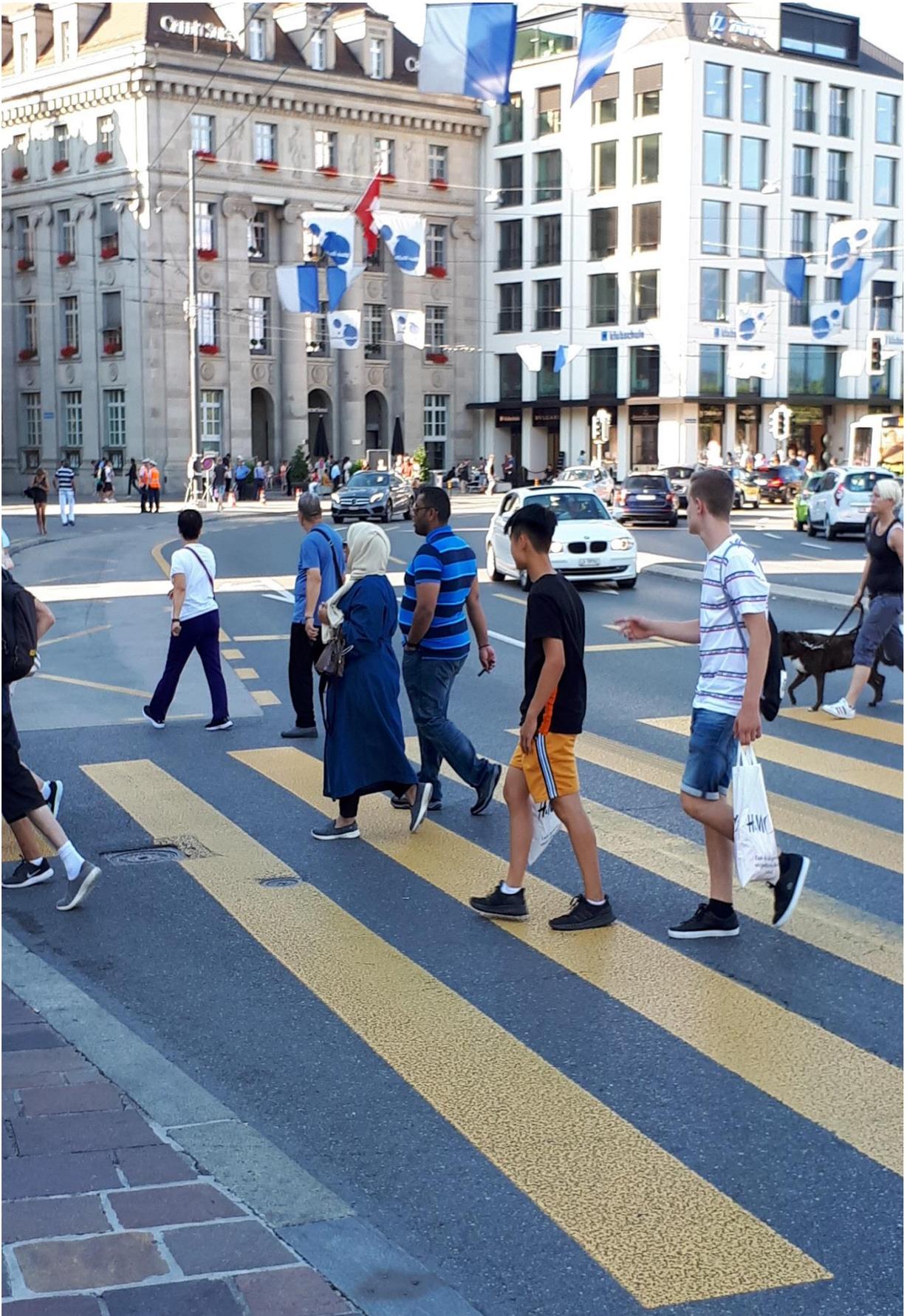
Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 68 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für den Aktionsplan Fussverkehr und den Aktionsplan Veloverkehr wird ein Sonderkredit von 3,35 Mio. Franken bewilligt.
- II. Das Postulat 211, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 5. Juni 2018: «Velostation am Bahnhof endlich auslasten!», wird überwiesen.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.



Anhang 1

Massnahmenblätter zum Aktionsplan Fussverkehr



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 1.1a (1. Priorität)

Richtplan Fusswege überarbeiten

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> Überarbeitung Richtplan Fusswege 		
Beschrieb:	<p>Der Teilrichtplan Fusswege der Stadt Luzern stammt aus dem Jahre 1997 und ist damit überfällig für eine Überarbeitung. Der Richtplan bezieht sich zudem noch auf die alten Stadtgrenzen ohne Littau.</p> <p>Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege sowie das Weggesetz des Kantons Luzern verpflichtet die Gemeinden, einen Richtplan über das Fusswegnetz zu erstellen. Zuständig dafür ist nach Art. 1 des Bau- und Zonenreglements (BZR) der Stadtrat. Der Richtplan muss öffentlich aufgelegt werden. Er bedarf der Genehmigung des Grossen Stadtrates.</p> <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Analyse des bestehenden Netzes inkl. Schwachstellen Netzentwicklung Einarbeiten von Standards Rechtliche Sicherung 		
Zielgruppe:	Behörden (Richtpläne sind für die Behörden verbindlich)		
Partner:	Agglomerationsgemeinden, Regionalverbände, Fussverkehr Luzern		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 250'000.–		
Tranchen:	Fr. 100'000.–		2020
	Fr. 70'000.–		2021
	Fr. 50'000.–		2022
	Fr. 30'000.–		2023



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 1.1b (1. Priorität)

GIS-Fachschale Schwachstellen Fussverkehr

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufbau GIS-Fachschale ▪ Bewirtschaften GIS-Fachschale 		
Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrssicherheit 		
Beschrieb:	<p>Wie beim Veloverkehr soll auch für den Fussverkehr eine georeferenzierte Fachschale aufgebaut werden. In der GIS-Fachschale Fussverkehr werden einerseits Schwachstellen, andererseits auch Wünsche und Verbesserungsvorschläge zum Fussverkehr erfasst und bewirtschaftet. Die im Rahmen der Überarbeitung des Richtplans Fusswege notwendige Schwachstellenanalyse wird mit der GIS-Fachschale und der Überprüfung der Verkehrssicherheit bei Fussgängerstreifen abgeglichen. Die GIS-Fachschale wird laufend aktualisiert.</p> <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufbau und Einrichten der Fachschale ▪ Laufende Bewirtschaftung der Fachschale ▪ Basis für Schwachstellenanalyse im Zusammenhang mit der Überarbeitung Richtplan Fusswege 		
Zielgruppe:	Fussgängerinnen und Fussgänger, Bevölkerung		
Partner:	Fussverkehr Luzern, externe Planer		
Termine:	2019 Aufbau, anschl. laufende Bewirtschaftung		
Planungsstand:	GIS-Fachschale steht noch nicht zur Verfügung		
Kostenschätzung:	Fr. 70'000.–		
Tranchen:	Fr. 40'000.–		2020
	Fr. 10'000.– pro Jahr		2021–2023



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 1.1c (1. Priorität)

Standards für den Fussverkehr

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeiten von Standards ▪ Integration in Richtplan Fusswege 		
Beschrieb:	<p>Durch die Einführung von Standards für den Fussverkehr soll eine gewisse Konsistenz in der Anwendung von Infrastrukturlösungen bei wiederkehrenden Situationen ermöglicht werden. Die Standards zeigen konkrete Lösungsmöglichkeiten für die Führung des Fussverkehrs, beispielsweise die Zugänglichkeit der öffentlichen Haltestellen usw. Sie definieren aber auch die erforderliche Qualität und sollen die Fussgängerflächen in ein Verhältnis zu den Fahrbahnen setzen. Dem Fussverkehr soll im bestehenden Raum mehr Gewicht gegeben werden.</p>		
Zielgruppe:	<p>Behörden, Planende (Die Standards sollen in den neuen Richtplan Fusswege integriert werden.)</p>		
Partner:	<p>Agglomerationsgemeinden, Regionalverbände, Fussverkehr Luzern</p>		
Termin:	<p>2020–2021</p>		
Planungsstand:	<p>Noch nicht begonnen</p>		
Kostenschätzung:	<p>Fr. 80'000.–</p>		
Tranchen:	Fr. 70'000.–	2020	
	Fr. 10'000.–	2021	



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 1.2 (1. Priorität)

Fuss- und Radweg entlang der Kleinen Emme

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Testen eines neuen vielversprechenden Naturbelages für zu Fuss Gehende 		
Beschrieb:	<p>Im Rahmen des Hochwasserschutzprojekts Kleine Emme entsteht auf dem neuen Damm ein 2,50 m breiter Fuss- und Radweg. Dieser soll mit einem neuartigen Stabilizer-Naturbelag versehen werden. Stabilizer-Beläge versiegeln die Oberfläche nicht, haben geringe Unterhaltskosten und eine hohe Lebensdauer, reduzieren die Staubentwicklung und entsprechen den ökologischen Vorstellungen der Gegenwart. Der Belag ist ausserordentlich angenehm zum Begehen, ermöglicht aber auch das Velofahren problemlos.</p> <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Absprache mit Kanton ▪ Übernahme der Mehrkosten für den Stabilizer-Belag 		
Zielgruppe:	Spaziergängerinnen und Spaziergänger entlang der Kleinen Emme		
Partner:	Kanton, Hochwasserschutzprojekt		
Termin:	2020		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 150'000.–		
Tranche:	Fr. 150'000.–	2020	



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 1.3 (1. Priorität)

Begegnungszone Bergstrasse

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessern der Umfeldqualität ▪ Geschwindigkeits- und Lärmreduktion ▪ Verbessern der Verkehrssicherheit 		
Beschrieb:	<p>Von Anwohnerschaft und vom Quartier wird gewünscht, die Bergstrasse im Bereich der Einmündung obere Bergstrasse als Begegnungszone zu gestalten und zu signalisieren. Dazu ist ein Gutachten und eine Verfügung der Verkehrsanordnung notwendig. Es bestehen zudem Wünsche von anderen Quartieren nach Begegnungszonen.</p> <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auftragsbeschreibung ▪ Kontakt mit Anwohnerschaft, Quartierverein ▪ Erarbeiten Gutachten ▪ Signalisation und Markierung 		
Zielgruppe:	Bevölkerung und Besuchende		
Partner:	Quartierverein, Fussverkehr Luzern		
Termin:	2020		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 40'000.–		
Tranchen:	Fr. 40'000.–		2020



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 1.4 (1. Priorität)

Tempo-30-Zonen

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessern der Umfeldqualität ▪ Geschwindigkeits- und Lärmreduktion ▪ Verbessern der Verkehrssicherheit 		
Beschrieb:	<p>In der Stadt Luzern gibt es nur noch wenige Quartiere, wo Tempo 30 noch nicht eingeführt wurde. Schon seit längerer Zeit wird von der Anwohnerschaft dieser Quartiere gewünscht, ebenfalls Tempo-30-Zonen zu signalisieren. Die Einführung wird in dazu notwendigen Gutachten geprüft.</p> <p>Folgende Zonen stehen zur Diskussion: Unterlachenstrasse, Rothenhalde, Eichwaldstrasse</p> <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auftragsbeschreibung ▪ Kontakt mit Quartierverein ▪ Erarbeiten Gutachten ▪ Signalisation und Markierung 		
Zielgruppe:	Bevölkerung und Besuchende		
Partner:	Quartierverein		
Termin:	2019–2020		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 120'000.–		
Tranchen:	Fr. 40'000.–	2019	
	Fr. 80'000.–	2020	



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 1.5 (2. Priorität)

Vorstudie Fussverkehrsverbindung Gleisfeld Bahnhof Luzern

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> Verringern der Trennwirkung für den Fussverkehr durch die Bahngleise beim Bahnhof Luzern 		
Beschrieb:	<p>In einer Vorstudie (gemäss SIA) soll abgeklärt werden, wie eine zusätzliche Verbindung für den Fussverkehr über die Gleisfelder des Bahnhofs Luzern erstellt werden könnte (allenfalls zusammen mit dem Veloverkehr). Dadurch soll eine direkte Verbindung vom Rösslimattquartier (Entwicklungsschwerpunkt) zum Hirschmattquartier entstehen. Die Verbindung soll gleichzeitig auch die Bahnperrens erschliessen. Die Machbarkeitsstudie soll in die Planung des Durchgangsbahnhofs einfließen und in den Richtplan aufgenommen werden.</p> <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Absprache mit SBB und Kanton Auftragsbeschreibung Auftragserteilung 		
Zielgruppe:	Fussgängerinnen und Fussgänger, Bevölkerung, Besuchende, Touristinnen und Touristen		
Partner:	SBB, Kanton		
Termin:	2020–2022		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 200'000.–		
Tranchen:			



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 1.6 (2. Priorität)

Vorstudie von Schrägliften

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none">▪ Verbessern der Zugänglichkeit der Quartierzentren▪ Verringern der Trennwirkung für den Fussverkehr durch Topografie (Höhenunterschied)		
Beschrieb:	<p>Die im Raumentwicklungskonzept vorgeschlagenen Schräglifte von der Lindenstrasse zur Heiterweid und von Nidermatt/Löchli zum Neuhushof sollen in einer Vorstudie gemäss SIA genauer geprüft werden. Die Studie dient als Entscheidungsgrundlage dafür, ob ein Projekt ausgelöst werden soll und ob die Schräglifte in den Richtplan aufgenommen werden.</p> <p>Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Auftragsbeschreibung▪ Kontakt mit Grundeigentümerschaften und Quartieren▪ Submission▪ Auftragserteilung		
Zielgruppe:	Bevölkerung und Besuchende		
Partner:	Grundeigentümerschaften, Quartiervereine, Fussverkehr Luzern		
Termin:	2021		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 200'000.–		
Tranchen:			



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 1.7 (2. Priorität)

Kleine Verbesserungsmassnahmen

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none">▪ Verbessern der Begehrbarkeit▪ Verbessern der Verkehrssicherheit		
Beschrieb:	<p>Durch kleine bauliche Verbesserungsmassnahmen soll die Begehrbarkeit und Sicherheit für den Fussverkehr erhöht werden. Beispiele können sein: Trottoirnasen, Trottoirabsenkungen, Rampen, Trottoirverbreiterungen, Querungshilfen, Markierungen usw. Es soll auch auf Hinweise aus der Bevölkerung rasch reagiert werden können.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Vorgehen situationsbezogen		
Zielgruppe:	Bevölkerung und Besuchende		
Partner:	Fussverkehr Luzern, Grundeigentümerschaften		
Termin:	2019–2023		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 100'000.–		
Tranchen:			



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 2.1 (1. Priorität)

Fussgänger-Internet-Plattform ausbauen

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wichtige Informationen zur Verfügung stellen ▪ Fussgänger-Internet-Plattform weiter pflegen, ausbauen und noch bekannter machen 		
Beschrieb:	<p>Die heute bestehende Internet-Plattform auf Luzernmobil soll weiter gepflegt, aktualisiert und ausgebaut werden, z. B. mit Informationen über die Standorte der öffentlichen WCs in der Stadt usw. Die Plattform soll bei Veranstaltungen, Medienmitteilungen und Informationen jeweils erwähnt und so weiter bekannt gemacht werden. Allenfalls ist zu prüfen, ob die Plattform auf die Stadtseite transferiert werden soll.</p> <p>http://www.luzernmobil.ch/verkehrsmittel/fuss</p>		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Besuchende, Touristinnen und Touristen		
Partner:	Kanton, Verkehrsverbund, Luzern Tourismus, Fussverkehr Luzern		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	In Ausführung		
Kostenschätzung:	Fr. 60'000.–		
Tranchen:	Fr. 15'000.– pro Jahr		2020–2023 Bewirtschaftung



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 2.2 (1. Priorität)

Fussgängerservices

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Serviceleistungen zur Verfügung stellen ▪ Motivation, vermehrt zu Fuss zu gehen 		
Beschrieb:	<p>Durch verschiedene Serviceleistungen und Angebote soll das Zufussgehen attraktiver und unter Umständen sogar sicherer werden. Fussgängerinnen und Fussgänger sollen spüren, dass sie in der Stadt willkommen sind. Beispiele für solche Serviceangebote sind Handläufe, Wasserspender, Schliessfächer usw.</p>		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Besuchende, Touristinnen und Touristen		
Partner:	Kanton, Verkehrsverbund, Luzern Tourismus, Fussverkehr Luzern		
Termin:	2019–2023		
Planungsstand:	In Planung		
Kostenschätzung:	Fr. 100'000.–		
Tranchen:	Fr. 25'000.– pro Jahr		2020–2023



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 2.3 (1. Priorität)

Pilotversuch mit Micro-Hubs

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none">▪ Unterstützung innovativer Pilotprojekte, um Praxiserfahrungen zu sammeln▪ Serviceleistungen zur Verfügung stellen▪ Attraktivierung der Einkaufsstadt, um Einkäufe zu Fuss zu tätigen▪ Eignung für Quartierlogistik-Hubs prüfen		
Beschrieb:	<p>Auf dem Mühlenplatz und dem Schwanenplatz sollen initiiert durch die City Vereinigung testhalber anstelle der heutigen Telefonkabinen zwei Micro-Hubs eingerichtet werden.</p> <p>Die Micro-Hubs stellen eine Kombination von Schliessfachlösungen und Lieferservice dar. Einkäufe können nach Bedarf an einem Micro-Hub abgeholt werden. Die Micro-Hubs können auch als Pick-up-Stationen für den Lieferservice z. B. via Lastenvelo verwendet werden.</p>		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Besuchende, Touristinnen und Touristen und Gewerbe		
Partner:	City Vereinigung, Fussverkehr Luzern		
Termin:	2020		
Planungsstand:	In Planung, Pilotbetrieb ab 2019 geplant		
Kostenschätzung:	Beteiligung als Bedarfsträger mit Fr. 30'000.– (allenfalls mit Zusatzbeteiligung ALI-Fonds)		
Tranchen:	Fr. 30'000.–		2020



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 2.4 (2. Priorität)

Sitzgelegenheiten

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	▪ Das Angebot an Sitzgelegenheiten ausbauen		
Beschrieb:	<p>Sitzgelegenheiten für den Fussverkehr haben in der Stadt Luzern eine hohe Bedeutung. In der Stadt Luzern gibt es im öffentlichen Raum rund 1'300 Sitzbänke (ohne vbl-Bänke in den Busunterständen). Der Zustand der städtischen Sitzbänke ist auf einem guten Niveau. Vereinzelt gibt es aber Möglichkeiten, durch einfache Massnahmen zusätzliche Sitzgelegenheiten zu schaffen, z. B. bei Stützmauern, welche mit einem Holzrost versehen werden, oder Gestaltungselemente, welche als Sitzelemente aufgestellt werden. Für solche Verbesserungsmassnahmen wird ein Betrag im B+A vorgesehen.</p>		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Besuchende, Touristinnen und Touristen		
Partner:	Tourismus, Fussverkehr Luzern		
Termin:	2019–2023		
Planungsstand:	In Ausführung		
Kostenschätzung:	Fr. 80'000.–		
Tranchen:			



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 2.5 (2. Priorität)

Aktualisierung des Fussgängerleitsystems

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	▪ Wegleitung		
Beschrieb:	Das bestehende Fussgängerleitsystem «Unterwegs in Luzern» in der Innenstadt wurde 2004 umgesetzt und 2016 erneuert und aktualisiert. 2023 soll das Fussgängerleitsystem wiederum erneuert und aktualisiert werden. Ein Ausbau ist dabei nicht vorgesehen.		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Besuchende, Touristinnen und Touristen		
Partner:	City Vereinigung, Quartierverein, Fussverkehr Luzern		
Termin:	2023		
Planungsstand:	Datengrundlagen vom bestehenden System vorhanden		
Kostenschätzung:	Fr. 100'000.–		
Tranchen:			



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 3.1 (1. Priorität)

Fussverkehrszählungen

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evaluation Fussverkehrszählsystem ▪ Fussverkehrszählungen ▪ Auswertung und Publikation der Daten 		
Beschrieb:	<p>Nur was gezählt wird, zählt auch. Dies trifft insbesondere auf den Fussverkehr zu. Zwar ist dieser überall anzutreffen, aber Datengrundlagen dazu gibt es nur sehr wenige. Um die Bedeutung des Fussverkehrs besser zu erkennen, sollen vermehrt Zählungen durchgeführt werden. Vorgesehen sind zudem Wiederholungsintervalle, um die Entwicklung des Fussverkehrs über die Jahre hinweg zu beobachten. Insbesondere sollen die Fussgängerzählungen auf den fünf Reussbrücken im Innenstadtbereich wiederholt werden. Dafür soll ein geeignetes Zählverfahren bzw. geeignete Zählgeräte evaluiert und beschafft werden. Die Daten sollen öffentlich zugänglich gemacht und für die Planung und Dimensionierung von Fussverkehrsflächen genutzt werden.</p>		
Zielgruppe:	Planende, Bevölkerung		
Partner:	Fussverkehr Schweiz, Fussverkehr Luzern		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	In Planung		
Kostenschätzung:	Fr. 70'000.–		
Tranchen:	Fr. 40'000.–	2020	
	Fr. 10'000.– pro Jahr	2021–2023	



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 3.2 (1. Priorität)

Diverse Kampagnen

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tipps zur Sicherheit und korrektem Verhalten ▪ Bedeutung des Fussverkehrs als Verkehrsmittel aufzeigen ▪ Erhöhung der Gesundheit durch Motivation zum Zufussgehen ▪ Zusammenhang mit Mobilitätsstrategie aufzeigen 		
Beschrieb:	<p>In einem einheitlichen und wiedererkennbaren Auftritt soll Wissenswertes zum Fussverkehr vermittelt werden. Durch Themen wie Sichtbarkeit, Gesundheit, Fairness, Verkehrsregeln usw. soll den zu Fuss Gehenden wichtige Hinweise gegeben werden. Die Bevölkerung soll aber auch motiviert werden, vermehrt zu Fuss zu gehen. Durch Präsenz an Veranstaltungen, Plakate, Medien und in Zusammenarbeit mit Partnern (z. B. SUVA, bfu, Kantonspolizei...) sollen die Inhalte vermittelt werden.</p>		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Besuchende, Touristinnen und Touristen		
Partner:	Fussverkehr Luzern, Luzern Tourismus, Verkehrsverbund, Luzerner Polizei, SUVA, bfu, vbl und weitere		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	In Planung		
Kostenschätzung:	Fr. 200'000.–		
Tranchen:	Fr. 50'000.– pro Jahr	2020–2023	



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 3.3 (1. Priorität)

Teilnahme an Benchmarking

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GIS-basiertes Instrument zur Erhebung der Fussverkehrsqualität ▪ Repräsentative Beurteilung der Fusswege in den Zentren ▪ Benchmark und Städteranking ▪ Erkennen von Erfolgen und Mängeln ▪ Handlungsempfehlungen ▪ Motivation, besser zu werden (Wettbewerb) 		
Beschrieb:	<p>Fussverkehr Schweiz ist mit Unterstützung der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes (KOMO) daran, zusammen mit 14 Städten und unter Mithilfe der Fachhochschule Rapperswil ein Benchmark-Verfahren zur Bewertung der Fussgängerqualität in den Städten zu entwickeln. Die Stadt Luzern will bei diesem innovativen Projekt mitmachen.</p>		
Zielgruppe:	Behörden, Politik, Bevölkerung		
Partner:	Fussverkehr Schweiz		
Termin:	2021–2023		
Planungsstand:	In Planung		
Kostenschätzung:	Fr. 30'000.–		
Tranchen:	Fr. 15'000.–	2021	
	Fr. 15'000.–	2023	



Aktionsplan Fussverkehr Stadt Luzern

Massnahmenblatt 3.4 (2. Priorität)

Kommunikation bei der Eröffnung von Infrastruktu- ren und Dienstleistungen

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistungen	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Infrastrukturmassnahmen, wie beispielsweise die Verbesserung der Verkehrssicherheit, besser bekannt machen ▪ Zusammenhang mit Mobilitätsstrategie aufzeigen ▪ Massnahmen für alle verständlich kommunizieren 		
Beschrieb:	<p>Ein einheitliches und wiedererkennbares Auftreten soll den Zusammenhang von einzelnen Massnahmen mit der Mobilitätsstrategie erkenntlich machen. Durch Plakate, Medien und allenfalls Abgabe von Give-aways werden die Bevölkerung und die Besuchenden von Luzern über die Massnahmen informiert. Geld soll für kurzfristige Kampagnen zur Verfügung stehen, allenfalls zusammen mit Partnern, z. B. Pro Velo, Fussverkehr Schweiz, bfu, dem Bund usw.</p>		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Besuchende, Touristinnen und Touristen		
Partner:	Fussverkehr Luzern, Luzern Tourismus, Verkehrsverbund		
Termin:	Laufend		
Planungsstand:	In Planung		
Kostenschätzung:	Fr. 50'000		
Tranchen:	Zirka Fr. 10'000.– pro Jahr		



Anhang 2

Massnahmenblätter zum Aktionsplan Veloverkehr

	<p>Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern</p> <p>Massnahmenblatt 4.1 (1. Priorität)</p> <p>Richtplan leichter Zweiradverkehr überarbeiten</p>		
Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplan leichter Zweiradverkehr überarbeiten ▪ Gebiet Littau einbeziehen ▪ Evaluation von Massnahmen, die in der Periode 2020 bis 2035 umgesetzt werden sollen ▪ Festlegen des Hauptroutennetzes ▪ Festlegen von Qualitätsstandards 		
Beschrieb:	<p>Der Richtplan leichter Zweiradverkehr der Stadt Luzern, welcher im September 2009 durch den Regierungsrat genehmigt wurde, ist zu überarbeiten. Insbesondere ist das ehemalige Gemeindegebiet Littau in den Richtplan zu integrieren. Dabei wird das Veloroutennetz neu festgelegt und nach Hierarchien gegliedert. Die Ausbaustandards für die verschiedenen Hierarchien werden definiert. Im Anschluss an die Überarbeitung werden jene Massnahmen eruiert, die kurzfristig innerhalb der Zeitperiode des Aktionsplans Veloförderung, d. h. zwischen 2020 und 2023, noch umgesetzt werden können.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende, Bevölkerung		
Partner:	Kanton, Agglomerationsgemeinden, externe Planungsbüros		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diverse Schwachstellen in der GIS-Fachschale Veloschwachstellen sind erfasst. ▪ Mobilitätsanalyse im Rahmen des Raumentwicklungskonzepts und Vorschlag für ein Velohaupttroutennetz vorhanden ▪ Überarbeitung noch nicht begonnen 		
Kostenschätzung:	Fr. 250'000.–		
Tranchen:	Fr. 50'000.–	2020	
	Fr. 100'000.–	2021	
	Fr. 90'000.–	2022	
	Fr. 10'000.–	2023	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 4.2 (1. Priorität)

Erarbeiten von Standards für den Veloverkehr

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeiten von Standards ▪ Integration in Richtplan leichter Zweiradverkehr 		
Beschrieb:	<p>Durch die Einführung von Standards für den Veloverkehr soll eine gewisse Konsistenz in der Anwendung von Infrastrukturlösungen bei wiederkehrenden Situationen ermöglicht werden. Die Standards zeigen konkrete Lösungsmöglichkeiten für die Führung des Veloverkehrs, beispielsweise in Knoten usw. Sie definieren aber auch die erforderliche Qualität und leisten damit einen Beitrag zur Erhöhung des Velo-Anteils.</p>		
Zielgruppe:	Behörden, Planende		
Partner:	Agglomerationsgemeinden, Regionalverbände, Pro Velo Luzern		
Termin:	2020–2021		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 80'000.–		
Tranchen:	Fr. 60000.–	2020	
	Fr. 20'000.–	2021	

	<h2 style="text-align: center;">Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern</h2> <h3 style="text-align: center;">Massnahmenblatt 4.3 (1. Priorität)</h3> <h4 style="text-align: center;">Fahrverbote für Veloverkehr lockern</h4>		
Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchlässigkeit für den Veloverkehr verbessern ▪ Netzlücken schliessen ▪ Image des Veloverkehrs verbessern (weniger Regelverstösse) 		
Beschrieb:	<p>In der Vergangenheit wurden häufig allgemeine Fahrverbote verfügt, die vor allem auf den motorisierten Individualverkehr abzielen. Dabei wurde nicht überlegt, ob diese Strassen oder Wege für den Veloverkehr zugelassen werden könnten. Viele dieser Wege und Strassen sind für den Veloverkehr geeignet und werden heute teilweise von Velofahrerinnen und -fahrern illegal benützt. Im GIS-basierten Veloschwachstellenplan sind eine Vielzahl solcher Strassen dokumentiert. Diese sollen nun überprüft und falls geeignet für den Veloverkehr geöffnet werden.</p> <p>Abschnitte mit beträchtlicher Steigung könnten auch für E-Bikes geöffnet werden. Gerade wo topografische Gegebenheiten das Velofahren anspruchsvoll machen, ist das Elektrovelo eine wertvolle Alternative.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende, Bevölkerung		
Partner:	Zum Teil private Strasseneigentümerschaften		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diverse Strassen und Wege in der GIS-Fachschale Veloschwachstellen erfasst ▪ In einer ersten Phase werden die folgenden Strassen geöffnet: <ul style="list-style-type: none"> - Wesemlinrain - Denkmalstrasse - Obermättlistrasse 		
Kostenschätzung:	Fr. 50'000.–		
Tranchen:	Fr. 15'000.– pro Jahr	2020–2021	
	Fr. 10'000.– pro Jahr	2022–2023	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 4.4 (1. Priorität)

Einbahnstrassen für den Veloverkehr öffnen

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchlässigkeit für den Veloverkehr verbessern ▪ Netzlücken schliessen ▪ Image des Veloverkehrs verbessern (weniger Regelverstösse) 		
Beschrieb:	<p>Bei einigen heute signalisierten Einbahnstrassen wäre es möglich, den Veloverkehr in der Gegenrichtung zuzulassen. Die Stadt Luzern kennt bereits heute eine Vielzahl solcher Strassen, z. B. im Hirschmattquartier. Diese funktionieren sehr gut. Damit könnte das Veloroutennetz erweitert und die Durchgängigkeit erhöht werden. Im GIS-basierten Veloschwachstellenplan sind eine Vielzahl solcher Strassen dokumentiert. Diese sollen nun sorgfältig überprüft und falls geeignet für den Veloverkehr geöffnet werden.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende, Bevölkerung		
Partner:	Luzerner Polizei		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diverse Einbahnstrassen und Wege, wo die Zulassung des Veloverkehrs im Gegenverkehr geprüft werden soll, sind in der GIS-Fachschale Veloschwachstellen erfasst ▪ In einer ersten Phase (2019) werden folgende Strassen geöffnet: <ul style="list-style-type: none"> - Löwengartenstrasse - Mariahilfgasse - Hünenbergring - Morgenweg - Töpferstrasse - Steinenstrasse - Hinterbramberg 		
Kostenschätzung:	Fr. 50'000.–		
Tranchen	Fr. 15'000.– pro Jahr	2020–2021	
	Fr. 10'000.– pro Jahr	2022–2023	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 4.5 (1. Priorität)

Velo- und Fussweg Rösslimatte

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessern der Radverbindung von der Fruttstrasse zur Bürgerstrasse ▪ Weniger Konflikte mit dem Fussverkehr durch einen breiteren Velo- und Fussweg 		
Beschrieb:	<p>Von der Fruttstrasse her kann die Strecke unter der Langensandbrücke hindurch bis zum sehr schmalen Privatweg auf dem Areal der SUVA gut befahren werden. Durch einen Ausbau des privaten Wegs auf dem Areal der SUVA könnte die Verbindung wesentlich komfortabler gestaltet werden. Die Konflikte mit Fussgängerinnen und Fussgängern könnten minimiert werden. Die Verbindung ist im Richtplan leichter Zweiradverkehr der Stadt Luzern, welcher im September 2009 durch den Regierungsrat genehmigt wurde, enthalten.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende, Bevölkerung		
Partner:	Private Wegeigentümerin SUVA		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Richtplan leichter Zweiradverkehr der Stadt Luzern enthalten ▪ In der GIS-Fachschale Veloschwachstellen erfasst ▪ Projektierung noch nicht begonnen 		
Kostenschätzung:	Fr. 200'000.–		
Tranchen:	Fr. 30'000.–		2020
	Fr. 20'000.–		2021
	Fr. 150'000.–		2022
	Fr. 50'000.–		2023



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 4.6 (1. Priorität)

Veloverbindung Kasernenplatz optimieren (Bruchstrasse–St.-Karli-Brücke)

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessern der Radverbindung von der Bruchstrasse zum Reussuferweg ▪ Netzlücke im Radroutennetz schliessen 		
Beschrieb:	<p>Die Taubenhaus-/Bruchstrasse ist eine wichtige Radverbindung. Von der Bruchstrasse fehlt jedoch eine sichere, attraktive Verbindung zum Reussuferweg und damit zur St.-Karli-Brücke. Diese Lücke soll geschlossen werden. Dafür soll eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende, Bevölkerung		
Partner:	<p>Kanton (Kantonsstrasse K 13, evtl. Koordination mit Strassenbauprojekt aus dem Kantonsstrassenprogramm) Private Grundeigentümerschaften</p>		
Termin:	2020–2021		
Planungsstand:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In der GIS-Fachschale Veloschwachstellen erfasst ▪ Projektierung noch nicht begonnen 		
Kostenschätzung:	Fr. 150'000.– (Machbarkeitsstudie)		
Tranchen:	Fr. 80'000.–		2020
	Fr. 70'000.–		2021



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 4.7 (1. Priorität)

Verbesserungen K 2 Haldenstrasse

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessern der Veloinfrastruktur auf der Haldenstrasse ▪ Verbessern der Verkehrssicherheit ▪ Attraktivität und Komfort des Veloroutennetzes steigern 		
Beschrieb:	<p>Auf der Haldenstrasse verunfallen jedes Jahr Velofahrende. Für die Velofahrenden gibt es keine Alternative, die Strasse zu umfahren, da das Velofahren auf den Quais in Luzern verboten ist. Sie ist damit Teil des Velohauptstrassennetzes. Mit dem überwiesenen Postulat 81, Simon Roth und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser und Marco Müller namens der G/JG-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion sowie András Özvegyi und Judith Wyrsh namens der GLP-Fraktion vom 27. April 2017: «Sicherheit für Fahrradfahrende auf der Haldenstrasse und dem Schweizerhofquai erhöhen», wird der Stadtrat aufgefordert, die Situation mit dem Kanton zu analysieren und entscheidende Massnahmen zu treffen. In einer Machbarkeitsstudie sollen nun die Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie die Situation verbessert werden kann. Diese dient als Grundlage seitens Stadt an den Kanton, der für diesen Strassenabschnitt verantwortlich ist, um die Situation zu entschärfen.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende		
Partner:	Kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vif		
Termin:	2020–2021		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 150'000.–		
Tranchen:	Fr. 20'000.–	2020	
	Fr. 130'000.–	2021	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 4.8 (1. Priorität)

Verbesserungen K 2 Schweizerhofquai

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessern der Veloinfrastruktur auf dem Schweizerhofquai ▪ Verbessern der Verkehrssicherheit ▪ Attraktivität und Komfort des Veloroutennetzes steigern 		
Beschrieb:	<p>Auf dem Schweizerhofquai verunfallen jedes Jahr Velofahrende. Für die Velofahrenden gibt es keine Alternative, die Strasse zu umfahren, da das Velofahren auf den Quais in Luzern verboten ist. Sie ist damit Teil des Velohauptstrassennetzes. Mit dem überwiesenen Postulat 81, Simon Roth und Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser und Marco Müller namens der G/JG-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion sowie András Özvegyi und Judith Wyrsh namens der GLP-Fraktion vom 27. April 2017: «Sicherheit für Fahrradfahrende auf der Haldenstrasse und dem Schweizerhofquai erhöhen», wird der Stadtrat aufgefordert, die Situation mit dem Kanton zu analysieren und entscheidende Massnahmen zu treffen. In einer Machbarkeitsstudie sollen nun die Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie die Situation verbessert werden kann. Diese dient als Grundlage seitens Stadt an den Kanton, der für diesen Strassenabschnitt verantwortlich ist, um die Situation zu entschärfen.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende		
Partner:	Kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vif		
Termin:	2021–2022		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 150'000.–		
Tranchen:	Fr. 50'000.–	2021	
	Fr. 100'000.–	2022	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 4.9 (1. Priorität)

Verbesserungen K 17 Zürichstrasse, Alpenstrasse

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessern der Veloinfrastruktur auf dem Schweizerhofquai ▪ Verbessern der Verkehrssicherheit ▪ Attraktivität und Komfort des Veloroutennetzes steigern 		
Beschrieb:	<p>Auf der K 17 Zürichstrasse, Alpenstrasse verunfallen jedes Jahr Velofahrende. Für die Velofahrenden gibt es keine Alternative, die Strasse zu umfahren. Sie ist damit Teil des Velohauptstrassennetzes. Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts wurden bereits Verbesserungsmassnahmen vorgeschlagen. In einer Machbarkeitsstudie sollen nun weitere Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie die Situation verbessert werden kann. Diese dient als Grundlage seitens Stadt an den Kanton, der für diesen Strassenabschnitt verantwortlich ist, um die Situation zu entschärfen.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende		
Partner:	Kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vif		
Termin:	2020–2021		
Planungsstand:	Erste Vorschläge wurden im Rahmen GVK erarbeitet.		
Kostenschätzung:	Fr. 80'000.–		
Tranchen:	Fr. 40'000.–	2020	
	Fr. 40'000.–	2021	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 4.10 (2. Priorität)

Ausbau Veloverbindung Regierungsgebäude

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessern der Radverbindung vom Hirschengraben zur Bahnhofstrasse über das Kantonsareal ▪ Verbesserung von Konfliktstellen mit dem Fussverkehr 		
Beschrieb:	<p>Zwar kann die Verbindung vom Hirschengraben Richtung Bahnhofstrasse und umgekehrt heute mit dem Velo befahren werden, diese führt aber über Absätze und Engstellen. Durch Verbesserung dieser Engstellen soll die Verbindung attraktiver und sicherer werden. Die Verbindung ist im Richtplan leichter Zweiradverkehr der Stadt Luzern, welcher im September 2009 durch den Regierungsrat genehmigt wurde, enthalten.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende, Bevölkerung		
Partner:	Grundeigentümerschaft Kanton Luzern		
Termin:	2022		
Planungsstand:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Richtplan leichter Zweiradverkehr der Stadt Luzern enthalten ▪ In der GIS-Fachschale Veloschwachstellen erfasst ▪ Projektierung noch nicht begonnen 		
Kostenschätzung:	Fr. 220'000.–		
Tranchen:			



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 4.11 (2. Priorität)

Velostrassen

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Velostrassen einführen ▪ Attraktivität des Veloroutennetzes steigern ▪ Netzlücke schliessen ▪ Komfort für den Veloverkehr verbessern 		
Beschrieb:	<p>Velo- oder Fahrradstrassen sind ein Verkehrsregime für Quartierstrassen mit einer hohen Bedeutung für den Veloverkehr. Das Verkehrsregime wird seit mehreren Jahren in diversen Ländern Europas angewendet, jedoch nicht in der Schweiz. In Fachkreisen und Gemeinden in der Schweiz sind Velostrassen seit längerem ein Thema. Sie werden als Verkehrsregime diskutiert, um in quartierorientierten Strassen mit schwacher MIV-Belastung und gebündelter Veloführung einen hohen Sicherheits- und Komfortlevel für den Veloverkehr zu realisieren und damit einen Beitrag an die Veloförderung zu leisten.</p> <p>Unter Koordination des ASTRA wurden in den Städten Bern, Basel, Zürich, St. Gallen und Luzern Pilotversuche durchgeführt. Mit einer Einführung von Velostrassen in die schweizerische Strassengesetzgebung erhielten die Städte ein wichtiges Instrument, um für den Veloverkehr geeignete, attraktive Parallelnetze zu den Hauptverkehrsstrassen aufbauen zu können.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende		
Partner:	Bundesamt für Verkehr ASTRA, kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vif		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotversuch August 2016 bis Mai 2017 in Luzern erfolgt ▪ Auswertung des Monitorings durch das ASTRA läuft. ▪ Aufnahme ins schweizerische Strassenverkehrsrecht offen 		
Kostenschätzung:	Fr. 100'000.–		
Tranchen:			



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 4.12 (2. Priorität)

Veloparkierung

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausreichende Veloparkierung ▪ Attraktivität und Komfort der Veloparkierung verbessern ▪ Abstellplätze für Velos mit Anhängern oder Lastenvelos bereitstellen 		
Beschrieb:	<p>Eine wichtige Voraussetzung für die Veloförderung sind ausreichend und gut erreichbare Veloabstellflächen bei den Zielorten des Veloverkehrs. Mit dem B+A 35/2015: «Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern» wurde ein erstes Massnahmenpaket zur Verbesserung der Veloparkierung erarbeitet. Dieses wurde bereits grösstenteils umgesetzt, einzelne Massnahmen befinden sich noch in der Umsetzung. Für weiter gehende Massnahmen wie die Velostation Bahnhofplatz oder die Nutzung des ehemaligen Posttunnels werden eigene Berichte und Anträge erarbeitet. Kleinere Anpassungen und Anliegen betreffend die Veloparkierung sollen aber unabhängig davon umgesetzt werden können. Es soll auch eine Anzahl Abstellplätze für Velos mit Anhängern oder Lastenvelos geschaffen werden.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende		
Partner:			
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 80'000.–		
Tranchen:			

	<h2 style="text-align: center;">Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern</h2> <h3 style="text-align: center;">Massnahmenblatt 5.1 (1. Priorität)</h3> <h4 style="text-align: center;">Bike-Sharing-Angebot ausbauen</h4>		
Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Luzerner Bevölkerung motivieren, aufs Velo umzusteigen ▪ Interessante Angebote für Touristen schaffen ▪ Bike-Sharing für die erste und letzte Meile propagieren 		
Beschrieb:	<p>Mit der Eröffnung des Rad-/Gehwegs Luzern–Kriens/Horw wurde der Wohnbevölkerung und den Besuchenden von Luzern das Veloverleihsystem Nextbike ein Jahr lang gratis zur Verfügung gestellt. Auf Wunsch eines politischen Vorstosses wurde dieses Angebot für das Jahr 2018 erweitert. Das Angebot soll für die nächsten fünf Jahre weitergeführt werden.</p> <p>In Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden, der Zentralbahn und Tourismusorganisationen soll das «Bike-Sharing» touristisch ausgebaut werden, z. B. mit der Zentralbahn nach Engelberg und Rückfahrt mit einem gemieteten Velo usw.</p> <p>In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund soll das «Bike-Sharing» vermehrt für die Zu- und Wegfahrt zum ÖV-Netz lanciert werden.</p>		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Touristinnen und Touristen		
Partner:	Caritas, Agglomerationsgemeinden, Tourismusorganisationen, Zentralbahn		
Termin:	2019–2023		
Planungsstand:	Unter der Dachmarke «take a bike» werden die Angebote der Stadt und der beteiligten Gemeinden kommuniziert.		
Kostenschätzung:	Fr. 300'000.–		
Tranchen:	Fr. 60'000.– pro Jahr	2019–2023	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 5.2 (1. Priorität)

Bike-Sharing-Ausschreibung

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Attraktives Bike-Sharing-Angebot erhalten ▪ Luzerner Bevölkerung motivieren, aufs Velo umzusteigen ▪ Interessante Angebote für Touristen schaffen ▪ Bike-Sharing für die erste und letzte Meile propagieren 		
Beschrieb:	<p>Im Jahr 2017 wollten drei neue Anbieter eine grosse Anzahl stationsloser Verleihvelos in der Stadt Luzern platzieren. Mitunter aufgrund der teils prekären Platzverhältnisse im Zentrum hat der Stadtrat diese Gesuche vorerst nicht bewilligt. Mit dem von Nextbike in Zusammenarbeit mit der Caritas angebotenen stationsgebundenen Veloverleih besteht in der Stadt Luzern ein ausgebautes, hochwertiges Veloverleihsystem. Dieses umfasst auf Stadtgebiet rund 200 Velos an 70 Stationen. Das Nextbike-Angebot hat sich auch in anderen Gemeinden in den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden etabliert.</p> <p>Da der Veloverleih in der Stadt Luzern fest etabliert werden soll, hat die Stadt aus rechtlichen Gründen für Abwechslung unter den Anbietern zu sorgen. Die Stadt wird daher eine öffentliche Ausschreibung durchführen.</p>		
Zielgruppe:	Anbieter von Veloverleihsystemen		
Partner:	Agglomerationsgemeinden		
Termin:	2022–2023		
Planungsstand:	Unter der Dachmarke «take a bike» werden die Angebote der Stadt und der beteiligten Gemeinden kommuniziert.		
Kostenschätzung:	Fr. 200'000.–		
Tranchen:	Fr. 40'000.–	2022	
	Fr. 160'000.–	2023	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 5.3 (1. Priorität)

Unterstützung Lastenvelos

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In der Stadt Luzern sollen Lastenvelos (Cargo-Bikes) unkompliziert und einfach ausgeliehen werden können. ▪ Das Velo soll auch für Transportzwecke genutzt werden. ▪ In der Verwaltung sollen vermehrt Lastenvelos eingesetzt werden. ▪ Bekanntmachen des Angebotes 		
Beschrieb:	<p>Cargo-Bikes oder Lastenvelos sind als Alltags- und Freizeitfahrzeug eine Alternative zum Auto. Ob für den Einkauf im Supermarkt, den Transport der Kinder zur Kita, den Familienausflug ins Grüne oder den Weg zur Arbeit: Das Cargo-Bike bietet für all diese Mobilitätsbedürfnisse eine Lösung. Aufgrund der hohen Anschaffungskosten ist es sinnvoll, Lastenvelos zu teilen. In der Stadt Luzern wie in anderen Städten hat der TCS das Projekt «Carvelo2go» gestartet. Derzeit können in Luzern acht Lastenvelos ausgeliehen werden. Die Auswertungen aus den verschiedenen Städten zeigt, dass Luzern die höchsten Ausleihquoten hat. Das Angebot soll daher weiter ausgebaut und noch bekannter gemacht werden. Lastenvelos sollen vermehrt auch in der Stadtverwaltung eingesetzt werden.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende		
Partner:	Carvelo2go, Mobilitätsakademie, Caritas, Private, Stadtverwaltung: Hauswartinnen/Hauswarte, Schulhausteams, Quartierarbeit, SIP		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	Begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 50'000.–		
Tranchen:	Fr. 15'000.– pro Jahr	2020–2021	
	Fr. 10'000.– pro Jahr	2022–2023	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 5.4 (1. Priorität)

Veloservices

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dem Veloverkehr kleine Hilfeleistungen anbieten ▪ Sichtbar machen, dass Velofahrerinnen und -fahrer in der Stadt Luzern erwünscht sind. ▪ Verbessern der Verkehrssicherheit 		
Beschrieb:	<p>Unter Veloservices werden verschiedene Angebote verstanden, die als Hilfeleistungen den Velofahrerinnen und -fahrern im Alltag zu Verfügung stehen. Beispiele dafür sind Velopumpstationen, Stationen mit Werkzeugen, um kleinere Reparaturen rasch zu beheben, Waschanlagen, Standhilfen bei Lichtsignalanlagen usw.</p> <p>Die Hilfeleistungen tragen dazu bei, dass die Velos besser gewartet werden und daher in einem besseren Zustand sind. Dies hilft indirekt, Verkehrsunfälle zu vermeiden: Z. B. ist ein Velo mit gut gepumpten Reifen sicherer, oder hat sich eine Schraube gelöst, kann diese schnell wieder nachgezogen werden usw.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende		
Partner:	Private, Velokurier, Caritas		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	In Umsetzung		
Kostenschätzung:	Fr. 50'000.–		
Tranchen:	Fr. 15'000.– pro Jahr	2020–2021	
	Fr. 10'000.– pro Jahr	2022–2023	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 5.5 (1. Priorität)

Gebührenfreie Velostation

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Höhere Auslastung der Velostation ▪ Entlastung der Parkierungssituation entlang der Zentralstrasse ▪ Bessere Verteilung der Velos rund um den Bahnhof ▪ Weniger falsch parkierte Velos ▪ Erfahrungen zum Einfluss des Preises auf die Nutzung der Velostation sammeln 		
Beschrieb:	<p>Auf Verlangen eines politischen Vorstosses werden die Veloabstellplätze in der Velostation auf der Ostseite des Bahnhofs Luzern ab Mitte 2019 gebührenfrei bereitgestellt. Damit wird versucht, eine höhere Auslastung der Velostation zu erreichen und die Parkierungssituation rund um den Bahnhof zu entlasten.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende		
Partner:	Caritas		
Termin:	2019–2020		
Planungsstand:	In Planung		
Kostenschätzung:	Fr. 90'000.–		
Tranchen:	Fr. 30'000.–	2019	
	Fr. 60'000.–	2020	



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 5.6 (2. Priorität)

Velo-Internet-Plattform

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> Velo-Internet-Plattform weiter pflegen und noch bekannter machen 		
Beschrieb:	<p>Die im Rahmen von Spurwechsel aufgebaute Velo-Internet-Plattform soll erweitert, gepflegt, aktualisiert und unterhalten werden. Die Plattform soll bei Veranstaltungen, Medienmitteilungen und Informationen jeweils erwähnt und so weiteren Kreisen erschlossen werden.</p> <p>http://www.luzernmobil.ch/index.php?clD=62</p>		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Besuchende, Touristinnen und Touristen		
Partner:	Kanton, Verkehrsverbund, Luzern Tourismus		
Termin:	2020–2023		
Planungsstand:	Bestehende Plattform		
Kostenschätzung:	Fr. 50'000.–		
Tranchen:			



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 5.7 (2. Priorität)

App zur Veloförderung

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Motivation, das Velo zu nutzen ▪ Routenplaner für Velofahrende ▪ Verbessern der Verkehrssicherheit durch richtige Routenwahl 		
Beschrieb:	<p>Auf dem Markt gibt es bereits einige Apps, die schon recht gut funktionieren. Beispielsweise «Bike Citizens» ist eine App, die die gefahrenen Strecken aufzeichnet und auch als Veloroutenplaner genutzt werden kann. «Kappo» ist eine andere App, die ebenfalls die gefahrenen Velostrecken aufzeichnet und über ein Velospiel versucht, die Leute aufs Velo zu bringen. Da in der Schweiz bei den Jugendlichen die Velonutzung rückläufig ist, könnte die Lancierung einer solchen App diesem Trend entgegenwirken. Eine Förderkampagne mit der App Kappo in Odense, Dänemark, wo insgesamt 4'433 Kinder und Jugendliche teilnahmen, lief sehr erfolgreich. Die Apps können zudem Daten für die Planung der Velonetzrouten liefern.</p>		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Jugendliche, Besuchende, Touristinnen und Touristen		
Partner:	Z. B. Bike Citizens, Kappo usw.		
Termin:	2020–2021		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 70'000.–		
Tranchen:			



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 5.8 (2. Priorität)

MAP Luzern

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Velokarte Region Luzern ▪ Planungshilfe für Velotouren ▪ Motivation, das Velo zu nutzen ▪ Verbessern der Verkehrssicherheit durch richtige Routenwahl 		
Beschrieb:	<p>Die MAP Luzern (Mobilitätskarte) aus dem Jahre 2008 ist schon seit längerer Zeit vergriffen und auch nicht mehr aktuell. Viele Leute nutzen für die Planung von Velotouren oder für die Orientierung unterwegs immer noch gerne analoges Kartenmaterial. Die MAP Luzern soll daher aktualisiert und neu aufgelegt werden.</p>		
Zielgruppe:	Bevölkerung, Besuchende, Touristinnen und Touristen, Neuzugezogene		
Partner:	Verkehrsverbund, Pro Velo, Kanton usw.		
Termin:	2019–2020		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 150'000.–		
Tranchen:			

	<p>Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern</p> <p>Massnahmenblatt 5.9 (2. Priorität)</p> <p>Velofahrkurse für Neuzugezogene und Migrantinnen/Migranten</p>		
Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Motivation zum Velofahren ▪ Verkehrssicherheit verbessern ▪ Einhalten der Verkehrsregeln verbessern ▪ Kennenlernen der Veloinfrastruktur und deren Benützung 		
Beschrieb:	<p>Neuzugezogenen und Migrantinnen/Migranten werden gratis oder vergünstigt Velofahrkurse oder E-Bike-Kurse angeboten. Damit kann Ortsunkundigen das Veloroutennetz nähergebracht werden, und es kann gezeigt werden, worauf man beim Velofahren in Luzern achten muss. Das Befahren von anspruchsvollen Kreuzungen kann geübt werden. Die teilnehmenden Personen bekommen so mehr Sicherheit. Auf das Einhalten der Verkehrsregeln wird besonders Wert gelegt und die Gründe dafür vermittelt; insbesondere auch die Rücksichtnahme auf den Fussverkehr. Schlussendlich soll aber auch die Motivation, das Velo zu gebrauchen, gesteigert werden.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende		
Partner:	Pro Velo Luzern, TCS		
Termin:	2019–2023		
Planungsstand:	In der Stadt Luzern werden Velofahrkurse heute von Pro Velo angeboten.		
Kostenschätzung:	Fr. 25'000.–		
Tranchen:			



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 5.10 (2. Priorität)

Veloverräumdienst

Bereich:	<table border="1"> <tr> <td>Infrastruktur</td> <td style="background-color: #4F81BD; color: white;">Dienstleistung</td> <td>Kommunikation</td> </tr> </table>	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation		
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Verteilung der Velos rund um den Bahnhof ▪ Weniger falsch parkierte Velos ▪ Guter Kundenservice ▪ Bessere Auslastung der Velostation beim Bahnhof 			
Beschrieb:	<p>Pendlerinnen und Pendler können an neuralgischen Punkten beim Bahnhof ihr Velo direkt ans Personal der Velostation übergeben. Diese transportieren dann das Fahrrad zur Velostation auf der Ostseite des Bahnhofs und parkieren es dort gesichert. Am Abend kann das Velo dort abgeholt werden.</p>			
Zielgruppe:	Pendlerinnen und Pendler			
Partner:	Caritas			
Termin:	2019–2023			
Planungsstand:	Noch nicht begonnen			
Kostenschätzung:	Fr. 50'000.–			
Tranchen:				

	<h2 style="text-align: center;">Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern</h2> <h3 style="text-align: center;">Massnahmenblatt 5.11 (2. Priorität)</h3> <h4 style="text-align: center;">Signalisation und Wegweisung</h4>		
Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überprüfung der bestehenden Wegweisung ▪ Wegweisung lokaler Routen ▪ Gute temporäre Wegweisung bei Baustellen oder sonstigen Umleitungen ▪ Sichere und attraktive Lösungen für den Veloverkehr bei Baustellen 		
Beschrieb:	<p>In der Stadt Luzern sind hauptsächlich die Regionalen und Nationalen Radrouten mit Velo-Wegweisern signalisiert. 2017 gab Schweiz Mobil zusammen mit der Velokonferenz Schweiz Empfehlungen zur Wegweisung von Alltagsverbindungen und Freizeitrouten für den Veloverkehr heraus. Basierend auf diesen Empfehlungen sollen wichtige Verbindungen in der Stadt Luzern signalisiert werden.</p> <p>Bei Baustellen oder Anlässen werden häufig Velorouten unterbrochen, ohne dass dafür ein adäquater Ersatz oder eine Umfahrung signalisiert wird. Nach Möglichkeit ist den Velofahrenden das Passieren von Baustellen fahrend zu ermöglichen. Ist dies aufgrund der engen Platzverhältnissen nicht möglich, ist die Umfahrung der Baustelle frühzeitig anzuzeigen und zu signalisieren. Die Stadt lehnt sich dabei an die Vorgaben aus dem Pilotversuch der Stadt Zürich «Velosignalisation bei Baustellen» an. Dazu sollen Standards erarbeitet werden, siehe M 4.2.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende in Luzern		
Partner:	LUPO, TBA, ewl		
Termin:	Wegweisung lokal 2023 Wegweisung bei Baustellen laufend		
Planungsstand:	In Umsetzung		
Kostenschätzung: Tranche:	Fr. 120'000.– für Wegweisungskonzept und Wegweisung Lokalrouten Die Wegweisung des Veloverkehrs bei Baustellen ist über die Baustelle zu finanzieren.		



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 6.1 (1. Priorität)

Kampagnen

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rücksichtsvolles und korrektes Verhalten fördern ▪ Image des Velos als Verkehrsmittel fördern ▪ Auslastung der Velostation verbessern ▪ Die Leute motivieren, Velo zu fahren ▪ Schaffen einer Velokultur 		
Beschrieb:	<p>Bestehende und neue Kampagnen sollen etwa mit gleichem Aufwand wie in den letzten Jahren weitergeführt werden (z. B. Rücksichtskampagne, Spurwechsel, take a bike, Velostation usw.). Die Mittel können dabei jahresweise auch auf ein Thema konzentriert werden, z. B. zur besseren gegenseitigen Rücksichtnahme.</p>		
Zielgruppe:	Velofahrende in Luzern, Bevölkerung		
Partner:	Pro Velo, Fussverkehr Luzern, Caritas, weitere Partner		
Termin:	2019–2023		
Planungsstand:	Es wurden schon verschiedene Kampagnen erfolgreich durchgeführt.		
Kostenschätzung:	Fr. 250'000.–		
Tranchen:	Fr. 20'000.– pro Jahr	2019	
	Fr. 50'000.– pro Jahr	2020	
	Fr. 60'000.– pro Jahr	2021–2023	

	<p>Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern</p> <p>Massnahmenblatt 6.2 (2. Priorität)</p> <p>Tag des Velos</p>		
<p>Bereich:</p>	<p>Infrastruktur</p>	<p>Dienstleistung</p>	<p>Kommunikation</p>
<p>Zielsetzung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Image des Velos als Verkehrsmittel fördern ▪ Rücksichtsvolles und korrektes Verhalten fördern ▪ Die Leute motivieren, Velo zu fahren 		
<p>Beschrieb:</p>	<p>Es soll ein Tag des Velos geschaffen werden, an dem mit verschiedenen Partnern Angebote rund ums Velo bereitgestellt werden, wie beispielsweise Velo reparieren, Tauschbörse, Veloentsorgung, Velomarkt, Velofahrkurse usw.</p> <p>Der Velotag findet auf einem zentralen Platz in der Stadt Luzern statt, z. B. Bahnhofplatz.</p>		
<p>Zielgruppe:</p>	<p>Velofahrende von Luzern</p>		
<p>Partner:</p>	<p>Pro Velo, SUVA, Luzerner Polizei, Velofachhändler, Caritas usw.</p>		
<p>Termin:</p>	<p>2019–2023</p>		
<p>Planungsstand:</p>	<p>Noch nicht begonnen</p>		
<p>Kostenschätzung:</p> <p>Tranchen:</p>	<p>Fr. 300'000.–</p>		



Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern

Massnahmenblatt 6.3 (2. Priorität)

Veloförderung in der Verwaltung

Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veloförderung innerhalb der Verwaltung breiter abstützen ▪ Mitarbeitende für Veloanliegen sensibilisieren ▪ Synergien besser nutzen ▪ Teambildung 		
Beschrieb:	<p>In jeder Direktion sollen die Ziele und Massnahmen zur Veloförderung bekannt gemacht werden. Beispielsweise wurden in der Vergangenheit mit dem Tiefbauamt zwei Velotouren durchgeführt. Diese teambildenden Anlässe wurden dazu genutzt, die Mitarbeitenden für die Anliegen und Bedürfnisse der Velofahrenden zu sensibilisieren und Handlungsmöglichkeiten in ihrem Umfeld aufzuzeigen. Auch andere Verwaltungsbereiche sollen für die Umsetzung und die Anliegen der Velofahrenden gewonnen werden. Dies soll mit Informationsveranstaltungen, Velotouren, Vorträgen usw. erfolgen. Es sollen auch Gastreferentinnen und -referenten aus dem In- und Ausland eingeladen werden, die ihre Erfolgsmodelle zeigen.</p>		
Zielgruppe:	Direktionen der Stadtverwaltung		
Partner:	Verwaltungsinterner Prozess		
Termin:	2019		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 50'000.–		
Tranchen:			

	<p>Aktionsplan Veloförderung Stadt Luzern</p> <p>Massnahmenblatt 6.4 (2. Priorität)</p> <p>Innovations-Club</p>		
Bereich:	Infrastruktur	Dienstleistung	Kommunikation
Zielsetzung:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kreieren von Ideen zur Förderung des Veloverkehrs 		
Beschrieb:	<p>Ein Innovations-Club, der einmal pro Jahr tagt, wird einberufen, um neue Ideen zur Veloförderung zu kreieren. Neben Personen aus der Verwaltung werden kreative Köpfe, Querdenkende usw. eingeladen. Auch verrückte Ideen sollen geäussert werden.</p>		
Zielgruppe:	Stadtverwaltung, Verantwortliche für den Veloverkehr		
Partner:	Gäste Innovations-Club		
Termin:	2019–2023		
Planungsstand:	Noch nicht begonnen		
Kostenschätzung:	Fr. 50'000.–		
Tranchen:			

Anhang 3

Übersicht nicht abgeschriebener politischer Vorstösse

Nr.	Vorstoss	Kurzzusammenfassung	Stellungnahme des Stadtrates
1	<p>Motion 133, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion, Korintha Bärtsch und Marco Müller namens der G/JG-Fraktion vom 14. September 2017 (als Postulat überwiesen am 26. April 2018):</p> <p>Für ein Netz von Veloachsen in der Stadt Luzern</p>	<p>Um den Veloanteil am Modalsplit in den nächsten Jahren zu erhöhen, soll der Stadtrat eine Strategie zur Veloachseninfrastruktur formulieren. Dabei kann er sich an der Vision von Pro Velo und dem VCS orientieren.</p>	<p>Ein sicheres und leistungsfähiges Veloachsennetz wird vom Stadtrat unterstützt und ist ein wichtiges Element in der nachhaltigen städtischen Mobilität. Die Velonetzplanung ist Teil des Richtplans leichter Zweiradverkehr. Dazu ist ein B+A «Aktionsplan Fuss- und Veloverkehr» in Erarbeitung, welcher sich auch dem Thema annimmt. Deshalb verzichtet der Stadtrat auf einen separaten Planungsbericht.</p>
2	<p>Motion 341, Ali R. Celik und Christian Hochstrasser namens der G/JG-Fraktion, Sonja Döbeli Stirnemann namens der FDP-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Enver Candan namens der SP/JUSO-Fraktion vom 22. April 2016 (teilweise überwiesen am 6. April 2017):</p> <p>Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr</p>	<p>Mit dieser Motion wird der Stadtrat beauftragt, die häufig genutzten Velostrecken auf neuralgische Stellen bezüglich Sicherheit und Unfallhäufigkeit zu analysieren und diese systematisch zu erfassen. Aus dieser Analyse sollen für die einzelnen, potenziell gefährlichen Stellen im Velonetz Massnahmen aufgezeigt werden.</p>	<p>Das Tiefbauamt verfügt bereits über mehrere Instrumente, um Gefahrenstellen im Velonetz zu erkennen. Zu nennen sind das VUGIS (Verkehrs-Unfall-Geo-Informationssystem), das Managementinformationssystem Strasse (MISTRA) sowie die städtische GIS-Plattform Verkehrssicherheit und Veloschwachstellen. Zusammen mit einer Vielzahl von bereits umgesetzten und geplanten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist die Stadt Luzern stetig dabei, die Sicherheit für Velofahrende zu verbessern. Unter diesen Umständen erachtet es der Stadtrat als nicht notwendig, eine zusätzliche systematische Erhebung von Gefahrenstellen durchzuführen. Dennoch ist der Stadtrat überzeugt, dass eine Behebung von Gefahrenstellen die Attraktivität des Veloverkehrs weiter fördert.</p>
3	<p>Postulat 47, Korintha Bärtsch und Laurin Murer namens der G/JG-Fraktion sowie Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion vom 13. Februar 2017 (überwiesen am 6. April 2017):</p> <p>Kombinierte Bus-/Velospur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren</p>	<p>Der Stadtrat wird aufgefordert, sich beim Kanton für eine kombinierte Bus-/Velospur in beide Richtungen auf der Achse Schweizerhofquai–Seebrücke einzusetzen. Diese Achse ist vor allem für Velofahrende sehr gefährlich und mit einer Vielzahl von Unfällen verbunden. Hinzu kommt, dass dies für eine Mehrzahl die einzige Verbindung vom rechten Seeufer Richtung Bahnhof ist.</p>	<p>Der Stadtrat erkennt die Wichtigkeit der Route und die gefährliche Situation, die vor allem für Velofahrende herrscht. Daraus leitet er einen dringenden Handlungsbedarf ab und wird das Tiefbauamt mit der Massnamenerarbeitung zur Verbesserung der Situation beauftragen. Folgende Anliegen sind für den Stadtrat zentral: Verringerung der Unfallzahlen MIV, erhöhte Verkehrssicherheit und eine Verbesserung der Zuverlässigkeit für den öffentlichen Verkehr, sowie sich für eine erhöhte Attraktivität für den Veloverkehr einzusetzen. Bewilligungen und Finanzierung der Massnahmen liegen im Anschluss beim Kanton.</p>

Nr.	Vorstoss	Kurzzusammenfassung	Stellungnahme des Stadtrates
			Ob die kombinierte Bus-/Velospur die zweckmässige Lösung dafür ist oder eine weitere Lösung sich besser eignet, muss im Rahmen der Massnahmen geklärt werden.
4	<p>Postulat 81, Simon Roth und Nico van der Heiden namens der SP/JU-SO-Fraktion, Christian Hochstrasser und Marco Müller namens der G/JG-Fraktion, Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion sowie Andrés Özvegyi und Judith Wyrsch namens der GLP-Fraktion vom 27. April 2017 (überwiesen am 16. November 2017):</p> <p>Sicherheit für Fahrradfahrende auf der Haldenstrasse und dem Schweizerhofquai erhöhen</p>	<p>Auf der Haldenstrasse sowie dem anschliessenden Schweizerhofquai verunfallten in den vergangenen sechs Jahren 32 Fahrradfahrenden. Für die Fahrradfahrenden gibt es keine Alternativen zu diesen beiden Strassenabschnitten. Trotz der hohen Unfallgefahr und der Wichtigkeit im städtischen Velonetz hat es der Kanton, der für diese Strassenabschnitte verantwortlich ist, unterlassen, etwas dagegen zu tun. Der Stadtrat wird aufgefordert, die Situation mit dem Kanton zu analysieren und die entscheidenden Massnahmen zu treffen. Sollte der Kanton nicht in der Lage sein oder nicht willens, die Situation zu entschärfen, wird der Stadtrat gebeten aufzuzeigen, welche Massnahmen er selbst umzusetzen plant, um die Situation zu verbessern.</p>	<p>Die Haldenstrasse wurde mit der Forderung nach der «Öffnung der Quais» 2006 für den Veloverkehr und dessen Sicherheit verbessert. Dabei wurden durchgehende Radstreifen markiert und mehrere Gefahrenstellen verbessert. So wurden stadteinwärts die Vorfahrt bei Lichtsignalanlagen verbessert und unübersichtliche Schrägparkplätze aufgehoben. Die Gefahrensituationen wurden so zwar verbessert, aber der Stadtrat ist sich bewusst, dass diese Abschnitte weiterhin ein hohes Gefahrenpotenzial aufweisen. Stadtauswärts finden Anlieferungen statt, die zu Behinderungen des Veloverkehrs führen. Durch diese Umstände will sich der Stadtrat dafür einsetzen, zusammen mit dem Kanton Massnahmen zu erarbeiten.</p>
5	<p>Postulat 87, Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JU-SO-Fraktion sowie Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion vom 9. Mai 2017 (überwiesen am 21. September 2017):</p> <p>Fehlende Veloabstellplätze am Bahnhof: Pflichten der SBB durchsetzen</p>	<p>Durch Bauarbeiten 2014 auf der Ostseite des Bahnhofs Luzern wurden 70 Veloabstellplätze temporär aufgehoben. Diese sollten laut SBB bis «spätestens im Juli 2015» wieder bereitgestellt werden. Jedoch ist dies nicht geschehen, da sich die Pläne der SBB geändert haben; obwohl es einen Vertrag zwischen der SBB und der Stadt Luzern gibt, der die Anzahl der öffentlichen Abstellplätze regelt. Der Stadtrat wird ersucht, diesen Vertrag öffentlich zu machen und die Umsetzung zu gewährleisten.</p>	<p>Das Tiefbauamt hatte mit Bezug auf den laufenden Vertrag die SBB dazu aufgefordert, die entsprechenden Veloabstellplätze wieder bereitzustellen. Die SBB ist bereit, den «Posttunnel» zur Verfügung zu stellen. Je nach Variante können so zwischen 460 und 790 Veloabstellplätze realisiert werden. Für eine optimale Nutzung müsste ein Zugang von der Habsburgerstrasse her entstehen. Der Stadtrat beantragt dafür einen Planungskredit. Als provisorische Lösung sollen Veloschieberillen bei den beiden Treppenaufgängen an der Zentralstrasse eingesetzt werden. Eine Umsetzung noch in diesem Jahr ist unrealistisch. Mit diesem Hintergrund erachtet der Stadtrat die Vereinbarung mit der SBB als erfüllt.</p>

Nr.	Vorstoss	Kurzzusammenfassung	Stellungnahme des Stadtrates
6	<p>Postulat 107, Nico van der Heiden und Judith Dörflinger Muff namens der SP/JUSO-Fraktion, Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion sowie Laura Kopp namens der GLP-Fraktion vom 6. August 2013 (teilweise überwiesen am 17. April 2014):</p> <p>Eine grüne Welle für Velofahrende</p>	<p>Um das Velofahren in der Stadt Luzern attraktiver zu gestalten, sollen die Ampeln sich nach dem Tempo der Velofahrenden (zirka 20 km/h) richten. Mit diesen sogenannten «grünen Wellen» könnten Veloschnellrouten eingerichtet werden.</p>	<p>Der Stadtrat steht der Idee von «grünen Wellen» und Veloschnellrouten positiv gegenüber. Das Potenzial stuft er aber in der Stadt Luzern als eher gering ein. Grund dafür ist einerseits die Komplexität der Schaltung, wenn besonders der ÖV-Verkehr mitberücksichtigt werden sollte, andererseits die Topologie des Luzerner Strassennetzes. Trotzdem möchte der Stadtrat das Konzept auf entsprechenden Abschnitten prüfen.</p>
7	<p>Postulat 149, Myriam Barsuglia und Laura Kopp namens der GLP-Fraktion vom 10. Januar 2014 (überwiesen am 4. September 2014):</p> <p>Mobilitätsmanagement in Betrieben für eine nachhaltige städtische Mobilität</p>	<p>Die Anzahl der Firmenparkplätze in der Stadt Luzern soll verringert werden, da diese nicht mit der nachhaltigen städtischen Mobilität übereinstimmt. Die freier werdende Fläche soll für Car-Sharing-, Kunden- oder für Veloparkplätze verwendet werden. Die Stadt soll innerstädtische Betriebe dazu motivieren, dass der Arbeitsweg nicht mehr mit dem Auto zurückgelegt wird.</p>	<p>Die Stadt Luzern setzt sich unter der Federführung des Kantons mit dem Projekt «Mobilitätsmanagement» für die Anliegen des Postulats ein. Das Projekt sieht vor, dass Unternehmen beim Mobilitätsmanagement unterstützt werden und deren Mitarbeitende auf den ÖV- und Langsamverkehr umsteigen.</p>
8	<p>Postulat 156, Nico van der Heiden und Max Bühler namens der SP/JUSO-Fraktion, Christian Hochstrasser und Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion, Myriam Barsuglia namens der GLP-Fraktion sowie Franziska Bitzi Staub namens der CVP-Fraktion vom 11. Februar 2014 (teilweise überwiesen am 25. September 2014):</p> <p>Gute private Veloparkplätze braucht die Stadt</p>	<p>Seit 1986 wird von privaten Grundeigentümerschaften im Zusammenhang mit einer Baubewilligung die Schaffung von Veloparkplätzen verlangt. Doch dies werde zu wenig strikt umgesetzt und kontrolliert. Dazu kommt, dass die Auflage via Baubewilligung nur eine beschränkte Wirkung aufweist, da die Mehrheit der Gebäude vor 1986 erstellt wurden. Der Stadtrat wird aufgefordert, die Einhaltung des Parkplatzreglements konsequent zu kontrollieren. Weiter soll bei Bauten mit einer Baubewilligung nach 1968 nachträglich die Erstellung von genügend Veloabstellplätzen durchgesetzt werden. Für Bauten mit einer Baubewilligung, die älter als 1968 ist, sollen die Eigentümerschaften dazu motiviert werden, die fehlenden Veloparkplätze freiwillig nachzurüsten. Ferner soll die Möglichkeit geprüft werden, wie private Auto-Parkplätze ohne grossen Administrationaufwand in Veloabstellplätze umfunktioniert werden können.</p>	<p>Das Parkplatzreglement von 1986 hält für Fahrräder fest, dass genügend gedeckte Abstellplätze zu erstellen sind. Was «genügend» ist, wird nicht definiert. Seit 1998 bestehen konkrete, interne Vorgaben für die Berechnung der minimal erforderlichen Zweiradabstellplätze. So muss für eine Wohnung pro zwei Zimmer mindestens ein Veloabstellplatz vorhanden sein. Bereits heute wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens durch das Tiefbauamt überprüft, dass genügend Veloabstellplätze eingeplant werden. Der Stadtrat setzt sich weiter dafür ein, dass in der Schlusskontrolle in Form der Bauabnahme die entsprechende Anzahl Veloabstellplätze konsequent kontrolliert wird. Dies soll auch geschehen, wenn in den eingereichten Plänen genügend Veloabstellplätze eingeplant werden. Die weiteren Punkte nimmt der Stadtrat zur Kenntnis. Für den zweiten Punkt findet er den Aufwand als nicht verhältnismässig. Für die Punkte drei bis fünf würde er gerne mit Know-how für kommunikative Optimierungen bereitstehen.</p>

Nr.	Vorstoss	Kurzzusammenfassung	Stellungnahme des Stadtrates
9	<p>Postulat 168, Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 8. März 2011 (teilweise überwiesen am 27. Oktober 2011):</p> <p>Zukunft Kantonsspital – Spitalstrasse als Langsamverkehrsachse</p>	<p>Mit den Millioneninvestitionen für neue Gebäude auf dem Spitalgelände sollen auch die Bedingungen und die Erschliessung für den Langsamverkehr auf der Spitalstrasse (sichere und markierte und vor allem direkte Velowege) verbessert werden.</p>	<p>Im kommunalen Richtplan ist die Spitalstrasse für den «leichten Zweiradverkehr» enthalten. So sollen für die Erweiterung der Parkieranlagen im Gegenzug auf der Spitalstrasse Parkplätze aufgehoben und ein durchgehender Radstreifen ermöglicht werden.</p>
10	<p>Postulat 301, Nico van der Heiden, Melanie Setz und Dominik Durrer namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Christian Hochstrasser und Ali R. Celik namens der G/JG-Fraktion vom 5. März 2012 (überwiesen am 27. September 2012):</p> <p>Mehr Veloabstellplätze an der Bahnhofstrasse</p>	<p>Die Veloabstellplätze in der Bahnhofstrasse sind sehr beliebt und das ganze Jahr über stark belegt. Im Postulat wird gefordert, dass mindestens drei Autoabstellplätze zugunsten von weiteren Veloabstellplätzen aufgehoben werden.</p>	<p>Der Stadtrat anerkennt die Problematik und möchte auch im Rahmen der nachhaltigen städtischen Mobilität genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stellen. Deshalb wird er das Anliegen prüfen.</p>
11	<p>Postulat 320, Christa Stocker Odermatt namens der GB-Fraktion (überwiesen am 6. Mai 2004):</p> <p>Neugestaltung des St.-Karli-Quais prüfen</p>	<p>Der St.-Karli-Quai nimmt eine wichtige Erschliessungsfunktion für die Altstadt wahr. Für den Fuss- und den Veloverkehr bleibt jedoch wenig Platz. Der St.-Karli-Quai soll daher städtebaulich neu beurteilt werden, um die Gestaltung des Quais für den Langsamverkehr zu verbessern.</p>	<p>Der Stadtrat ist bereit, die Neugestaltung des St.-Karli-Quais zugunsten des Langsamverkehrs im Zusammenhang mit dem Projekt Universität und/oder der Erweiterung des Parkhauses Zentrum zu prüfen.</p>
12	<p>Postulat 330, Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 25. April 2012 (überwiesen am 25. Oktober 2012):</p> <p>Neue Erschliessung Kantonsspital Luzern</p>	<p>Mit den Millioneninvestitionen für neue Gebäude auf dem Spitalgelände sollen auch die Bedingungen und die Erschliessung für den Langsamverkehr auf der Spitalstrasse (sichere und markierte und vor allem direkte Velowege) verbessert werden.</p>	<p>Im kommunalen Richtplan ist die Spitalstrasse für den «leichten Zweiradverkehr» enthalten. So sollen für die Erweiterung der Parkieranlagen im Gegenzug auf der Spitalstrasse Parkplätze aufgehoben und ein durchgehender Radstreifen ermöglicht werden.</p>

Anhang 4

Raumentwicklungskonzept 2018

**Für den Fuss- und den Veloverkehr
relevante Planungsgrundsätze und
Planungshinweise**

Planungsgrundsatz: Planungshinweis:	Die Stadt fördert generationenübergreifendes Wohnen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Für Familien werden genügend kinderfreundliche Freiräume und sichere Wege zu Kindergärten und Schulen zur Verfügung gestellt.
Planungsgrundsatz: Planungshinweise:	Die Stadt setzt sich für einen breiten Angebotsmix in der Innenstadt ein. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Angebotsmix wird gemeinsam mit den relevanten Partnern verstärkt in Richtung Einkaufserlebnis weiterentwickelt. ▪ Die urbanen, kleinteiligen und vielfältigen Gebiete werden nach ihren Nutzungsschwerpunkten weiterentwickelt. ▪ Die unterschiedlichen Nutzungsinteressen von Anwohnerinnen und Anwohnern, Werktätigen, Touristinnen und Touristen sowie Besuchenden werden abgestimmt. ▪ Der Dialog mit Liegenschaftseigentümerinnen und -eigentümern wird gesucht.
Planungsgrundsatz: Planungshinweise:	Die Stadt fördert die Entwicklung von Arbeitsgebieten mit ungenutzten Potenzialen. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wird auf die Aussenraumgestaltung als Beitrag zur Standortattraktivität geachtet. ▪ Die ÖV-, Velo- und Fussverbindungen im Littauerboden und Arbeitsgebiet Ibach werden verbessert.
Planungsgrundsatz: Planungshinweise:	Die Stadt unterstützt die dezentrale Organisation des Quartierlebens. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kindergärten und Primarschulen sind gut in das Quartier eingebunden und zu Fuss sicher erreichbar. ▪ Wo notwendig werden verkehrstechnische und verkehrsberuhigende Massnahmen geprüft. ▪ Bei Quartierzentren- und Arealentwicklungen werden Anliegen von Vereins- oder Kulturnutzungen berücksichtigt und möglichst nutzungsflexible Räume geschaffen.
Planungsgrundsatz: Planungshinweis:	Die Stadt fördert partizipative Planungsprozesse bei bedeutsamen Projekten für die Quartiere. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Insbesondere bei der Gestaltung von Quartierzentren und des öffentlichen Raums sind partizipative Planungsprozesse vorzusehen.
Planungsgrundsatz: Planungshinweis:	Die Stadt stärkt die Quartierzentren als Begegnungsorte mit Versorgungsstrukturen. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlen identitätsstiftende Merkmale, werden diese durch neue Impulse wie Aufwertung oder Schaffung von öffentlichen Räumen sowie kulturellen oder gemeinschaftlichen Nutzungen gestärkt.
Planungsgrundsatz: Planungshinweise:	Die Stadt setzt sich für eine attraktive Gestaltung der Strassenräume und des öffentlichen Raums in den Quartierzentren ein. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strassenräume in den Quartierzentren werden als Begegnungsorte attraktiv gestaltet: durch Reduktion des Temporegimes oder Umgestaltung zu Begegnungszonen. ▪ Sie orientieren sich an den Nutzungen und Bedürfnissen der Fussgänger. ▪ Die Aufenthaltsqualität wird mit Sitzgelegenheiten, Grünraum und Bäumen verbessert. ▪ Neue Quartierplätze werden geplant und bestehende werden in ihrer Gestaltung und Nutzung weiterentwickelt.
Planungsgrundsatz: Planungshinweise:	Die Stadt gestaltet den Strassenraum als Lebensraum. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Stadt entwickelt die Strassenräume unter Einbezug der relevanten Partner als multifunktionalen Lebensraum weiter. ▪ Die Gestaltung des Strassenraums orientiert sich primär an den Aktivitäten, die an einem Ort stattfinden sollen, und an den Bedürfnissen der Menschen. ▪ Für die Planung wird eine sorgfältige Interessenabwägung der verschiedenen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts gemacht: Verkehr, Parkierung, Sicherheit, Aufenthaltsqualität.

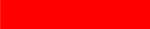
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bei baulichen Interventionen im Zusammenhang mit Verkehrsinfrastrukturprojekten wird geprüft, ob eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und/oder Mehrfachnutzungen möglich sind.
<p>Planungsgrundsatz: Planungshinweis:</p>	<p>Die Stadt setzt verstärkt auf kombinierte Mobilität.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit einer optimalen Verknüpfung des ÖV mit dem Fuss- und dem Veloverkehr und dem Individualverkehr werden Potenziale des gesamten Verkehrssystems genutzt.
<p>Planungsgrundsatz: Planungshinweise:</p>	<p>Die Stadt bietet attraktive, durchgehende und sichere Fuss- und Velowege an und setzt sich für gemeindeübergreifende Anschlüsse ein.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Fuss- und der Veloverkehr sind integrale Bestandteile aller Siedlungs- und Infrastrukturprojekte. ▪ Die Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen werden speziell berücksichtigt. ▪ Die Attraktivität, Zugänglichkeit und Sicherheit von Fuss- und Velowegen werden weiter verbessert, Netzlücken geschlossen und Qualitätsmängel wie Ausleuchtung behoben. ▪ Eine gute Vernetzung der Quartierzentren untereinander für Fuss- und Veloverkehr wird angestrebt. ▪ Trennwirkungen für den Fussverkehr werden wo möglich behoben. ▪ Die Erreichbarkeit der Quartierzentren für den Fussverkehr hat hohe Priorität. ▪ Massnahmen zur besseren vertikalen Erschliessung der Hanglagen für den Fussverkehr werden geprüft. ▪ Zusammen mit den Nachbargemeinden werden grenzübergreifende Velohaupt-routen geplant.
<p>Planungsgrundsatz: Planungshinweis:</p>	<p>Die Stadt setzt sich für eine energieeffiziente und CO₂-arme urbane Logistik in Zusammenarbeit mit den relevanten Partnern ein.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusammen mit relevanten Partnern aus der Privatwirtschaft, umliegenden Gemeinden und dem Kanton sichert die Stadt den Zugang für die Anlieferung des Detailhandels insbesondere in der Innenstadt und unterstützt die Einführung neuer innovativer und energieeffizienter Logistik-Modelle.
<p>Planungsgrundsatz: Planungshinweise:</p>	<p>Die Stadt nutzt das Potenzial der Reuss, der Kleinen Emme, des Rotsees und des Seebeckens und entwickelt die Ufergebiete weiter.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die See- und Flussufer werden, sofern mit dem Naturschutz vereinbar, mit durchgehenden Fuss- und Velowegen öffentlich zugänglich gemacht. ▪ Das linke Reussufer wird als Promenade, Erholungsraum und Veloroute mit direkten Uferzugängen weiterentwickelt.
<p>Planungsgrundsatz: Planungshinweise:</p>	<p>Die Stadt setzt sich für eine attraktive Nutzung und Gestaltung der Stadtplätze in der Innenstadt ein.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtplätze sind für verschiedene Nutzergruppen wie Einwohnerinnen und Einwohner, Gäste aus der Region und Touristinnen und Touristen vielfältig nutzbar. ▪ Stadtplätze sind als Begegnungs- und Bewegungsräume einladend gestaltet. ▪ Die Gestaltung stärkt das jeweilige Nutzungsprofil. ▪ Aufenthaltsbereiche an der Sonne und im Schatten, auf öffentlichen Bereichen und in Boulevard-Cafés ergeben eine hohe Aufenthaltsqualität. ▪ Die Strategien für die Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Räume werden umgesetzt.

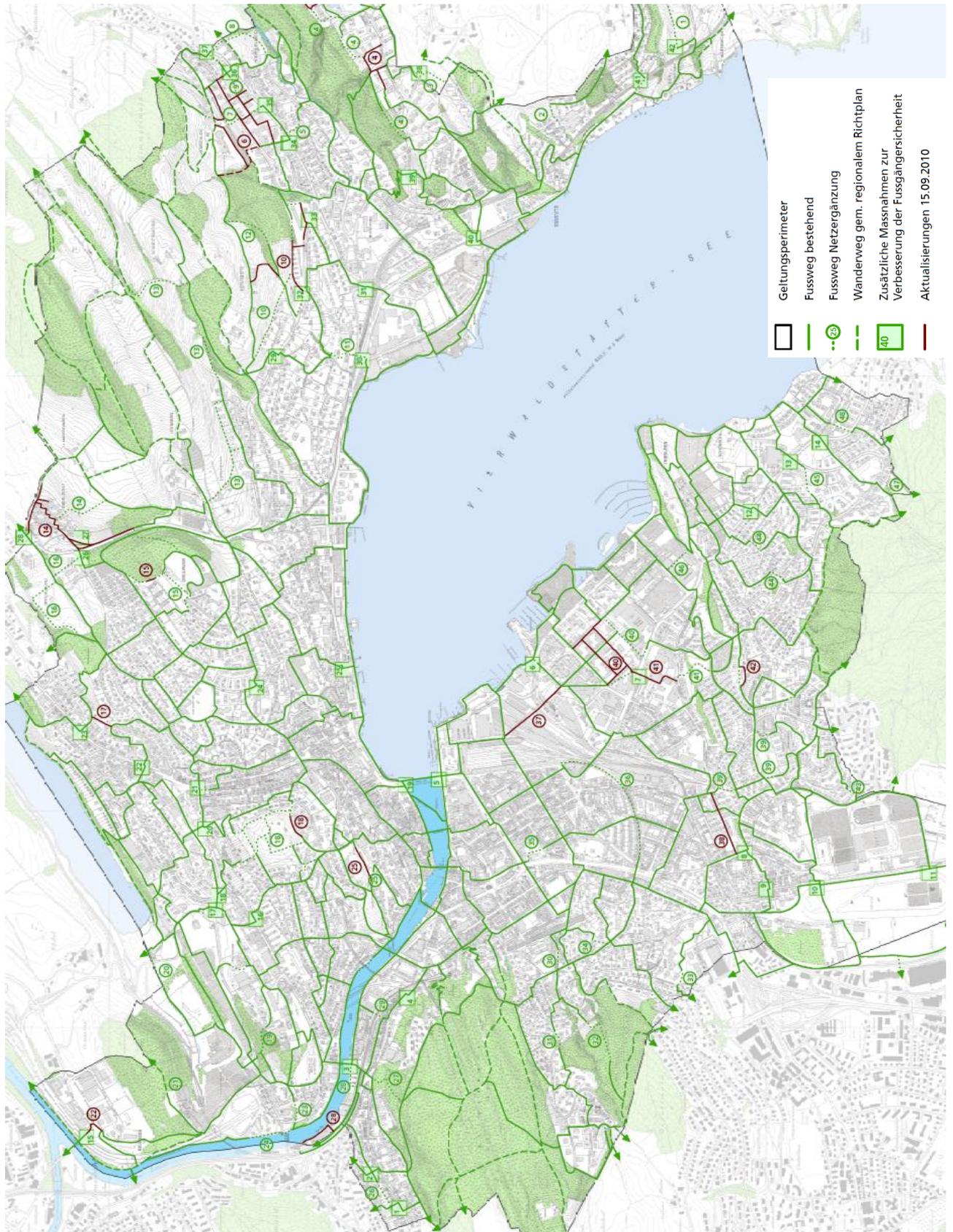
Anhang 5

Übersicht Richtplan R1 Fusswege 1996

Übersicht Stand Richtplan Fusswege

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die derzeitige Umsetzung des Richtplans.

Nr. im Plan zusätzl. Massnahme	Randstein absenken	Schutzinsel ergänzen	Streifen markieren	Knoten umbauen	Unter Überführung erstellen	Bemerkungen
1	X	X	o	o	o	RS nur auf 1 Seite abges.
2	o	X	o	o	o	
3	o	X	o	o	X	
4	X	X	o	o	o	keine SI vor Velofurt
5	o	o	o	X	o	
6	o	o	o	o	X	
7	o	o	o	o	X	
8	X	X	o	o	o	
9	X	o	X	o	o	
10	o	o	X	o	o	(Kreisel Allmend)
11	o	o	o	X	o	(Kreisel Zihlmatt)
12	X	o	o	o	o	LSA-Regelung
13	X	X	o	o	o	
14	X	X	o	o	o	
15	o	o	o	o	X	
16	X	o	o	o	o	RS nur auf 1 Seite abges.
17	o	X	X	o	o	
18	o	X	o	o	o	SI nur aus Farbe
19	o	X	o	o	o	
20	o	X	X	o	o	
21	o	o	o	X	o	
22	X	X	o	o	o	
23	X	X	o	o	o	FG leicht verschoben+LSA
24	X	o	o	o	o	RS mit Anrampung aus Deckbelag
25	X	o	o	o	o	RS abgefast
26	o	o	o	X	o	
27	o	o	o	X	o	
28	X	X	o	o	o	LSA-Regelung
29	X	o	o	o	o	
30	o	o	o	o	X	
31	X	o	o	o	o	RS nur auf 1 Seite abges.
32	o	X	X	o	o	
33	o	X	X	o	o	
34	X	o	X	o	o	leicht versetzt
35	o	X	X	o	o	aufgehoben
36	X	X	o	o	o	
37	X	X	o	o	o	aufgehoben
38	o	X	o	o	o	
39	X	o	o	o	o	
40	o	X	o	o	o	
41	o	o	o	X	o	
42	o	o	o	X	o	
Legende						
	Ausgeführt			RS= Randstein		
	Noch nicht ausgeführt			FG=Fussgängerstreifen		
	teilw. ausgeführt			SI=Schutzinsel		Luzern, 31.07.2018



Teilrichtplan Fusswege

Anhang 6

Übersicht Richtplan leichter Zweiradverkehr 2009

Übersicht Stand Richtplan leichter Zweiradverkehr 2009

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die derzeitige Umsetzung des Richtplans.

Legende:

	Massnahmen umgesetzt
	Massnahmen teilweise umgesetzt
	Massnahmen nicht umgesetzt

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Stand der Umsetzung	Bemerkungen
1.1	Geissensteinring–Moosmattstrasse Radstreifen	Projektgenehmigung, Landerwerb, Kernfahrbahn	Radstreifen Voltastrasse–Fruttstrasse; Kernfahrbahn Fruttstrasse–Kellerstrasse	Strassenausbau mit Überbauungen Industriestrasse
1.2	Lokale Radrouten	Signalisation, Rechte von Privaten	Signalisation noch nicht umgesetzt	
1.3	Eichwald–Neustadtstrasse	Tieflegung Zentralbahn	umgesetzt	Freigleis 2017 eröffnet
1.4	Neustadtstrasse–Zentralstrasse	Neubau Velo-/Fussweg Langensandbrücke, Landerwerb (Rechte)	In Planung	Teil West mit Überbauung Bundesplatz
1.5	Fruttstrasse–Rösslimattstrasse	Neubau Langensandbrücke, Fahrwegrechte Privater	Verbindung über Privatareal SUVA heute möglich	Verbindung schmal und zu wenig ausgebaut
1.6	Pilatusstrasse–Hirschengraben	Umgestaltung Pilatusplatz	In Planung	
1.7	Reussinsel Uferweg	Private Bauvorhaben, Unterführung St.-Karli-Brücke	Veloführung über Reussinsel, Priorität gering	Mit einer allfälligen Überbauung
1.8	Spitalstrasse, Radstreifen	Aufhebung Strassenparkierung	St.-Karli-Quai–Kantonspital in Planung	Elektr. Busspur in Planung
1.9	Kreuzbuchstrasse, Radstreifen	Evtl. Kernfahrbahn	Radstreifen und Rad-/Gehweg stadtauswärts ab Giselihalde bis Oberseeburg	Stadteinwärts auf Radstreifen im Gefälle bewusst verzichtet (Kurven)
1.10	Dammdurchbruch Lädlistrasse	Variantenentscheid Normalspurzufahrt zum Bahnhof, S-Bahn-Haltestelle	Aus Kostengründen abgelehnt	
1.11	Postbetriebstunnel, Habsburgerstrasse–Inseli	Neubau Uni, Bestandteil Agglomerationsprogramm	Machbarkeitsstudie erarbeitet, in Planung	
1.12	Neustadtstrasse–Inseliquai	Neubau Langensandbrücke, Haltestelle Langensand/Steghof, Wettbewerb Güterareal, Zustimmung SBB	Wurde bei der Arealentwicklung Rösslimatt berücksichtigt.	Längerfristige Massnahme

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Stand der Umsetzung	Bemerkungen
1.13	Waldegg (Kantonsstrasse–Biregg)	Hochwasser-Rückhaltebecken, zukünftige Nutzung Schiessanlagen, Einigung mit Stadtschützen	umgesetzt	
1.14	Ibachstrasse–Reusseggstrasse	Zustimmung Kreisforstamt, Finanzierung	Weniger steile Zufahrt wurde im Zusammenhang mit den Stützmauersanierungen der Autobahn geprüft. Aufgrund der schwierigen geologischen Verhältnisse aber verworfen.	Bestehende Verbindung nutzen. Anfahrt zwar sehr steil, aber anschliessend i. O.
2.1	Bike+Ride-Anlagen	Platzbedarf	Teilweise umgesetzt	
2.2	Velostationen	geeignete Standorte, Finanzierung	Velostation Bhf.-Ost umgesetzt	
2.3	Veloordnungsdienst	Finanzierung	Finanzierung bis 2020 gesichert	
2.4	Velozählnetz	Finanzierung, Personalressourcen	Stand 12 Zählstellen	
2.5	Velomarketing	Finanzierung, Personalressourcen	Kampagne Spurwechsel Kampagne Rücksicht	

Anhang 7

Übersicht Bauprogramm 2019–2022 für Kantonsstrassen

Übersicht Bauprogramm 2019–2022 für Kantonsstrassen

Der Kanton hat sein Bauprogramm für Kantonsstrassen überarbeitet. Der Kantonsrat entscheidet Ende 2018 über die definitive Aufnahme der geplanten Bauvorhaben ins Bauprogramm 2019–2022 und in die Töpfe A bis C.

Im Bauprogramm 2019–2022 sind auf Gemeindegebiet der Stadt Luzern die folgenden Velo-Massnahmen in den Töpfen A, B und C vorgesehen:

Legende:

	Massnahmen umgesetzt
	Massnahmen teilweise umgesetzt
	Massnahmen nicht umgesetzt

Strassenzug	Agglomerationsprogramm		Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Topf	Stand
K 2	M17 1.b LV-1.1a	1G C 2G A	Luzern/Meggen, Rebstock–Lerchenbühl, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	A	in Planung (Planaufgabe)
K 4/33 a	M 17.3 LV-1.1c	1G C 2G A	Kriens/Luzern, Renggloch, Einmündung Hergiswaldstrasse (exkl.)–Hohrüti (inkl.), Ausbau und Sanierung Strasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A	in Planung
K 10	ÖV-11.1n	2G B	Luzern, Rotewald–Staldenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination Sanierung Strasse (Hochwasserschutz)	A	in Planung
K 13	M 18.2a3 ÖV-9.1m	1G A 3G A	Luzern, Einmündung Lindenstrasse–Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer in Koordination Sanierung Strasse	A	in Planung
K 13	M 18.2a2	1G A	Luzern, Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse, Neubau Überführung, Radverkehrsanlage, Busspur in Koordination Sanierung Strasse	A	in Planung
K 13	M 18.2a3 ÖV-11.1a ÖV-9.1e	2G B 2G B 3G A	Luzern, Grenzweg–Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse	A	in Planung
K 13	LV-1.1bA; ÖV-8.1B; ÖV-10.1 LV-1.1d	2G A 2G A 2G B 3G A	Luzern, Pilatusplatz–Hirschengraben, Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse in Koordination mit Sanierung Strasse und Sanierung Krienbach	A	in Planung
K 33 a	M 17.6 ÖV-11.1b ÖV-10.2 ÖV-9.1k	1G A 2G B 2G B 3G B	Luzern, Kreuzstutz–Grenzhof–Rönnimoos, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr, Bushaltestellen Linien 12 und 19 in Koordination mit Sanierung Strasse	A	Planung noch ausstehend
K33 a	LV-1.1b	3G A	Luzern/Kriens, Hohrüti–Tschuopis, Erstellen Radverkehrsanlage	A	In Planung

Strassenzug	Agglomerationsprogramm		Gemeinde, Abschnitt, Massnahme	Topf	Stand
K 4/32 a	MIV-4 MIV-4	2G B 3G A	Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse–Bundesplatz (inkl.) Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination mit Sanierung Werkleitungen/Krienbachkanal Stadt Luzern	B	Planung noch ausstehend
K 13	ÖV-11.1c ÖV-10.2 ÖV-9.1B	2G A 2G B 3G A	Luzern, Kasernenplatz (exkl.)–Gütsch, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und Langsamverkehr in Koordination Sanierung Strasse	B	Planung noch ausstehend
K 30	LV-2.1b LV-1.1a	2G B 3G A	Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage	B	Planung noch ausstehend
K 31	M 5.2 LV-1.1h	1G A 2G A	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse–Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse	B	Planung noch ausstehend
K 33 a	ÖV-9	2G A	Luzern, Littau, Tschuopis, neue Bushaltestellen, Wendeschleife, Radverkehrsanlagen in Koordination Gebietsentwicklung und Verlängerung Buslinie	B	Planung noch ausstehend
K 2	GV-1.3 GV-1-1	2G C 3G C	Luzern, Pilatusstrasse–Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z. B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	C	Planung noch ausstehend
K 10	ÖV-11.1n ÖV-9.1d	2G B 3G A	Luzern, Staldenhof–Bodenhof, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr in Koordination Siedlungsentwicklung, Planung	C	Planung noch ausstehend
K 10			Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.)–Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Anpassung geometrisches Normalprofil, Erstellen Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse	C	Planung noch ausstehend
K 32 A	M 17.8	1G A	Luzern, Bahnhof, Erstellen Radverkehrsanlage Personenunterführung Süd	C	Planung noch ausstehend