



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Lucern
vom 20. Oktober 2021 (StB 773)

B+A 39/2021

Initiative

«Luzerner Velonetz jetzt!»

- Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»
- Gegenvorschlag mit Sonderkredit

**Gegenvorschlag von den
Stimmberechtigten angenommen
am 15. Mai 2022.**

(Initiative wurde von den Initianten nach
der Ratssitzung zurückgezogen)

**Vom Grossen Stadtrat drei
Änderungen beschlossen
am 16. Dezember 2021.**

(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)

Bezug zur Gemeindestrategie 2019–2028 und zum Legislaturprogramm 2019–2021

Strategische Schwerpunkte gemäss Gemeindestrategie

- **Sorgsamen Umgang mit den Lebensgrundlagen pflegen**
Leitsatz: Die Stadt Luzern und ihre Bewohnerinnen und Bewohner sorgen dafür, dass die Lebensgrundlagen für Menschen, Tiere und Pflanzen erhalten bleiben.
- **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**
Leitsatz: In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet.

Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Verkehr

- Legislaturziel Z18.2** Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine attraktive Gestaltung der Strassenräume aus.
- Legislaturgrundsatz L19** In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs. Das Verkehrssystem bewältigt die Mobilitätsbedürfnisse flächen- und energieeffizient sowie emissionsarm.
- Legislaturziel Z19.1** Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Die Anzahl der Verkehrsunfälle reduziert sich auf weniger als 100 pro 50'000 Einwohner/innen.
- Legislaturziel Z19.5** Der Modalsplit entwickelt sich in Richtung der langfristigen Zielwerte der Mobilitätsstrategie, indem die Anteile des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs weiter zunehmen. Der Anteil der autofreien Haushalte steigt, und Sharingangebote (Velo, Auto) werden vermehrt genutzt.

Umweltschutz und Raumordnung

- Legislaturziel Z20.1** Die Stadt Luzern strebt die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft an. Bis 2021 wird der Energieverbrauch (Leistungsbedarf) auf 4'000 bis 4'400 Watt pro Kopf und der Treibhausgasausstoss auf 4,7 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Kopf und Jahr gesenkt.

Projektplan

- I414129 Umsetzung Veloinitiative (Gegenvorschlag)
I414130 Neue Reussquerung

Übersicht

Am 27. Oktober 2020 wurde die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» eingereicht. Sie verlangt, dass im rechtsgültigen Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität der Artikel 3 «Fuss- und Veloverkehr» mit einem zusätzlichen Absatz 4 ergänzt wird. Dieser lautet wie folgt: *«Zur Umsetzung des Veloroutennetzes realisiert die Stadt bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velobahnen, die von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr weitgehend getrennt geführt werden. Velobahnen werden als Velostrassen signalisiert oder auf Radwegen geführt, die je Fahrtrichtung eine Breite von mindestens zwei Metern aufweisen. Die Gesamtlänge dieses Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.»*

Der Stadtrat erachtet die Anliegen der Initiative grundsätzlich als wichtige und richtige Forderung. Die intensive Überprüfung der Umsetzbarkeit der Initiativforderungen hat aber gezeigt, dass sie nur sehr schwierig erfüllt werden kann. Sie weist zudem verschiedene Nachteile auf.

- Das Velobahnennetz gemäss Initiative umfasst zwar eine Länge von etwas mehr als 20 km, beinhaltet aber einige Netzlücken, die innerhalb von zehn Jahren nicht geschlossen werden können.
- Die Forderung, dass wichtige Ziele auch über grössere Entfernungen mit dem Velobahnennetz verknüpft werden, kann nicht erfüllt werden. Wichtige Quartiere werden nicht im Initiativstandard erschlossen.
- Die Forderung einer weitgehend vom motorisierten Individualverkehr (MIV) getrennten Führung des Veloverkehrs kann nicht in der geforderten Konsequenz erfüllt werden.
- Die geforderten Breiten von mindestens 2 m pro Fahrtrichtung bieten zu wenig Flexibilität, um situationsgerechte, gute Lösungen zu finden. So sind auf einigen Teilstücken Eingriffe oder Massnahmen erforderlich, die kaum realisierbar sind oder ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Beispielsweise kann die bewährte Veloinfrastruktur Freigleis nicht in das Netz aufgenommen werden, da deren Abmessungen nicht den Forderungen der Initiative entsprechen.
- Die geforderten Spurbreiten weichen von den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern ab und basieren im Gegensatz zu den Standards nicht auf hergeleiteten Normen. Für das von den Initiantinnen und Initianten geforderte sichere und problemlose Überholen ist eine fachlich ausgewiesene Breite von 2,50 m notwendig. Die Standards Veloverkehr weisen ein Minimalmass von 1,80 m und ein Optimalmass von 2,50 m aus, das situations- und bedarfsgerecht angewendet werden kann.

Aus den genannten Gründen lehnt der Stadtrat die Initiative ab. Er unterbreitet dem Grossen Stadtrat aber einen Gegenvorschlag, der die wichtigen Eckpunkte der Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» aufnimmt. Konkret lautet der Gegenvorschlag zur Ergänzung eines Absatzes 4 in Art. 3 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität: *«Zur Umsetzung des <Velohauptroutennetzes 2033> realisiert die Stadt bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten, die nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Die <Velohaupttrouten 2033>*

werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt. Ihre Ausgestaltung basiert auf den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern, in der Regel mit einem Minimalmass von 1,80 m und einem Optimalmass von 2,50 m. Die Gesamtlänge des Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.»

Die Formulierung des Reglementstextes der Initiantinnen und Initianten wird mit dem Gegenvorschlag konkreter, die Umsetzung wird pragmatischer und realistischer. Anstelle der starren Forderung der Initiative nach einer Mindestbreite von 2 m wird eine situations- und bedarfsgerechte Infrastruktur gemäss den Standards Veloverkehr realisiert (in der Regel ein Minimalmass von 1,80 m und ein Optimalmass von 2,50 m). Die Trennung vom motorisierten Individualverkehr erfolgt «nach Möglichkeit» und nicht wie von der Initiative gefordert «weitgehend». Das Velonetz des Gegenvorschlags fügt sich in das übrige Haupt- und Nebenroutennetz der Stadt Luzern ein und verbindet wichtige Ziel- und Quellorte wie Stadtzentrum, Altstadt, Bahnhöfe und Quartiere. Damit erfüllt der Gegenvorschlag zwar die Idee der Velobahnen nicht, ermöglicht aber innerhalb von zehn Jahren die Realisierung eines qualitativ guten und mit 27 km längeren Netzes mit optimaler Durchgängigkeit.

Die Realisierung des Velohauptroutennetzes 2033 gemäss Gegenvorschlag ist herausfordernd, beinhaltet sehr viele einzelne Projekte an unterschiedlichsten Orten in der Stadt Luzern und ist nicht ohne einen erheblichen Koordinations-, Projektierungs- und Umsetzungsaufwand für das Tiefbauamt der Stadt Luzern leistbar. Für die erfolgreiche Umsetzung des Gegenvorschlags ist die Verfügbarkeit der entsprechenden finanziellen und personellen Mittel zwingende Voraussetzung. Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat für die zeitnahen Projektrealisierungen gemäss Gegenvorschlag zur Veloinitiative mit dem vorliegenden Bericht und Antrag einen Sonderkredit von 19,53 Mio. Franken.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»	7
1.1 Ziel der Initiative	7
1.2 Zustandekommen und Gültigkeit	7
2 Veloverkehr in der Stadt Luzern	8
2.1 Entwicklung der Velozahlen	8
2.2 Veloinfrastruktur	9
2.3 Planungen und Grundlagen	10
3 Umsetzbarkeit der Initiative	13
3.1 Überprüfung des Velonetzes	13
3.2 Kosten und Ressourcenbedarf Initiativumsetzung	16
4 Haltung des Stadtrates zur Initiative	17
5 Gegenvorschlag	18
5.1 Zielsetzung des Gegenvorschlags	18
5.2 Umsetzbarkeit des Gegenvorschlags	19
5.3 Massnahmenliste Gegenvorschlag	20
5.4 Neue Reussquerung	24
5.5 Kosten und Ressourcenbedarf Gegenvorschlag	27
5.6 Gegenvorschlag und Initiative im Vergleich	28
6 Übersicht Finanzen und Folgekosten	29
6.1 Investitionskosten Projektrealisierungen Gegenvorschlag	29
6.2 Projektierung «Neue Reussquerung»	32
6.3 Koordinierte Projekte	32
6.4 Kostenbeteiligung Dritter	34
6.5 Berechnung Gesamtbetrag	35
6.6 Folgekosten	35
7 Kreditrecht und zu belastendes Konto	36

8	Parlamentarische Vorstösse	37
9	Antrag	38

Anhang

Unterschriftenliste der Initiative

Beilage

Bericht «Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» – Machbarkeitsstudie und Gegenvorschlag»

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»

1.1 Ziel der Initiative

Am 27. Oktober 2020 hat das Initiativkomitee bei der Stadtkanzlei die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» eingereicht. Die Initiative verlangt, dass im rechtsgültigen Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität der Artikel 3 «Fuss- und Veloverkehr» mit einem zusätzlichen Absatz 4 ergänzt wird. Dieser lautet wie folgt:

«Zur Umsetzung des Veloroutennetzes realisiert die Stadt bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velobahnen, die von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr weitgehend getrennt geführt werden. Velobahnen werden als Velostrassen signalisiert oder auf Radwegen geführt, die je Fahrtrichtung eine Breite von mindestens zwei Metern aufweisen. Die Gesamtlänge dieses Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.»

Der Begriff Velobahnen ist nicht eindeutig definiert, es gibt für ihn keine geltenden Normen oder Standards. Für die Initiantinnen und Initianten sind Velobahnen die Hauptschlagadern des städtischen Veloverkehrs sowie qualitativ hochwertige Verbindungen im Velonetz, die wichtige Ziele auch über grössere Entfernungen erschliessen und eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aufweisen. Die Linienführung soll weite Kurvenradien und gute Sichtverhältnisse aufweisen. Überhol- und Kreuzmanöver sowie das Nebeneinanderfahren sollen aufgrund ausreichender Breite problemlos möglich sein. Damit ein rasches Vorwärtkommen möglich ist, fordert das Initiativkomitee, dass die Velobahnen wenn immer möglich über separate Trassees und möglichst abseits des Motorfahrzeugverkehrs geführt werden. Da dies insbesondere im Innenstadtbereich kaum umsetzbar ist, akzeptiert es auch die Mitbenutzung motorfahrzeugarmer Strassen ([Link](#)).

1.2 Zustandekommen und Gültigkeit

Mit StB 548 vom 19. August 2020 hat der Stadtrat festgestellt, dass der Entwurf der Unterschriftenliste für die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» den gesetzlichen Formvorgaben entspricht. Die Unterschriftenliste erhielt das amtliche Datum vom 29. August 2020 (Veröffentlichung des Titels und Textes des Begehrens sowie Ablauf der Sammelfrist vom 28. Oktober 2020 im Kantonsblatt). Die Initiative verlangt die Ergänzung eines bestehenden städtischen Reglements und ist somit zulässig. Die Initiative ist nicht eindeutig undurchführbar.

Ein Volksbegehren kommt zustande, wenn innert der Sammelfrist Unterschriftenlisten eingereicht werden, welche die vorgeschriebene Mindestzahl gültiger Unterschriften enthalten (§ 142 Stimmrechtsgesetz vom 25. Oktober 1988, StRG; SRL Nr. 10). Nach Art. 7 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 (GO; sRSL 0.1.1.1.1) erfordert das Zustandekommen einer Initiative die gültigen Unterschriften von 800 Stimmberechtigten. Die eingereichten Unterschriftenlisten enthalten total 1'768 Unterschriften, wovon 1'617 gültig und 151 ungültig sind. Die Initiative ist zustande gekommen.

Nach § 145 des kantonalen Stimmrechtsgesetzes ist ein Volksbegehren ungültig, wenn es rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar ist. Nach Art. 6 Abs. 1 GO kann durch eine Initiative die Abstimmung über einen rechtsetzenden Erlass oder ein Sachgeschäft verlangt werden, die dem obligatorischen oder fakultativen Referendum unterliegen. Diese Voraussetzung ist mit dem Begehren der Initianten und Initiantinnen erfüllt.

2 Veloverkehr in der Stadt Luzern

2.1 Entwicklung der Velozahlen

Alle Szenarien des Bundes zeigen, dass Bevölkerung und Wirtschaft in den nächsten Jahren wachsen werden und auch der Verkehr stark zunehmen wird. Ein Teil davon wird auf Schiene und Strasse entfallen, ein beträchtlicher Teil aber auch auf den Fuss- und Veloverkehr. Die Velozahlen in der Stadt nehmen in den letzten Jahren zu. An der Velozählstelle Schweizerhofquai beispielsweise stiegen die durchschnittlichen Velozahlen gegenüber 2012 von rund 3'200 Velos auf 5'000 pro Tag (siehe Abbildung 1). In der Abendspitze haben sich die Velozahlen seit 2012 fast verdoppelt. An der Zählstelle Taubenhausstrasse ist das Veloaufkommen seit 2012 um über 1/3 gestiegen. Die Velozahlen unterliegen grösseren Schwankungen als der motorisierte Individualverkehr. Die Spitzenwerte liegen in der warmen Jahreszeit am Schweizerhofquai bei knapp 10'000 Velos pro Tag. Aufgrund der Veloverkaufszahlen, der mobilitäts- und klimapolitischen Massnahmen und der Prognosen auf nationaler Ebene ist weiterhin eine Steigerung des Veloaufkommens zu erwarten.

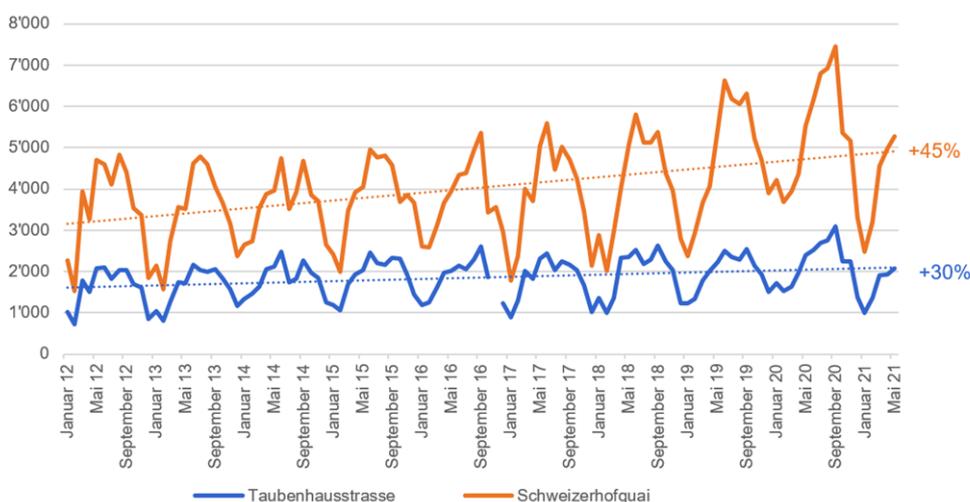


Abb. 1: Entwicklung der Velozahlen Luzern 2012–2021

2.2 Veloinfrastruktur

Im Jahr 2015 befanden sich auf dem Stadtgebiet knapp 10 km Radwege und 32 km Radstreifen. Das ergibt insgesamt ein 42 km langes Velowegnetz. Der Veloverkehr profitiert zudem von den verkehrsberuhigten Tempo-30- und Tempo-20-Zonen, auf denen es Überschneidungen mit dem ausgewiesenen Velowegnetz gibt (Quelle: Monitoring Gesamtverkehr Luzern 2017).

Die Radstreifen weisen unterschiedliche Spurbreiten zwischen 1,00 m und 1,80 m auf, und die Rad-/Gehwege sind teilweise getrennt – z. B. Abschnitte des Freigleises. Die Velostrasse entlang der Taubenhaus- und Bruchstrasse wurde als Pilotprojekt lanciert und per 2021 definitiv eingeführt.

Durch die Stadt Luzern führen verschiedene nationale und regionale Velorouten (siehe Abbildung 2). Diese verlaufen auf den bestehenden Radwegen und Radstreifen teilweise auf Kantonsstrassen (z. B. Thorenbergstrasse und Haldenstrasse), teilweise auf Gemeinde- und Güterstrassen (z. B. Littauerberg, Mühlenplatz und Bahnhofstrasse).

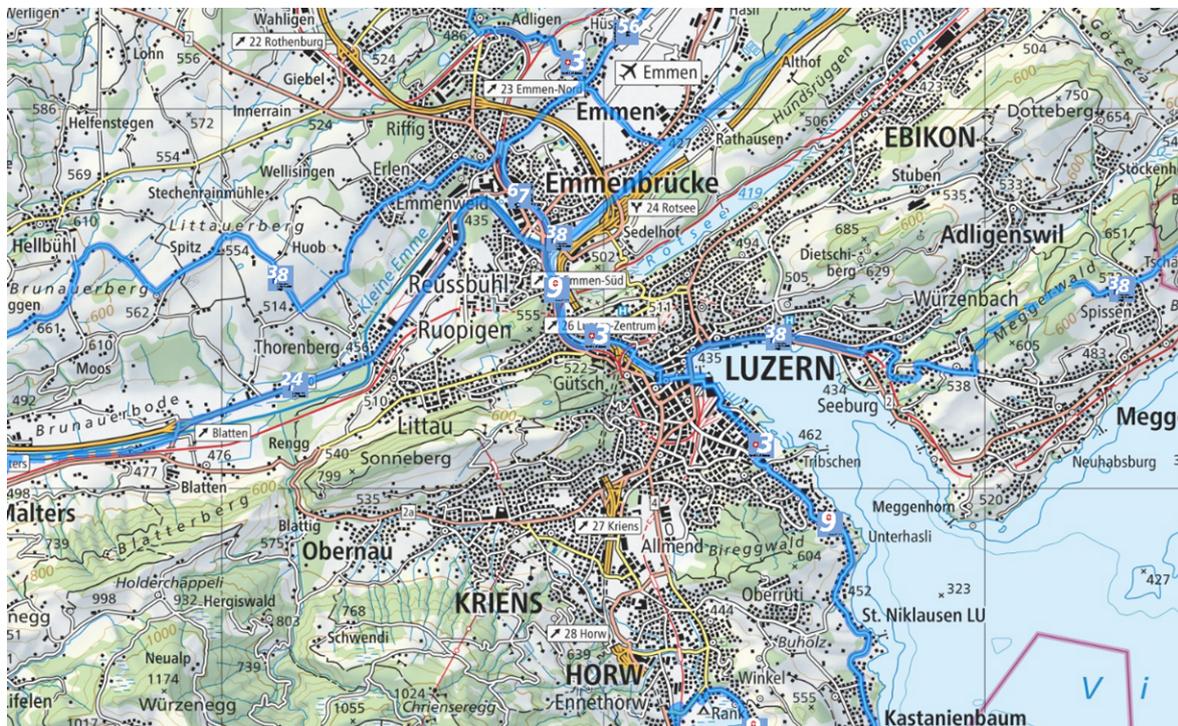


Abb. 2: Nationale und regionale Velorouten (Quelle: schweizmobil.ch)

Ein durchgehendes Netz an Velowegen besteht noch nicht. Es kommt immer wieder zu Unterbrüchen, beispielsweise bei Querungen oder auf einzelnen Strassenabschnitten. Die zunehmenden Velozahlen und auch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen den Velofahrenden führen vermehrt zu Überholvorgängen, die jedoch bei den aktuellen Radstreifenabmessungen heikel sind. Auf Rad-/Gehwegen wie beispielsweise dem Xylofonweg führen die steigenden Fuss- und Velozahlen vermehrt zu Konfliktsituationen. Des Weiteren gibt es Abschnitte, die für ungeübte Velofahrerinnen und Velofahrer eine grosse Herausforderung darstellen. Auch das kantonale Radroutenkonzept 1994 (ergänzt 2009) weist Verbesserungsbedarf auf verschiedenen Abschnitten in der Stadt Luzern aus.

2.3 Planungen und Grundlagen

Die Verbesserung der Veloinfrastruktur ist eine Daueraufgabe der Stadt Luzern und auch politischer Auftrag gemäss **Mobilitätsstrategie, Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität** und Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern. Im B+A 20/2008 vom 14. Mai 2008: **«Richtplan leichter Zweiradverkehr»** ([Link](#)) werden die Ziele, Grundsätze und Massnahmen für die Förderung des Veloverkehrs festgehalten. Im Verkehrsrichtplan Littau (2004) sind die Massnahmen auf dem Gemeindegebiet Littau enthalten. Der Richtplan wird aktuell überarbeitet, zusammengeführt und dem Parlament voraussichtlich Anfang 2023 zum Beschluss vorgelegt. Der Stadt Luzern wurde 2020 das **Unicef-Label «Kinderfreundliche Gemeinde»** verliehen. Damit hat sich die Stadt Luzern dazu verpflichtet, unter anderem die Richtpläne Fuss- und Veloverkehr zu überarbeiten sowie sicherere Fuss- und Velowege für Kinder und Jugendliche zu schaffen.

Im **Raumentwicklungskonzept 2018** ist basierend auf dem Richtplan leichter Zweiradverkehr der Entwurf eines Velohaupttroutennetzes enthalten (siehe Abbildung 3). Das Netz verbindet die Quartierzentren untereinander und ist mit den umliegenden Gemeinden zusammenzuschliessen. Darauf aufbauend wurde die Vertiefungsstudie Velonetz für das **Agglomerationsprogramm 4. Generation** erarbeitet.

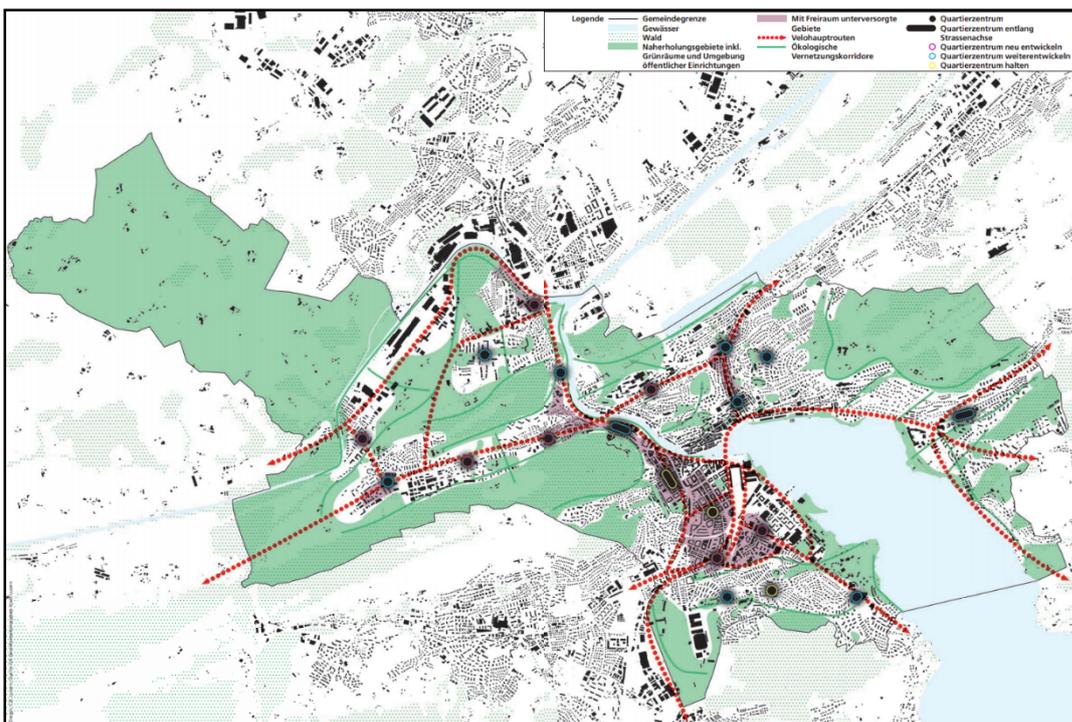


Abb. 3: Velohaupttrouten (rot) gemäss Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs konkretisierte sich in den letzten Jahren in Aktionsplänen, die als Bericht und Antrag dem Stadtparlament zur Genehmigung vorgelegt wurden. Das Stadtparlament hat 2019 den B+A 31/2018 vom 31. Oktober 2018: **«Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr»** ([Link](#)) zurückgewiesen und die verstärkte Umsetzung konkreter Infrastrukturmassnahmen gefordert. In der Folge hat der Stadtrat die vom Parlament unbestrittenen Massnahmen in eigener Kompetenz beschlossen und Studien zur Verbesserung der Situation für

Velofahrende auf verschiedenen, besonders problematischen Hauptachsen ausgelöst. Diese betreffen folgende Abschnitte auf Kantonsstrassen (siehe Abbildung 4):

- Bernstrasse
- Querung Kasernenplatz
- Schweizerhofquai/Seebrücke
- Haldenstrasse
- Zürich-/Alpen-/Löwenstrasse

Die Ergebnisse aus den Machbarkeitsstudien wurden dem Kanton vorgestellt. Einzelne Verbesserungen sollen im Rahmen von Sofortmassnahmen umgesetzt werden. Eine ganzheitliche Optimierung der Streckenabschnitte für den Veloverkehr bedingt jeweils neue Kantonsstrassenprojekte und muss in den nächsten Jahren in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton erfolgen.



Abb. 4: Erarbeitete Machbarkeitsstudien auf Kantonsstrassen

An neuralgischen Orten auf Gemeindestrassen wurden ebenfalls **Machbarkeitsstudien** ausgearbeitet, um Optimierungsmöglichkeiten für den Veloverkehr sowie eine grobe Kostenschätzung aufzuzeigen. Dazu gehören folgende Abschnitte:

- Xylofonweg und Reussquerung Nord
- Querung Dammstrasse–Reussinsel
- Verlängerung Freigleis via SBB-Gleise zur Fruttstrasse

In den letzten Jahren konnte im Rahmen eines schweizweiten Pilotprojekts an der Taubenhaus- und Bruchstrasse eine **Velostrasse** eingerichtet werden. Nach erfolgreichen Pilotphasen können nun mit der Rechtsanpassung auf Bundesebene seit Januar 2021 weitere Velostrassen in der Schweiz umgesetzt werden. Die Stadt Luzern hat im Juni 2021 an der Dammstrasse eine weitere Velostrasse signalisiert und mit der Planung der Velostrasse Eisfeld-/Langensandstrasse begonnen. Neu ist seit 2021 gemäss Bundesgesetzgebung unter gewissen Voraussetzungen auch das Einrichten von **Velosäcken** vor Lichtsignalanlagen ohne zuführenden Velostreifen sowie das **Rechtsabbiegen** für Velofahrende bei Rot möglich. Die Stadt Luzern hat in Zusammenarbeit mit dem Kanton alle Knoten überprüft und wo möglich die Rechtsabbiegemöglichkeit umgesetzt.

Folgende Projekte in Bezug auf die Verbesserung des Veloverkehrs sind aktuell in Bearbeitung:

- Rad-/Gehweg Neustadtstrasse/Zentralstrasse
- Bahnhofstrasse und neue Velostation
- Velotunnel/Personenunterführung Süd Bahnhof Luzern
- Verbreiterung Velostreifen Löwenstrasse, Umsetzung 2021 (Kantonsstrasse)
- Ausbau Fuss- und Velowegverbindung Rösslimatt
- Alternative Veloverbindung Bernstrasse (Sagenmattstrasse)
- Neue Velowegverbindungen im Littauerboden
- Radstreifen Bundesstrasse (Kantonsstrasse)

Zudem sind noch zahlreiche weitere Projekte der Stadt Luzern, bei denen auch eine Verbesserung für den Veloverkehr angestrebt wird, in Arbeit (z. B. Pilatusplatz, Baselstrasse, Personenunterführung Reusszopf, Fluhmühlepasserelle, Spitalstrasse).

Für alle Infrastrukturvorhaben der Stadt Luzern sind die Anfang 2021 durch den Stadtrat beschlossenen **Standards Veloverkehr** anzuwenden. Diese Planungsvorgaben zeigen konkrete Lösungsmöglichkeiten für die Führung des Veloverkehrs auf offenen Strecken, bei Knoten und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf. Die Standards Veloverkehr sind mit den Planungsgrundsätzen des vorgesehenen nationalen Veloweggesetzes abgestimmt. Dieses Gesetz regelt die Zuständigkeiten der Kantone und Gemeinden und verpflichtet diese, innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten Velonetzpläne zu erstellen und diese innert zwanzig Jahren umzusetzen.

Im Velonetzplan sind auch mögliche neue Routen vom Littauerboden nach Ruopigen, entlang der Sagenmattstrasse sowie die Querung der Reuss im Bereich des Nordpols bereits enthalten. Nebenrouten wurden für die Beantwortung der Initiative nicht detailliert überprüft.

Die im Velonetzplan bezeichneten Haupttrouten (insgesamt zirka 47 km) wurden in Bezug auf die Initiativforderungen Abschnitt für Abschnitt auf ihre Umsetzbarkeit überprüft. Dabei wurde aufgrund des aktuellen Planungsstands grob geprüft, welche Massnahmen zur Umsetzung notwendig wären (Details siehe Beilage). Die Massnahmen wurden aufgrund ihrer baulichen und organisatorischen Umsetzbarkeit in die drei Kategorien «einfache», «erschwerte» und «schwierige Umsetzbarkeit» eingeteilt (siehe Abbildung 6).

Einfach umsetzbare Massnahmen (grün) sind innerhalb des bestehenden Fahrbahnrandes oder innerhalb des Strassenraums realisierbar und können das Aufheben von Parkplätzen bedingen. Bei der **erschwertten Umsetzbarkeit (orange)** sind Massnahmen ausserhalb der bestehenden Fahrbahn, punktueller Landerwerb oder bedeutende organisatorische Massnahmen erforderlich. Ihre Umsetzung kann teuer sein, und es ist mit Schwierigkeiten zu rechnen.

Eine **schwierige Umsetzbarkeit (rot)** bedeutet u. a. Eingriffe in Vorgärten, Vorbereiche oder Grünräume auf grosser Länge, umfassenden Landerwerb von vielen Grundeigentümerschaften oder die Reduktion von Fahrstreifen an stark belasteten Strassen mittels Einbahnsystem oder Einspurstrecken.

Es wurden keine Vorschläge für Massnahmen gemacht, bei denen Häuser abgebrochen, Baumreihen entfernt oder Fussgängeranlagen massiv verschmälert werden müssten.

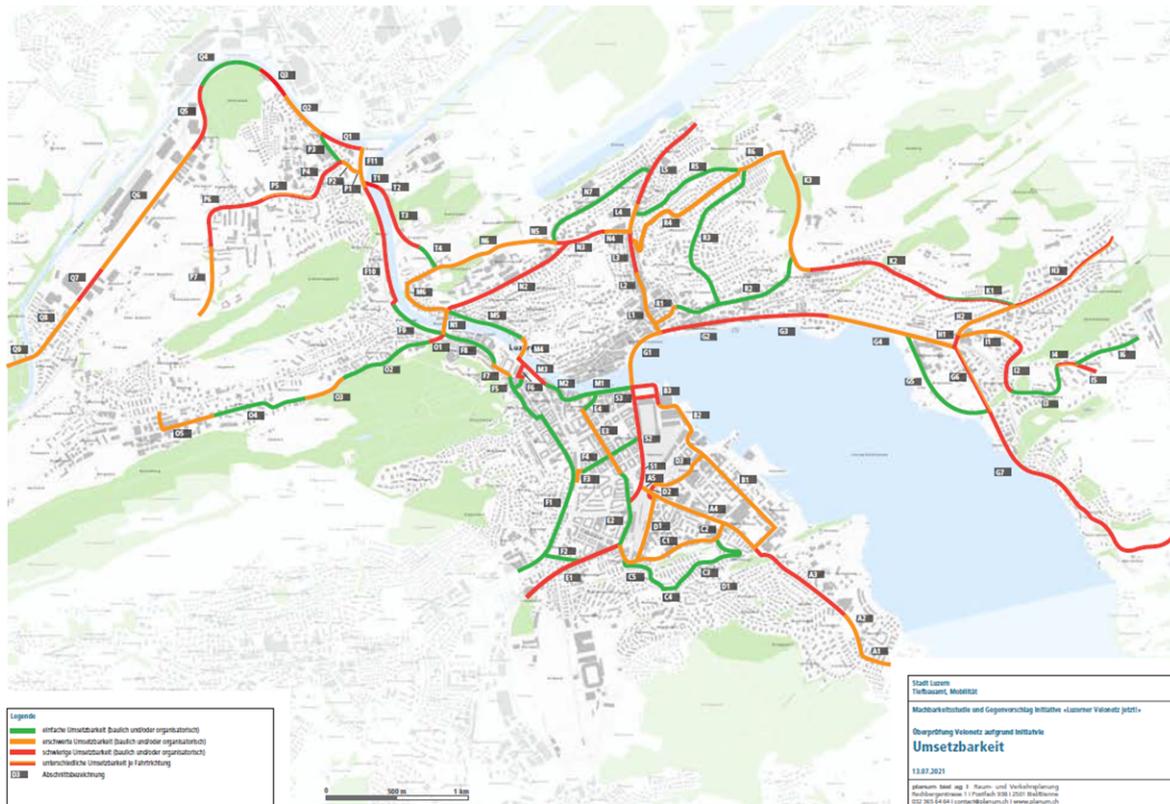


Abb. 6: Plan Umsetzbarkeit Hauptnetz aufgrund Anforderungen der Initiative

Die Kategorisierung der Netzabschnitte zeigt, dass die Initiative auf einer Länge von 14,5 km einfach, 17,5 km erschwert und 14,5 km schwierig umsetzbar ist (siehe Abbildung 6). Unter Berücksichtigung der primär einfach und erschwert umsetzbaren Abschnitte ergibt sich daraus ein zusammenhängendes Netz von 20,4 km Länge (siehe Abbildung 7). Dieses Netz besteht vorwiegend aus Velostrassen ergänzt mit Einrichtungsrädwegen und einer neuen Brücke (Reussquerung). Eine weitgehende Trennung vom motorisierten Individualverkehr kann nicht erreicht werden, und es werden auch nicht alle Quartiere und wichtigen Orte erschlossen (z. B. rechtes Seeufer, Littauerboden). Die Anforderungen der Initiative können zudem auf einigen Abschnitten des Velobahnennetzes (insgesamt 1,37 km) nur sehr schwierig oder mit Abstrichen erfüllt werden (siehe Abbildung 7: rote Abschnitte wie Bahnhofplatz oder Militärstrasse), weil deren Realisierung in zehn Jahren sehr herausfordernd und kostenintensiv ist.

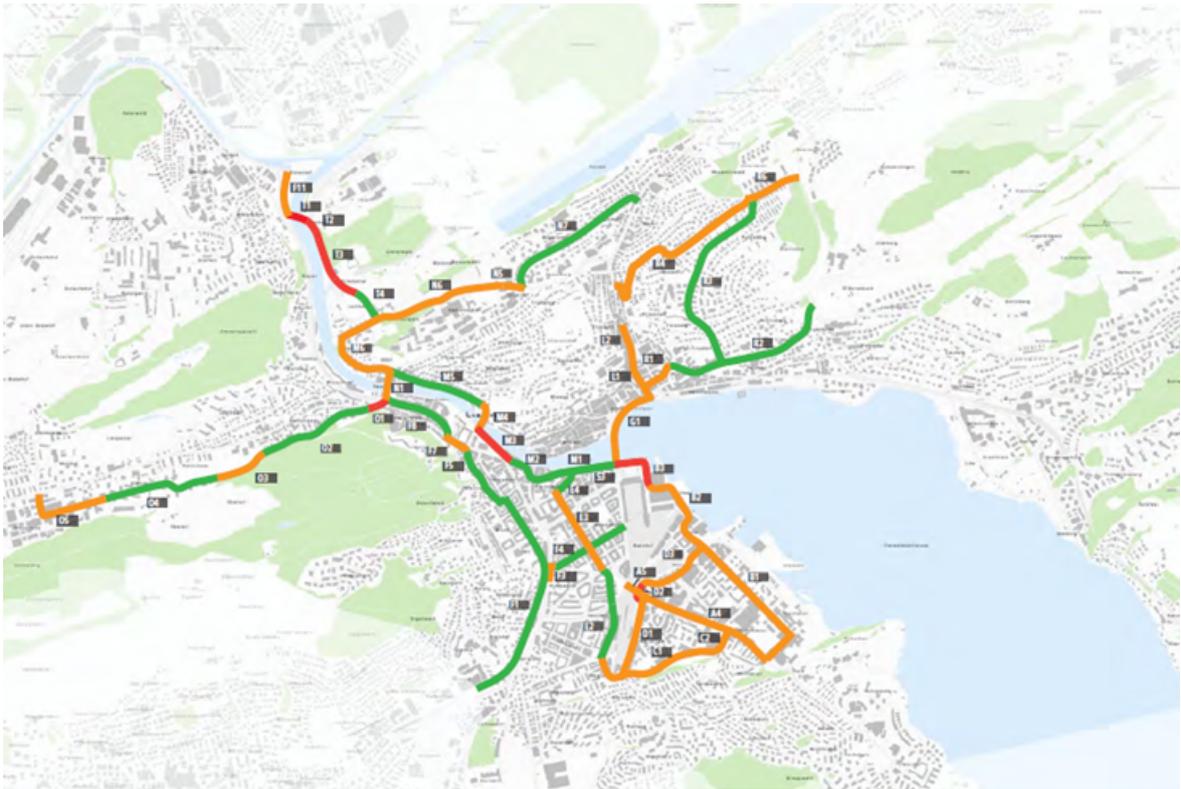


Abb. 7: Realisierbares Velobahnnetz gemäss Initiativforderung inkl. Umsetzbarkeit der einzelnen Abschnitte

3.2 Kosten und Ressourcenbedarf Initiativumsetzung

Viele Netzabschnitte des Velobahnnetzes werden auf Gemeindestrassen geführt, 1'640 m führen mangels Alternativrouten zwingend über Kantonsstrassen (z. B. Seebrücke). Die Kosten wurden ausschliesslich für Massnahmen auf Gemeindestrassen geschätzt (detaillierte Angaben siehe Beilage), da Planung, Bau und Finanzierung der Massnahmen auf Kantonsstrassen zulasten des Kantons Luzern gehen.

Die Kosten für alle notwendigen Massnahmen auf Strecken (Gemeindestrassen) wurden aufgrund der voraussichtlichen Führungsart des Veloverkehrs und der ungefähren Dimensionen mit Kennzahlen ermittelt. Die Kostenschätzung beinhaltet Honorare, Unvorhergesehenes und die Mehrwertsteuer, aber keine Werkleitungserneuerungen, keinen Landerwerb oder einen vollumfänglichen Ersatz der Foundationsschicht bei Massnahmen im bestehenden Fahrbahnbereich. Bei Schätzungen im frühen Planungsstadium muss aufgrund fehlender Situationsanalysen, unsicherer Annahmen und des erforderlichen Abstraktionsgrades erfahrungsgemäss mit einer Ungenauigkeit gerechnet werden, weshalb in der Kostenschätzung eine Abweichung von +30 Prozent berücksichtigt wurde.

Die Realisierung des Velobahnnetzes innerhalb von zehn Jahren ist herausfordernd, beinhaltet sehr viele einzelne Projekte an unterschiedlichsten Orten in der Stadt Luzern und ist nicht ohne einen erheblichen Projektierungs- und Umsetzungsaufwand für das Tiefbauamt der Stadt Luzern leistbar. Planung, Projektierung und Bauausführung der Gemeindestrassen erfordern seitens Stadt

Luzern Aufwendungen in Form von Bauherrenleistungen im Umfang von 300 Stellenprozent. Die Herleitung des Projektleitungsaufwands basiert auf Erfahrungswerten.

Für die Realisierung des Velobahnnetzes gemäss Initiativforderungen würden auf Gemeindestrassen Planungs- und Baukosten von insgesamt 40,6 Mio. Franken anfallen. Diese Kosten würden verteilt auf die nächsten zehn Jahre anfallen. Darin enthalten wären auch die personellen Ressourcen der Stadt Luzern für die Planung und Umsetzung aller Massnahmen. Die Kosten für Massnahmen auf Kantonsstrassen liegen in der Zuständigkeit des Kantons Luzern und sind deshalb nicht darin enthalten.

4 Haltung des Stadtrates zur Initiative

Der Stadtrat erachtet die Anliegen der Initiative grundsätzlich als wichtige und richtige Forderung. Die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» entspricht der strategischen Stossrichtung der Stadt Luzern.

Die intensive Überprüfung der Umsetzbarkeit der Initiativforderungen hat aber gezeigt, dass sie nur sehr schwierig erfüllt werden kann. Sie weist zudem verschiedene Nachteile auf.

- Das Velobahnnetz gemäss Initiative umfasst zwar eine Länge von etwas mehr als 20 km, beinhaltet aber einige Netzlücken, die innerhalb von zehn Jahren nicht geschlossen werden können.
- Die Forderung, dass wichtige Ziele auch über grössere Entfernungen mit dem Velobahnnetz verknüpft werden, kann nicht erfüllt werden. Wichtige Quartiere werden nicht im Initiativstandard erschlossen.
- Die Forderung einer weitgehend vom motorisierten Individualverkehr getrennten Führung des Veloverkehrs kann nicht in der geforderten Konsequenz erfüllt werden.
- Die geforderten Breiten von mindestens 2 m pro Fahrtrichtung bieten zu wenig Flexibilität, um situationsgerechte, gute Lösungen zu finden. So sind auf einigen Teilstücken Eingriffe oder Massnahmen erforderlich, die kaum realisierbar sind oder ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Beispielsweise kann die bewährte Veloinfrastruktur Freigleis nicht in das Netz aufgenommen werden, da deren Abmessungen nicht den Forderungen der Initiative entsprechen.
- Die geforderten Spurbreiten weichen von den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern ab und basieren im Gegensatz zu den Standards nicht auf hergeleiteten Normen. Für das von den Initiantinnen und Initianten geforderte sichere und problemlose Überholen ist eine fachlich ausgewiesene Breite von 2,50 m notwendig. Die Standards Veloverkehr weisen ein Minimalmass von 1,80 m und ein Optimalmass von 2,50 m aus, das situations- und bedarfsgerecht angewendet werden kann.

Aus den genannten Gründen lehnt der Stadtrat die Initiative ab. Er unterbreitet dem Grossen Stadtrat aber einen Gegenvorschlag, der die wichtigen Eckpunkte der Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» aufnimmt.

5 Gegenvorschlag

5.1 Zielsetzung des Gegenvorschlags

Die Überprüfung der Initiativforderungen hat gezeigt, dass sie in den nächsten zehn Jahren nicht vollständig umsetzbar sind. Deshalb hat der Stadtrat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, in dem die wichtigen Eckpunkte der Initiative übernommen werden:

- Realisierung eines durchgängigen, sternförmigen und tangentialen Velohaupttroutennetzes innerhalb von zehn Jahren
- Länge des Netzes mindestens 20 km
- Grosszügige Ausgestaltung der Velorouten

Im Unterschied zur Initiative basieren die Netzanforderungen auf den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern, um flexibler auf die Anforderungen an Planung und Bau reagieren zu können:

- Die Haupttrouten werden gemäss den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern anstelle von Velobahnen mit mindestens 2 m Breite je Fahrtrichtung erstellt;
- Die Trennung vom motorisierten Individualverkehr erfolgt «nach Möglichkeit» anstelle von «weitgehend».

Konkret lautet der Gegenvorschlag zur Ergänzung eines Absatzes 4 in Art. 3 des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 (sRSL 6.4.1.1.2 [\[Link\]](#)):

Zur Umsetzung des «Velohaupttroutennetzes 2033» realisiert die Stadt bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten, die nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Die «Velohaupttrouten 2033» werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt. Ihre Ausgestaltung basiert auf den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern, in der Regel mit einem Minimalmass von 1,80 m und einem Optimalmass von 2,50 m. Die Gesamtlänge des Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.

Die Formulierung des Reglementstextes der Initiantinnen und Initianten wird mit dem Gegenvorschlag konkreter. Im Gegenvorschlag wird nicht der Begriff Velobahnennetz, sondern der Name «Velohaupttroutennetz 2033» verwendet. Das voraussichtliche Velohaupttroutennetz 2033 (siehe Abbildung 8) fügt sich in das übrige Haupt- und Nebenroutennetz der Stadt Luzern ein, verbindet wichtige Ziel- und Quellorte wie Stadtzentrum, Altstadt, Bahnhöfe und Quartiere, ist rund 27 km lang, realisierbar in zehn Jahren und weist eine gute Qualität für Velofahrende gemäss den Standards der Stadt Luzern auf.

Der Stadtrat ist überzeugt, mit dem Gegenvorschlag eine bessere Lösung anzubieten und erachtet den Kompromiss für vereinzelte Komforteinbussen auf einzelnen kurzen Abschnitten zugunsten eines grösseren, zusammenhängenden Netzes als zweckmässig.

5.2 Umsetzbarkeit des Gegenvorschlags

Das für den Gegenvorschlag erarbeitete Velohaupttroutennetz 2033 (siehe Abbildung 8, blau hervorgehoben) wurde für eine genauere Beurteilung der Umsetzbarkeit und als Grundlage für die Kostenschätzung vertiefter untersucht (siehe Beilage). Die Einteilung in einfache, erschwerte und schwierige Umsetzbarkeit erfolgte wie bei der Beurteilung der Initiative. Der Unterschied liegt darin, dass die Abmessungen der Standards Veloverkehr und nicht die geforderten 2 m Breite pro Fahrtrichtung angewandt wurden.

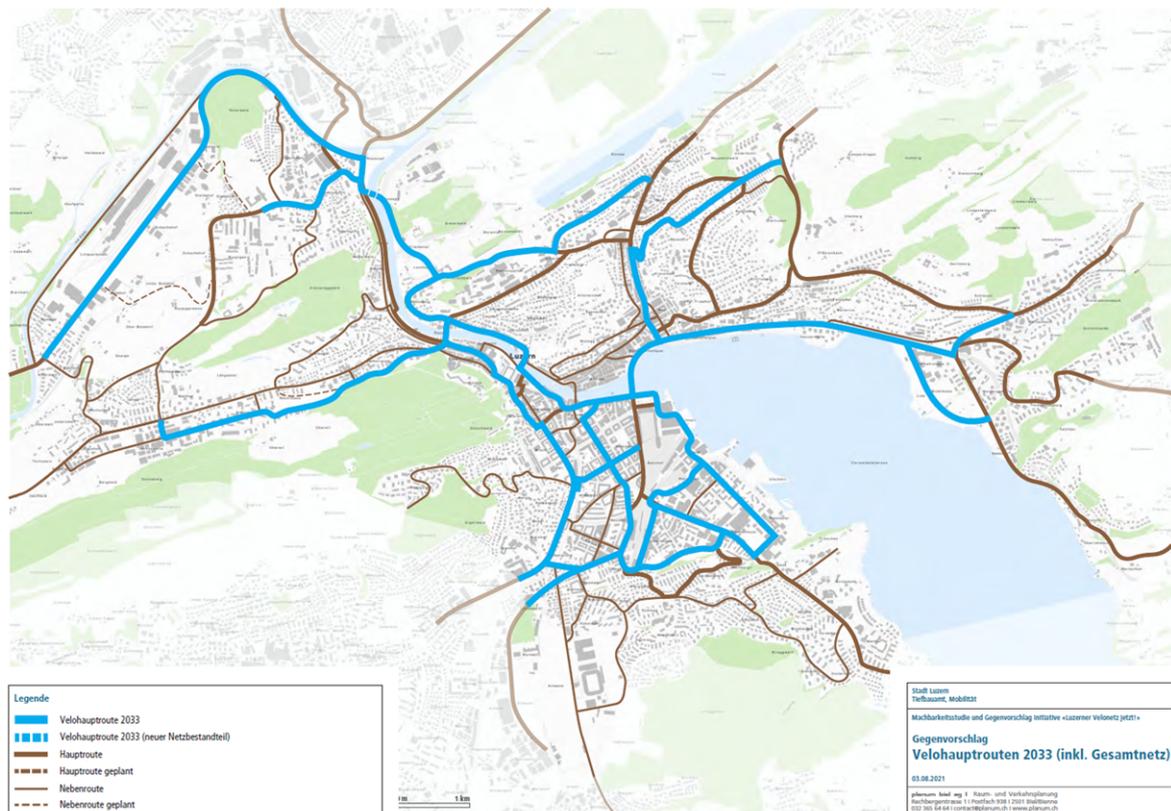


Abb. 8: Velohaupttroutennetz 2033 (blau) eingefügt im Velonetz der Stadt Luzern

Die Umsetzung des Velohaupttroutennetzes 2033 ist auch beim Gegenvorschlag auf einigen Abschnitten schwierig. Grund dafür ist der für komplexere Projekte kurze Realisierungszeitraum von zehn Jahren. Wo die Minimalstandards auf Abschnitten mit motorisiertem Individualverkehr voraussichtlich nicht erfüllt werden können, sind vertiefte Studien erforderlich. In diesen Fällen soll dennoch eine ausreichende Veloinfrastruktur realisiert werden. Beispielsweise kann die Breite von Radstreifen die üblichen 1,50 m statt die minimal in den Standards Veloverkehr geforderten 1,80 m betragen. Zusätzlich kann mit einer unterschiedlichen Führungsweise – bergwärts Radstreifen, talwärts Mischverkehr – auf besondere Situationen reagiert werden. Insgesamt werden Abschnitte mit einer gesamten Länge von rund 3'500 m als schwierig umsetzbar eingestuft. Davon befinden sich 2'200 m auf Kantonsstrassen wie z. B. die Haldenstrasse (siehe Abbildung 9). Eine enge Zusammenarbeit mit dem Kanton ist unerlässlich, wobei die Stadt Luzern zu einigen Abschnitten auf Kantonsstrassen bereits Machbarkeitsstudien erstellt hat und damit erste Grundlagen vorhanden sind (siehe Seiten 11 und 12).



Abb. 9: Abschnitte mit Massnahmen auf Kantonsstrassen (grün, orange und rot markiert)

5.3 Massnahmenliste Gegenvorschlag

Von der Gesamtlänge des Velohaupttroutennetzes 2033 von ca. 27 km führen etwa 8 km über Kantonsstrassen. Für die Umsetzung des Velohaupttroutennetzes 2033 liegt eine Liste mit Massnahmenvorschlägen vor (siehe Beilage), mit welcher der Gegenvorschlag auf Gemeindestrassen realisiert werden kann. Die Massnahmenliste enthält 35 Abschnitte (siehe Abbildung 10 und Tabelle 1), die einzeln detailliert geprüft, ausgearbeitet und umgesetzt werden müssen. Die Kosten werden ausschliesslich für Massnahmen auf Gemeindestrassen geschätzt, denn Planung, Bau und Finanzierung von Massnahmen auf Kantonsstrassen betreffen den Kanton Luzern. Die Stadt Luzern wird sich beim Kanton Luzern dafür einsetzen, die Abschnitte auf Kantonsstrassen (siehe Abbildung 9) in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton innerhalb von zehn Jahren zu realisieren. Dabei kann auf die bereits erstellten Machbarkeitsstudien zurückgegriffen werden (siehe Seiten 11 und 12).

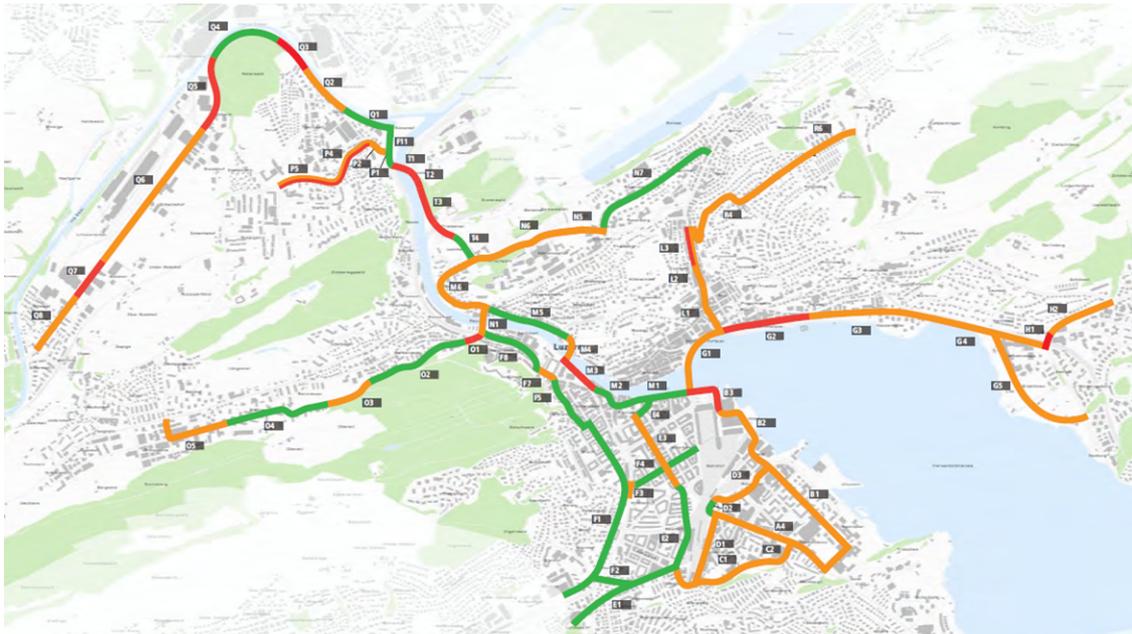


Abb. 10: Abschnittsbezeichnungen und Umsetzbarkeit Gegenvorschlag

	Abschnitt	Länge in m
A4	Tribschenstrasse (Eisfeldstrasse–Langensandbrücke)	800
B1	Eisfeldstrasse–Landenbergstrasse	950
B2	Werftestrasse–Inseliquai–Frohburgstrasse	550
C1	Sternmattstrasse–Geissensteinring	780
C2	Weinberglistrasse (Geissensteinring–Tribschenstrasse)	120
D1	Fruttstrasse	450
D2	Unterquerung Langensandbrücke	100
D3	Güterstrasse–Rösslimattweg–Rösslimattstrasse	450
E2	Neustadtstrasse (Sternmattstrasse–Bundesstrasse)	480
E3	Winkelriedstrasse	530
E4	Hirschengraben–Theaterplatz (Winkelriedstrasse–Bahnhofstrasse)	170
F1	Langsägestrasse–Taubenhausstrasse–Bruchstrasse–Gibraltarstrasse	930
F2	Villenstrasse	250

	Abschnitt	Länge in m
F4	Habsburgerstrasse	440
F5	Gibraltarstrasse und Bruchstrasse (bis Einmündungen zu Baselstrasse)	200
F8	Dammstrasse	460
G5	Lidostrasse	900
M2	Bahnhofstrasse–Pfistergasse	250
M4	Geissmattbrücke	150
M5	St.-Karli-Strasse Geissmattstrasse–Spitalstrasse	550
M6	St.-Karli-Strasse Spitalstrasse–Ibachstrasse	750
N1	St.-Karli-Brücke (Brücke inkl. anschliessende Bereiche)	170
N6	Friedentalstrasse Sedelstrasse–Ibachstrasse (entlang Friedhof)	750
N7	Libellenstrasse	900
O2	Sagenmattstrasse	690
O3	Sagenmattstrasse–Unterwilrain	320
O4	Unterwilrain–Sonnenstrasse–Blattenmoosstrasse	670
O5	Grossmatte Ost–Grossmatte (bis Luzernerstrasse)	500
P2	Hauptstrasse–Ruopigenstrasse	110
R4	Wesemlinstrasse	1'020
R6	Hünenbergstrasse Adligenswilerstrasse–Wesemlinstrasse	320
T1	Neue Reussquerung inkl. Anschlussbereiche	100
T2	Verbindung entlang A2 (Reusseggweg)	40
T3	Verbindung entlang A2 (Reusseggweg)	420
T4	Ibachstrasse	200

16'470

Tab. 1: Abschnitte mit umzusetzenden Massnahmen Gegenvorschlag

Folgender Tabellenabschnitt zeigt weitere Abschnitte des Velohaupttroutennetzes 2033, für die in diesem Bericht und Antrag kein Sonderkredit beantragt wird. Dies, weil auf den Abschnitten entweder keine Massnahmen notwendig sind (weil der Ausbaustandard bereits dem Gegenvorschlag entspricht), bereits Projekte in der Planung bzw. Umsetzung sind oder es sich um Abschnitte auf Kantonsstrassen oder im ASTRA-Perimeter handelt, für die kein Kredit beantragt wird.

Weitere Netzabschnitte (nicht Bestandteil Sonderkredite)		Länge in m	Grund
B3	Bahnhofplatz	360	Projekte bereits in Planung
E1	Freigleis	750	Keine Massnahmen notwendig
F3	Obergrundstrasse (Querung)	130	Kantonsstrasse
F7	Gibraltarstrasse–Baselstrasse–Dammstrasse	130	ASTRA
F11	Xylofonweg Abschnitt neue Reussbrücke–Reusszopf	250	Keine Massnahmen notwendig
G1	Seebrücke–Schweizerhofquai	500	Kantonsstrasse
G2	Haldenstrasse (Alpenstrasse–Zinggenterstrasse)	600	Kantonsstrasse
G3	Haldenstrasse (Zinggenterstrasse–Bellerivestrasse)	570	Kantonsstrasse
G4	Haldenstrasse (Bellerivestrasse–Kreisel Verkehrshaus)	920	Kantonsstrasse
H1	Brüelstrasse (Kreisel Verkehrshaus–Kreisel Brüel)	90	Kantonsstrasse
H2	Schädrütistrasse (Kreisel Brüel–Schlösslihalde)	420	Kantonsstrasse
L1	Alpenstrasse–Zürichstrasse (Schweizerhofquai–Löwenstrasse)	270	Kantonsstrasse
L2	Zürichstrasse (Löwenstrasse–Engstelle Fluhmattweg)	160	Kantonsstrasse
L3	Zürichstrasse (Engstelle Fluhmattweg–Friedentalstrasse)	180	Kantonsstrasse
M1	Bahnhofstrasse	440	Projekt bereits in Planung/Umsetzung
M3	Militärstrasse	250	Kantonsstrasse
N5	Friedentalstrasse Libellenstrasse–Sedelstrasse	100	Kantonsstrasse
O1	Bernstrasse–Baselstrasse–Sagenmattstrasse	100	Kantonsstrasse
P1	Xylofonweg–Reusszopf (Unterführung SBB)	100	Projekt bereits in Planung/Umsetzung

Weitere Netzabschnitte (nicht Bestandteil Sonderkredite)		Länge in m	Grund
P4	Ruopigenstrasse Hauptstrasse–Kreisel Obermättlistrasse	320	Projekt bereits in Planung/Umsetzung
P5	Ruopigenstrasse Kreisel Obermättlistrasse–Kreisel Ruopigenring	360	Projekt bereits in Planung/Umsetzung
Q1	Radweg entlang der Kleinen Emme und der Reuss- zopfstrasse	330	Kantonsstrasse
Q2	Rothenstrasse Seetalplatz–Rothenpark	370	Kantonsstrasse
Q3	Rothenstrasse Rothenpark–Beginn Tempo 80 (etwa Höhe Fuss- und Veloverkehrsbrücke)	300	Kantonsstrasse
Q4	Rothenstrasse–Thorenbergstrasse Beginn Tempo 80–Ende Radweg	500	Kantonsstrasse
Q5	Rothenstrasse–Thorenbergstrasse Beginn Radstreifen–Werkstrasse	450	Kantonsstrasse
Q6	Rothenstrasse–Thorenbergstrasse Werkstrasse–Ortseingang Littau (Tempo 50)	1'000	Kantonsstrasse
Q7	Thorenbergstrasse Ortseingang Littau (Tempo 50)–Kreisel Bodenhof	280	Kantonsstrasse
Q8	Thorenbergstrasse Kreisel Bodenhof–Cheerstrasse (Abzweigung Bahn- hof)	420	Kantonsstrasse

10'650

Länge Total

27'120

Tab. 2: Abschnitte Gegenvorschlag, die nicht Bestandteil des Sonderkreditanspruchs sind

5.4 Neue Reussquerung

Der Xylofonweg ist die wichtigste Fuss- und Veloverbindung zwischen Stadtzentrum und Luzern Nord. Die Verbindung führt zwischen der St.-Karli-Brücke in Luzern und der Sedelbrücke in Emmen entlang des linken Reussufers. Dazwischen gibt es auf einer Länge von rund 2,4 km keine Querungsmöglichkeit über die Reuss. Die Ibachbrücke (Reusseggstrasse) liegt eine Ebene höher als die Führung des Fuss- und Veloverkehrs entlang der Reuss und ist für den Fuss- und den Veloverkehr aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht attraktiv.

Das Veloaufkommen am Xylofonweg lag 2017 bei über 400 Velos in der Spitzenstunde. Aufgrund der seit 2017 erfolgten Aufwertung des Bereichs Nordpol/Reusszopf, der neuen, verbesserten Veloverbindung in Richtung Seetalplatz/Emmen und des generell steigenden Veloaufkommens liegen die Werte 2021 mit über 600 Velos/Stunde deutlich höher (+50 Prozent innerhalb von vier Jahren). Aufgrund der geringen Breite des Rad- und Fussweges von maximal 3 bis 4 m und der hohen Nutzung durch Zufussgehende und Velofahrende kommt es hier immer wieder zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr. Die Stadt Luzern hat in den letzten Monaten intensiv überprüft, ob der Xylofonweg zur Erreichung des Initiativstandards bzw. der Standards Fussverkehr und Stan-

dards Veloverkehr der Stadt Luzern ausgebaut werden kann. Es hat sich gezeigt, dass dies aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse, der Begrenzung durch die Bahnlinie bzw. Querung der Bahngleise und Autobahn sowie des Reussufers nicht bzw. nur sehr schwierig und mit einem unverhältnismässigen Aufwand erreichbar wäre. Ausserdem würde eine Verbreiterung zwingend auch zulasten von Grünraum gehen, was die Initiative im Begleittext auch verhindern will.

Bei den Grundlagenarbeiten zum Raumentwicklungskonzept 2018 wurde festgestellt, dass sich Quartiervertretende eine Querungsmöglichkeit der Reuss im Raum Reusszopf wünschen, um zum Naherholungsgebiet Sedel-Friedental zu gelangen. Dies führt auch zu kürzeren, attraktiveren Fusswegen zwischen dem Gebiet Ibach und der Bushaltestelle «Schiff». An dieser Stelle querte früher die Fährverbindung «Schiff» die Reuss. Zur Entlastung des Xylofonweges und zur Attraktivierung der Verbindung zwischen Luzern Nord und Zielen auf der rechten Uferseite (Kantonsspital, Maihof, Ebikon, Rontal, Altstadt, Würzenbach) wurde im Rahmen der Arbeiten zur Veloinitiative die Machbarkeit einer Brücke geprüft.

Mit der Annahme, dass $\frac{2}{3}$ des Veloverkehrs den Zielort auf der linken Uferseite der Reuss (Allmend, Kriens, Bruchquartier, Kleinstadt, Bahnhof) hat sowie $\frac{1}{3}$ den Zielort auf der rechten Uferseite, würden somit rund 170 Velos/Stunde in der Hauptverkehrszeit die Querung sowie die weiterführende Route auf der rechten Uferseite (bestehende Veloroute Reusseggweg–Ibachstrasse: Abschnitte R1, R2 und R3 in Abbildung 11) benutzen. Dadurch würde der Xylofonweg zwischen Nordpol und St. Karli um $\frac{1}{3}$ der Velofahrenden entlastet und das Konfliktpotenzial zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden reduziert. Die neue Brücke ist dementsprechend ein wichtiger Bestandteil des Velohaupttroutennetzes 2033, um ein attraktives Netz zu erhalten.

Die neue Querung über die Reuss soll eine möglichst direkte Verbindung für den Veloverkehr anbieten, idealerweise ohne Landerwerb für die Stadt Luzern und ohne die bestehenden Aufenthaltsflächen zu tangieren. Zu berücksichtigen sind die landschaftlichen und gestalterischen Aspekte, die Platzverhältnisse sowie die bauliche Machbarkeit. Am Brückenkopf soll das Kreuzen von Velo- und Fussverkehr möglichst sicher erfolgen. Um die Linienführung zu bestimmen, wurden

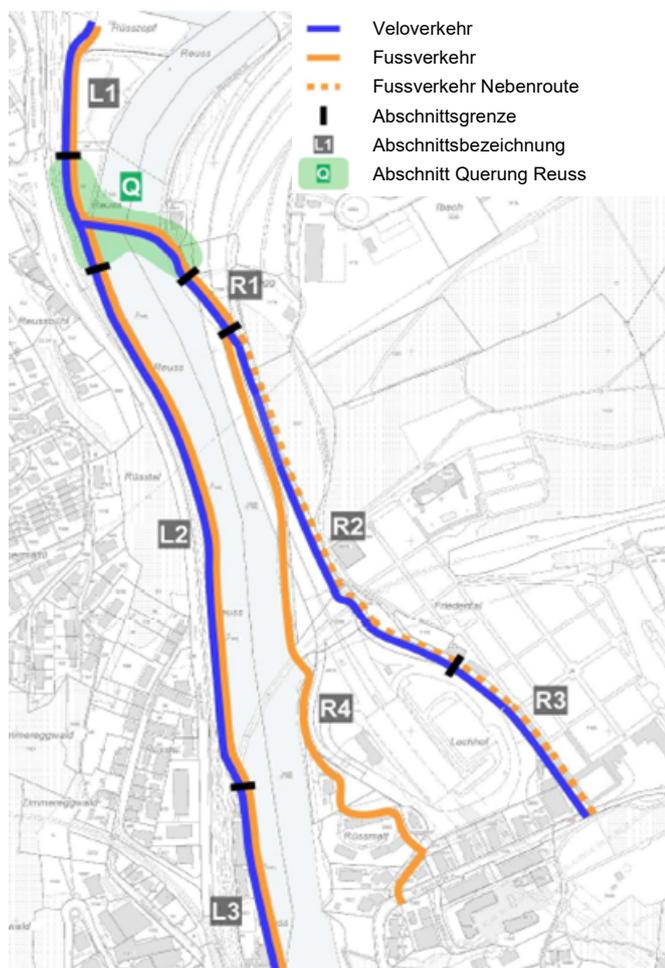


Abb. 11: Fuss- und Velorouten entlang der Reuss Nord

verschiedene Varianten geprüft und eine Bestvariante nahe der ehemaligen Fährverbindung identifiziert (siehe Abbildung 12).

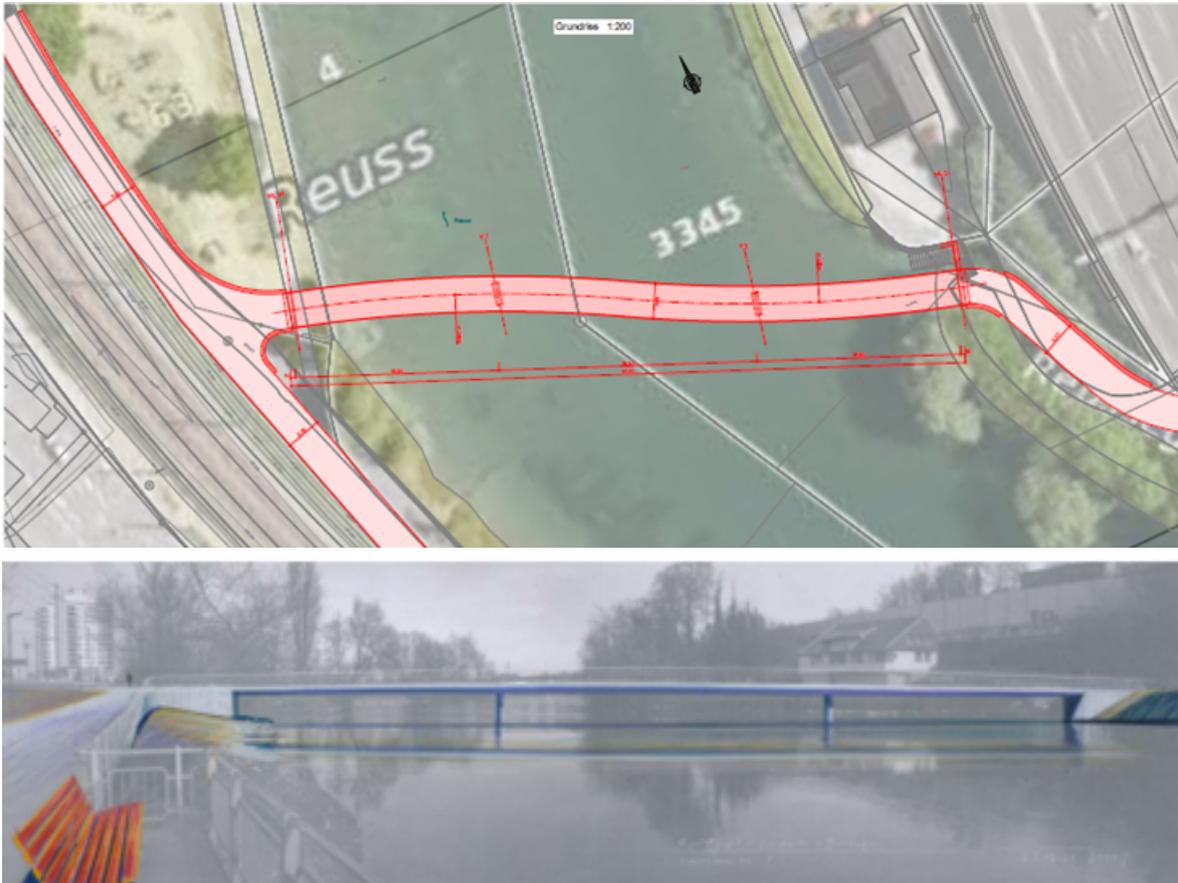


Abb. 12: Darstellung mögliche Reussquerung Nord und Skizze (E. Imhof)

Grundsätzlich ist eine Brücke über die Reuss baulich machbar. Die Lage (Bauen im Gewässer, Einschränkung Gewässerraum und Nutzungen) birgt aber noch einige planerische Herausforderungen. Eventuell werden Interessenlinien der SBB sowie der Spielplatz Reusszopf leicht tangiert. Zudem müssen die konkrete Linienführung sowie die Ausgestaltung der Brückenköpfe in einem weiteren Planungsschritt vertieft und definiert werden und die Frage des landschaftlichen Eingriffs in den Reussraum berücksichtigt werden. Entsprechend beantragt der Stadtrat in einem ersten Schritt einen Projektierungskredit für die nächste Phase. Der Ausführungskredit soll dann in einem zweiten Schritt auf Basis des konkreten Bauprojekts erfolgen.

5.5 Kosten und Ressourcenbedarf Gegenvorschlag

Das Velohaupttroutennetz gemäss Gegenvorschlag zur Initiative führt über Gemeinde- und Kantonsstrassen. Die Kosten wurden ausschliesslich für Massnahmen auf Gemeindestrassen geschätzt (detaillierte Angaben siehe Beilage), denn Planung, Bau und Finanzierung der Massnahmen auf Kantonsstrassen gehen zulasten des Kantons Luzern.

Die Kosten für alle notwendigen Massnahmen auf Strecken (Gemeindestrassen) wurden aufgrund der voraussichtlichen Führungsart des Veloverkehrs und der ungefähren Dimensionen mit Kennzahlen ermittelt. Die Kostenschätzung beinhaltet Honorare, Unvorhergesehenes und die Mehrwertsteuer, aber keine Werkleitungserneuerungen, keinen Landerwerb oder vollumfänglichen Ersatz der Fundationsschicht bei Massnahmen im bestehenden Fahrbahnbereich. Bei Schätzungen im frühen Planungsstadium muss aufgrund fehlender Situationsanalysen, unsicherer Annahmen und des erforderlichen Abstraktionsgrades erfahrungsgemäss mit einer Ungenauigkeit gerechnet werden, weshalb in der Kostenschätzung eine Abweichung von +30 Prozent berücksichtigt wurde.

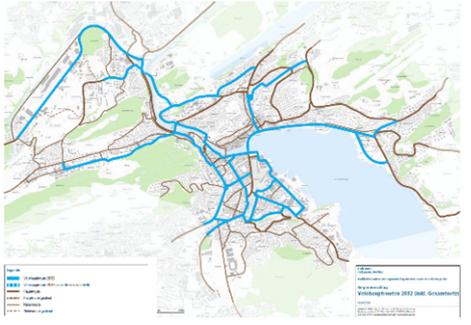
Die Gesamtkosten für die Umsetzung des Gegenvorschlags innerhalb von zehn Jahren betragen 39,78 Mio. Franken. Darin enthalten sind auch die für die Planung, Projektierung und Bauausführung aller Abschnitte auf Gemeindestrassen notwendigen Bauherrenleistungen im Umfang von 290 Stellenprozent. Die Herleitung des Projektleitungsaufwands basiert auf Erfahrungswerten.

In den bisher erwähnten Zahlen und zur Sicherstellung der gleichen Vergleichsbasis sind sämtliche Projekte eingerechnet. So auch wesentliche Positionen, die entweder bereits in anderen städtischen Projekten bearbeitet werden (Tribtschenstrasse, Lidostrasse) oder neu als separates neues Grossprojekt in die Planung aufgenommen und bearbeitet werden (Realisierung neue Reussquerung). Bei diesen drei Projekten bestehen hohe Kosten- sowie Projektunsicherheiten, weshalb deren Umsetzungsbeschlüsse zu gegebenem Zeitpunkt mittels separaten Berichten und Anträgen beantragt werden.

Die verbleibenden rund 30 Massnahmen/Abschnitte der Projekte auf Gemeindestrassen dieses Gegenvorschlags belaufen sich auf 14,37 Mio. Franken. Die Realisierung des Velohaupttroutennetzes 2033 gemäss Gegenvorschlag ist herausfordernd, beinhaltet sehr viele einzelne Projekte an unterschiedlichsten Orten in der Stadt Luzern und ist nicht ohne einen erheblichen Koordinations-, Projektierungs- und Umsetzungsaufwand für das Tiefbauamt der Stadt Luzern leistbar. Für die erfolgreiche Umsetzung des Gegenvorschlags ist die Verfügbarkeit der entsprechenden finanziellen und personellen Mittel zwingende Voraussetzung. Planung, Projektierung und Bauausführung der Gemeindestrassen erfordern seitens Stadt Luzern Aufwendungen in Form von Bauherrenleistungen im Umfang von 140 Stellenprozent. Die Herleitung des Projektleitungsaufwands basiert auf Erfahrungswerten.

5.6 Gegenvorschlag und Initiative im Vergleich

Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt eine Gegenüberstellung der wichtigen Eckdaten der Initiative und des Gegenvorschlags. Zur Vergleichbarkeit werden sowohl die für die Initiative als auch die für den Gegenvorschlag notwendigen Gesamtkosten für alle zu bearbeitenden Netzabschnitte inklusive der dazu notwendigen personellen Ressourcen der Stadt Luzern ausgewiesen. Die Formulierung des Reglementstextes der Initiantinnen und Initianten wird mit dem Gegenvorschlag konkreter, die Umsetzung pragmatischer und realistischer. Anstelle der starren Forderung der Initiative nach einer Mindestbreite von 2 m wird eine situations- und bedarfsgerechte Infrastruktur gemäss den Standards Veloverkehr realisiert (in der Regel ein Minimalmass von 1,80 m und ein Optimalmass von 2,50 m). Die Trennung vom MIV erfolgt «nach Möglichkeit» und nicht wie von der Initiative gefordert «weitgehend». Das Velonetz des Gegenvorschlags fügt sich in das übrige Haupt- und Nebenroutennetz der Stadt Luzern ein und verbindet wichtige Ziel- und Quellorte wie Stadtzentrum, Altstadt, Bahnhöfe und Quartiere. Damit erfüllt der Gegenvorschlag zwar die Idee der Velobahnen nicht, ermöglicht aber innerhalb von zehn Jahren die Realisierung eines qualitativ guten und mit 27 km längeren Netzes mit optimaler Durchgängigkeit.

	Initiative	Gegenvorschlag
	Zur Umsetzung des Veloroutennetzes realisiert die Stadt bis spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velobahnen, die von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr weitgehend getrennt geführt werden. Velobahnen werden als Velostrassen signalisiert oder auf Radwegen geführt, die je Fahrtrichtung eine Breite von mindestens zwei Metern aufweisen. Die Gesamtlänge dieses Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.	Zur Umsetzung des «Velohauptroutennetzes 2033» realisiert die Stadt bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupt- und Nebenrouten, die nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Die «Velohauptrouten 2033» werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt. Ihre Ausgestaltung basiert auf den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern, in der Regel mit einem Minimalmass von 1,80 m und einem Optimalmass von 2,50 m. Die Gesamtlänge des Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.
		
Länge	20,4 km	27,2 km
Kosten	40,6 Mio. Franken	39,8 Mio. Franken
Ressourcen	300 Stellenprozent	290 Stellenprozent
Basis	Abmessungen Initiative	Standards Veloverkehr Stadt Luzern

Tab. 3: Gegenüberstellung Initiative und Gegenvorschlag

6 Übersicht Finanzen und Folgekosten

6.1 Investitionskosten Projektrealisierungen Gegenvorschlag

Der Gegenvorschlag lässt sich nur mit den entsprechenden finanziellen und personellen Mitteln realisieren. Die Kosten für die Koordination, Planung und Umsetzung der Massnahmen zur Erfüllung des Gegenvorschlags innerhalb von zehn Jahren sind unten stehend aufgeführt. Die Preisbasis ist PKI-Index März 2021/1, 103,3 Punkte, inkl. 7,7 Prozent Mehrwertsteuer. Die Kosten für Massnahmen auf Strecken wurden aufgrund der Führungsart des Veloverkehrs und der ungefähren Dimensionen mit Kennzahlen ermittelt. Zusätzlich wurden Spezialprojekte erarbeitet, die detailliertere Massnahmen- und Kostenüberlegungen enthalten. Sie sind in der folgenden Tabelle 4 separat ausgewiesen. Bei den Baukosten sind +30 Prozent Kostenungenauigkeit sowie übliche Ausmassreserven und Regiearbeiten mitberücksichtigt.

Abschnitt	Strasse	Länge (in m)	Baukosten (in Fr. inkl. MWSt)	Weitere Kosten (in Fr.)		Kosten- schätzung
				Unvorher- gesehenes (20 %)	Honorare (20 %)	Total
B1	Eisfeldstrasse–Lan- denbergstrasse	950	210'015	42'003	50'404	302'422
B2	Werftstrasse–Inseli- quai–Frohburgstras- se	550	274'635	54'927	65'912	395'474
C1	Sternmattstrasse– Geissensteinring	780	299'406	59'881	71'857	431'145
C2	Weinberglistrasse (Geissensteinring– Tribtschenstrasse)	240	516'960	103'392	124'070	744'422
D1	Fruttstrasse	450	156'165	31'233	37'480	224'878
D2	Unterquerung Langensandbrücke	100	10'770	2'154	2'585	15'509
D3	Güterstrasse–Rössli- mattweg–Rösslimatt- strasse	450	317'715	63'543	76'252	457'510
E2	Neustadtstrasse (Sternmattstrasse– Bundesstrasse)	480	105'546	21'109	25'331	151'986
E3	Winkelriedstrasse	530	272'481	54'496	65'395	392'373

Abschnitt	Strasse	Länge (in m)	Baukosten (in Fr. inkl. MWSt)	Weitere Kosten (in Fr.)		Kosten- schätzung
				Unvorher- gesehenes (20 %)	Honorare (20 %)	Total
E4	Hirschengraben- Theaterplatz (Winkelriedstrasse- Bahnhofstrasse)	170	126'009	25'202	30'242	181'453
F1	Langsägestrasse- Taubenhausstrasse- Bruchstrasse-Gibral- tarstrasse	930	207'861	41'572	49'887	299'320
F2	Villenstrasse	250	26'925	5'385	6'462	38'772
F4	Habsburgerstrasse	440	155'088	31'018	37'221	223'327
F5	Gibraltarstrasse und Bruchstrasse (bis Einmündungen zu Baselstrasse)	200	129'240	25'848	31'018	186'106
F8	Dammstrasse	0	53'850	10'770	12'924	77'544
M2	Bahnhofstrasse-Pfis- tergasse	250	32'310	6'462	7'754	46'526
M4	Geissmattbrücke	300	732'360	146'472	175'766	1'054'598
M5	St.-Karli-Strasse Geissmattstrasse- Spitalstrasse	550	113'085	22'617	27'140	162'842
M6	St.-Karli-Strasse Spitalstrasse-Ibach- strasse	750	242'325	48'465	58'158	348'948
N1	St.-Karli-Brücke (Brücke inkl. anschliessende Bereiche)	340	898'218	179'644	215'572	1'293'434
N6	Friedentalstrasse Sedelstrasse-Ibach- strasse (entlang Friedhof)	750	188'475	37'695	45'234	271'404

Abschnitt	Strasse	Länge (in m)	Baukosten (in Fr. inkl. MWSt)	Weitere Kosten (in Fr.)		Kosten- schätzung
				Unvorher- gesehenes (20 %)	Honorare (20 %)	Total
N7	Libellenstrasse	900	204'630	40'926	49'111	294'667
O2	Sagenmattstrasse	690	182'013	36'403	43'683	262'099
O3	Sagenmattstrasse– Unterwilrain	320	383'412	76'682	92'019	552'113
O4	Unterwilrain–Sonnen- strasse–Blattenmoos- strasse	670	179'859	35'972	43'166	258'997
O5	Grossmatte Ost– Grossmatte (bis Luzernerstrasse)	500	215'400	43'080	51'696	310'176
P2	Hauptstrasse–Ruopi- genstrasse	110	538'500	107'700	129'240	775'440
R4	Wesemlinstrasse	1'020	325'254	65'051	78'061	468'366
R6	Hünenbergstrasse Adligenswilerstrasse– Wesemlinstrasse	320	142'164	28'433	34'119	204'716
T2– T4	Reusseggweg (neuer Wanderweg ist nicht enthalten); Verbindung entlang A2; Ibachstrasse					630'000
Summe grobe Kostenschätzung						11'056'566

Tab. 4: Massnahmen und Kosten pro Abschnitt

Kostenungenauigkeit oberer Wert (+30 %)	Fr. 14'373'500.–
Bauherrenfunktion; aktivierbare Eigenleistungen	Fr. 2'156'500.–
Ausgaben konkrete Kleinprojekte	Fr. 16'530'000.–

Das vorstehend aufgeführte Massnahmenpaket von Kleinprojekten entspricht den aktuellen Umsetzungsüberlegungen aufgrund des Fachberichtes Veloinitiative (siehe Beilage). Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich während der Laufzeit dieses B+A (zehn Jahre) einzelne Parameter verändern können oder von Drittparteien neue Projekte gestartet werden. Auf dies sowie auf mögliche neue Opportunitäten möchte die Projektleitung flexibel reagieren können und bei Bedarf im Sinne einer guten Planungs-/Baukoordination oder zur noch besseren Erreichung der Ziele entsprechende Abschnitte zusätzlich oder alternativ sanieren oder ausbauen können. In den bisherigen B+A

der Siedlungsentwässerung (z. B. B+A 5/2018 vom 28. März 2018: «Massnahmen Genereller Entwässerungsplan 1. Etappe. Rahmenkredit» [Link](#)) hat sich eine ähnliche Vorgehensweise bewährt.

Ausgaben unvorhergesehene Massnahmen	Fr. 1'000'000.–
Total Investitionen Projektrealisierungen Gegenvorschlag	<u>Fr. 17'530'000.–</u>

6.2 Projektierung «Neue Reussquerung»

Gestützt auf die Investitionskostenschätzung des Fachberichts «Velonetzplanung in der Stadt Luzern – Untersuchungen Massnahmen Xylofonweg und Reussquerung» von 10,08 Mio. Franken ±30 Prozent Kostenungenauigkeit wird dem Parlament mit diesem Bericht und Antrag in einem ersten Schritt ein Sonderkredit von 2 Mio. Franken für die Projektierung beantragt. Die verbleibenden Kosten für die Bauausführung sollen auf Basis des konkreten Bauprojekts in einem zweiten Schritt erfolgen.

Total Investitionen in die Projektierung Neue Reussquerung	<u>Fr. 2'000'000.–</u>
---	-------------------------------

6.3 Koordinierte Projekte

Von grosser Wichtigkeit ist ein koordiniertes Vorgehen aller Akteurinnen und Akteure, welche bauliche Massnahmen im öffentlichen Raum umsetzen. Nicht nur, um Synergien zu nutzen, sondern vor allem, weil eine Baustelle einen Störfaktor im öffentlichen Raum darstellt. Zusätzlich bestehen vielfach technische Abhängigkeiten, die durch eine gute Planungs- und Baukoordination geklärt werden müssen. Im Folgenden sind insbesondere zwei Projekte aufgeführt, welche unter anderem wichtig sind für die Realisierung eines durchgängigen, sternförmigen und tangentialen Velohauptrouthenetzes innerhalb von zehn Jahren mit einer Länge von mindestens 20 km und somit für die erfolgreiche Umsetzung des Gegenvorschlags. Diese betreffen jedoch einen Perimeter, der bereits in anderen Projekten bearbeitet wird und der in der städtischen Investitionsplanung bereits eingestellt ist.

- I511010: Quartierzentrum Tribschenstrasse
- I414083: Sanierung und Neubau Lidostrasse

Diese beiden Projekte decken verschiedene Ansprüche ab und befinden sich bereits in einer Planungsphase. Eine vorzeitige oder losgelöste Umsetzung von Velomassnahmen ist nicht sinnvoll. Aus diesen Gründen werden mit diesem Bericht und Antrag keine Gelder für Velomassnahmen der beiden Abschnitte beantragt. Mit der Umsetzung des Gegenvorschlags stellt der Stadtrat jedoch sicher, dass die Veloanlagen in diesen konkreten Projekten integriert werden. Die entsprechenden Zusatzkosten (siehe Tabelle 5) wurden nachfolgend ermittelt und werden in der kommenden Investitionsplanung bei den Projekten I511010 Tribschenstrasse sowie I414083 Lidostrasse abgebildet werden. Der konkrete Umsetzungsbeschluss erfolgt schliesslich erst mit den Baukrediten und ordentlichen Berichten und Anträgen. Die beiden Projekte werden grundsätzlich eigenständig weiterbearbeitet.

Abschnitt	Strasse	Länge (in m)	Baukosten (in Fr. inkl. MWSt)	Weitere Kosten (in Fr.)		Grobe Kosten- schätzung
				Unvorher- gesehenes (20 %)	Honorare (20 %)	Total
A4	Tribschenstrasse (Eisfeldstrasse– Langensandbrücke)	1'600	3'834'120	766'824	920'189	5'521'133
G5	Lidostrasse	900	420'030	84'006	100'807	604'843

Tab. 5: Projekte, die nicht Bestandteil des Sonderkredits sind

A4 Tribschenstrasse (Eisfeldstrasse–Langensandbrücke)

Heute ist die Tribschenstrasse eine verkehrsorientierte Einfahrtsachse in das Stadtzentrum von Luzern. Die Tribschenstrasse weist eine unzureichende stadträumliche Qualität auf. Die Strasse führt durch ein lebendiges Wohn-/Arbeitsquartier der Stadt. Die Strasse ist nicht als Lebensraum gestaltet, wie dies in den Planungsgrundsätzen des Raumentwicklungskonzepts und der Mobilitätsstrategie vorgesehen ist. Entlang der Tribschenstrasse sind zahlreiche Bushaltestellen vorhanden. Diese Haltestellen müssen aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes in den kommenden Jahren baulich angepasst werden. Im Raumentwicklungskonzept ist zudem im Bereich der Tribschenstrasse ein Quartierzentrum vorgesehen. Das Quartierzentrum Tribschen ist aufgrund dieser vielschichtigen Ausgangslage neu zu entwickeln und die Hauptverkehrsachse Tribschenstrasse als zentraler Lebensraum des Tribschen-Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten (Projekt I511010). Das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) bildet die Grundlage für die Projektierung und Ausführung. Für die weitere Bearbeitung des Projekts ist deshalb der folgende Zeitplan vorgesehen:

Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)	2021/2022
Erstellen Vorprojekt	2023
Erstellen Bauprojekt	2024/2025
Kreditantrag Realisierung	2026
Realisierung	ab 2026/2027

Der aktuelle Projektfahrplan gewährleistet, dass die geforderte Umsetzung bis 2033 realistisch ist.

G5 Lidostrasse

Im Perimeter Lidostrasse gibt es diverse Mängel mit Sanierungsbedarf. So beispielsweise Trottoirs mit Senkungen entlang des Parkplatzes Brüelmoos, defekte Randsteine im Bereich Verkehrshaus, defekte Deckbeläge. Für die Jahre 2022/2023 sind Leitungssanierungen geplant. Aus verkehrlicher Sicht muss die Fussverkehrsführung im Bereich Einmündung Haldenstrasse angepasst werden. Grundsätzlich sollen der Betrieb und die Gestaltung der Strasse (u. a. Entsiegelungsmassnahmen und Abstimmung Situation Verkehrshaus) überprüft und verbessert werden. Für die weitere Bearbeitung des Projekts I414083 ist deshalb der folgende Zeitplan vorgesehen:

Start Planung (eventuell BGK)	2022
Erstellen Vor- und Bauprojekt	2023/2024
Kreditantrag Realisierung	2024
Realisierung	ab 2024/2025

Der aktuelle Projektfahrplan gewährleistet, dass die geforderte Umsetzung bis 2033 realistisch ist.

6.4 Kostenbeteiligung Dritter

Das Agglomerationsprogramm Luzern der vierten Generation (AP LU 4G) baut auf der Gesamtkonzeption der drei früheren Generationen auf und stellt eine gezielte Aktualisierung sowie Weiterentwicklung dar. Es enthält Massnahmen mit Realisierungsbeginn zwischen 2024 und 2028 und wurde vom Kanton Luzern unter Co-Federführung des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus und des Verkehrsverbunds Luzern erarbeitet und koordiniert. Der Kanton Luzern hat am 14. Juni 2021 das AP LU 4G den Bundesbehörden zur Prüfung eingereicht. Anschliessend geben National- und Ständerat die Bundesmittel für die vierte Generation der Agglomerationsprogramme frei. Das Projekt «Neue Reussquerung» (Brücke, Neubau) ist Bestandteil der eingereichten Projektliste. Unter der Massnahme LV 2.2f-3B ist eine Kostenschätzung von 5 Mio. Franken eingegeben. Die definitive Beitragshöhe steht noch nicht fest und wird maximal $\frac{1}{3}$ betragen. Einzelne Teilabschnitte des vorgeschlagenen Velonetzes sind ebenfalls bereits im Agglomerationsprogramm enthalten (siehe Tabelle 6):

AP		Bezeichnung im AP	Teilabschnitt gemäss Netzplan	KV	Bundesbeitrag (Mio. Fr.) Stand 2021
2G		Geissensteinring, Steghof- Weinberglistrasse	C2		0,7
3G		Ruopigenstrasse	P2		0,05
4G	FVV- 3.20-4A	Veloverbindung Kasernen- platz	F5	3.2	Noch nicht bekannt
	FVV- 3.37-4A	Fruttstrasse	D1–D3	4	Noch nicht bekannt
	FVV- 3.39-4A	Reusssteg (Fuss-/Velo- brücke Reusszopf)	T1	5	Noch nicht bekannt
	FVV- 3.40-4A	Alternativroute Littau (Sagenmattstrasse)	O2–O3	3.9	Noch nicht bekannt
	FVV- 5.5-4B	Veloroute Dammstrasse- Reussinsel	F8/N1	4.5	Noch nicht bekannt
Total Beiträge Agglomerationsprogramm					0,75 + Beiträge aus AP 4G

Tab. 6: Beiträge Agglomerationsprogramm

6.5 Berechnung Gesamtbetrag

Investitionen (Planungs- und Baukosten)

Investitionen Projektrealisierungen Gegenvorschlag	Fr.	17,53 Mio.
Investition Projektierung «Neue Reussquerung»	Fr.	2,00 Mio.
Bruttoinvestitionen	Fr.	19,53 Mio.

Abzüglich Investitionsbeiträge Bund, Kanton, Dritte	Fr.	0,75 Mio.
Nettoinvestitionen	Fr.	18,78 Mio.

Die beiden Projekte I414129 (Umsetzung Veloinitiative [Gegenvorschlag]) sowie I414130 (Neue Reussquerung) sind im Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024 noch nicht enthalten.

6.6 Folgekosten

Mit der Umsetzung der Kleinprojekte wird hauptsächlich bestehender Strassenraum zugunsten des Veloverkehrs angepasst, weshalb nicht mit wesentlichen Folgekosten gerechnet wird. Sollten dennoch Folgekosten entstehen, werden diese im Verlaufe des Projekts eruiert und mittels Strukturveränderung beantragt werden. Die neu zu erstellende Reussquerung wird nach Inbetriebnahme aufgrund der zusätzlichen Fläche zu Kosten für Betrieb und Unterhalt führen. Die jährlichen Folgekosten, die durch den Neubau der Reussquerung verursacht werden, können erst mit dem Bauprojekt seriös abgeschätzt werden und werden deshalb mit dem im Anschluss an die Projektierung folgenden Baukredit ausgewiesen werden.

7 Kreditrecht und zu belastendes Konto

Für die Umsetzung des Gegenvorschlags zur Veloinitiative wird dem Grossen Stadtrat mit dem vorliegenden Bericht und Antrag ein Sonderkredit beantragt:

- 17,53 Mio. Franken für die zeitnahen Projektrealisierungen gemäss Gegenvorschlag,
- 2 Mio. Franken für die Projektierung «Neue Reussquerung» und
- 2,24 Mio. Franken für zusätzliche befristete 140 Stellenprozent.

Freibestimmbare Ausgaben von mehr als Fr. 750'000.– hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1). Die Ausgabenbefugnis bestimmt sich nach der Gesamtausgabe für den gleichen Gegenstand (§ 35 Abs. 1 FHGG). Der Beschluss des Grossen Stadtrates unterliegt nach Art. 67 lit. b Ziff. 2 GO dem obligatorischen Referendum.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigenen Aufwendungen im Zusammenhang mit der zeitnahen Umsetzung der Massnahmen aus dem Gegenvorschlag sind den Fibukonten 5010.03 (Planung) sowie 5010.05 (Sanierung Strassen), Projekt I414129.01, zu belasten.

Die mit dem beantragten Kredit zu tätigenen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Projektierung «Neue Reussquerung» sind dem Fibukonto 5010.06 (Planung), Projekt I414130.01, zu belasten.

Eine Realisierung der Massnahmen aus dem Gegenvorschlag zur Veloinitiative ist in der Art bzw. Geschwindigkeit, wie sie im vorliegenden Bericht und Antrag dargelegt wird, ohne die zusätzlichen Projektleitungsstellen nicht realisierbar. Da die Projektleitungsaufwendungen als Bauherrenleistungen verrechnet und mit der Investition aktiviert werden, sind diese Personalkosten bereits in den Kostenberechnungen der Investition enthalten. Bei wiederkehrenden Ausgaben ist gemäss § 36 Abs. 2 lit. a FHGG vom Gesamtbetrag der einzelnen Betreffnisse auszugehen. Ist dieser nicht feststellbar, so ist der zehnfache Jahresbetrag massgebend. Aufgrund der Befristung auf zehn Jahre ist vom zehnfachen Jahresbetrag der Ausgabe auszugehen. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen daher die befristeten 140 Stellenprozent gemäss Ausführungen in Kapitel 5.5 bzw. die damit verbundenen Ausgaben in der Höhe von insgesamt 2,24 Mio. Franken bewilligt werden. Für die Schaffung von auf zehn Jahre befristete Projektleitungsstellen im Umfang von 140 Stellenprozent bei der Dienstabteilung Tiefbauamt, Bereich Mobilität (Projektleitung, Stellen-ID-Nummer 6667), per 1. Juli 2022, werden 2,24 Mio. Franken beantragt. Die mit diesem Kredit zu tätigenen Aufwendungen sind der Kostenstelle 4141110 zu belasten.

Der Betrag der zusätzlichen Projektleitungsstellen ist bereits in den Umsetzungskosten der zeitnahen Projektrealisierungen gemäss Gegenvorschlag von 17,53 Mio. enthalten. Der gesamthaft beantragte Sonderkredit inklusive der Projektierungskosten für die «Neue Reussquerung» beläuft sich auf 19,53 Mio. Franken.

8 Parlamentarische Vorstösse

Im Folgenden werden die politischen Vorstösse der letzten Jahre aufgeführt, welche die Veloförderung betreffen und die überwiesen, aber noch nicht abgeschrieben wurden.

- 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, [Link](#)):
Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr
In der Motion wird der Stadtrat aufgefordert, die häufig genutzten Velostrecken auf neuralgische Stellen bezüglich Sicherheit und Unfallhäufigkeit zu analysieren und systematisch zu erfassen. Basierend auf dieser Analyse sollen für die Gefahrenstellen im Velonetz konkrete Massnahmen in einem Planungsbericht aufgezeigt werden. Diesem Anliegen wird mit der Umsetzung des Gegenvorschlags nachgekommen, da insbesondere die häufig genutzten Haupttrouten in den nächsten Jahren für den Veloverkehr optimiert werden. Die Motion wird daher zur Abschreibung beantragt.

- 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, [Link](#)):
Kombinierte Velo-/Busspur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren
Die Postulantin und die Postulanten fordern den Stadtrat auf, sich beim Kanton für eine rasche Umsetzung einer kombinierten Bus-/Velospur auf der Achse Seebrücke–Luzernerhof in beide Richtungen einzusetzen. Dieser Abschnitt wurde bereits im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch die Stadt Luzern untersucht und die Ergebnisse dazu dem Kanton vorgestellt. In Zusammenarbeit mit dem Kanton sollen die weiteren Planungen der Achse Seebrücke–Luzernerhof angegangen werden und für den Veloverkehr optimiert und sicherer gestaltet werden. Das Postulat wird daher zur Abschreibung beantragt.

- 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 (überwiesen am 16. November 2017, [Link](#)):
Sicherheit für Fahrradfahrende auf der Haldenstrasse und dem Schweizerhofquai erhöhen
Im Postulat wird der Stadtrat aufgefordert, zusammen mit dem Kanton die Verkehrssituation auf der Haldenstrasse und dem anschliessenden Schweizerhofquai zu analysieren und die Verkehrssicherheit insbesondere für den Veloverkehr zu verbessern. Die Öffentlichkeit sei über die vorgesehenen Massnahmen zu orientieren. Dieser Abschnitt wurde bereits im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch die Stadt Luzern untersucht und die Ergebnisse dazu dem Kanton vorgestellt. Gemeinsam mit dem Kanton sollen die weiteren Planungen dieses Abschnittes angegangen werden, um die Sicherheit für Velofahrende zu erhöhen. Auf Teilabschnitten werden Sofortmassnahmen umgesetzt. Das Postulat wird daher zur Abschreibung beantragt.

9 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» in eigener Kompetenz für gültig zu erklären;
- den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» zu empfehlen;
- die Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität zu beschliessen und für die Umsetzung des Gegenvorschlags zur Initiative einen Sonderkredit für die zeitnahen Projektrealisierungen gemäss Gegenvorschlag, inklusive zusätzlicher 140 Stellenprozent bei der Dienstabteilung Tiefbauamt, Bereich Mobilität, per 1. Juli 2022 (Stellen-ID 6667, befristet bis 30. Juni 2032), sowie für die Projektierung «Neue Reussquerung» von 19,53 Mio. Franken zu bewilligen;
- diesen Beschluss den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten;
- die 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: «Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr», als erledigt abzuschreiben;
- das 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: «Kombinierte Velo-/Busspur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren», als erledigt abzuschreiben;
- das 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 Wyrsch namens der GLP-Fraktion vom 27. April 2017: «Sicherheit für Fahrradfahrende auf der Haldenstrasse und dem Schweizerhofquai erhöhen», als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 20. Oktober 2021


Beat Züsli
Stadtpräsident


Michèle Bucher
Stadtschreiberin



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 39 vom 20. Oktober 2021 betreffend

Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»

- Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»
- **Gegenvorschlag mit Sonderkredit,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004, § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, Art. 9 lit. b, Art. 11 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 und 4, Art. 28 Abs. 1, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 67 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. In eigener Kompetenz:
Die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» wird abgelehnt.
- III. 1. Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 wird wie folgt geändert:

Art. 3 Fuss- und Veloverkehr

¹⁻³ (bleiben unverändert)

⁴ Zur Umsetzung des «Velohaupttroutennetzes 2033» realisiert die Stadt bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten, die nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Die «Velohaupttrouten 2033» werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt. Ihre Ausgestaltung basiert auf den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern, in der Regel mit einem Minimalmass von 1,80 m und einem Optimalmass von 2,50 m. Die Gesamtlänge des Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.

2. Für die zeitnahen Projektrealisierungen gemäss Gegenvorschlag, inklusive zusätzlicher 140 Stellenprozent bei der Dienstabteilung Tiefbauamt, Bereich Mobilität, per 1. Juli 2022 (Stellen-ID 6667, befristet bis 30. Juni 2032), sowie für die Projektierung «Neue Reussquerung» wird ein Sonderkredit von 19,53 Mio. Franken bewilligt.

- IV. Die 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: «Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr», wird als erledigt abgeschrieben.

- V. Das 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: «Kombinierte Velo-/Busspur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren», wird als erledigt abgeschrieben.

- VI. Das 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 Wyrsch namens der GLP-Fraktion vom 27. April 2017: «Sicherheit für Fahrradfahrende auf der Haldenstrasse und dem Schweizerhofquai erhöhen», wird als erledigt abgeschrieben.

- VII. Die Beschlüsse gemäss den Ziffern II und III unterliegen dem obligatorischen Referendum. Ziffer III ist den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern, (unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 39 vom 20. Oktober 2021 betreffend

Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»

- Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»
- **Gegenvorschlag mit Sonderkredit,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004, § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, Art. 9 lit. b, Art. 11 Abs. 1, Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 und 4, Art. 28 Abs. 1, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 67 lit. b Ziff. 2 und Art. 69 lit. b Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. In eigener Kompetenz:
Die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» ist gültig.
- II. Zuhanden der Stimmberechtigten:
Die Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» wird abgelehnt.
- III. 1. Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität vom 29. April 2010 wird wie folgt geändert:

Art. 3 Fuss- und Veloverkehr

¹⁻³ (bleiben unverändert)

⁴ Zur Umsetzung des «Velohaupttroutennetzes 2033» realisiert die Stadt bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten, die **nach Möglichkeit wo immer möglich** von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Die «Velohaupttrouten 2033» werden als Velostrassen, Radwege oder Radstreifen geführt. Ihre Ausgestaltung basiert auf den Standards Veloverkehr der Stadt Luzern, in der Regel mit einem Minimalmass von 1,80 m und einem Optimalmass von 2,50 m. Die Gesamtlänge des Netzes beträgt mindestens 20 km. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.

2. Für die zeitnahen Projektrealisierungen gemäss Gegenvorschlag, inklusive zusätzlicher 140 Stellenprozent bei der Dienstabteilung Tiefbauamt, Bereich Mobilität, per 1. Juli 2022 (Stellen-ID 6667, befristet bis 30. Juni 2032), sowie für die Projektierung «Neue Reussquerung» wird ein Sonderkredit von 19,53 Mio. Franken bewilligt.
- IV. Die 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: «Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr», wird als erledigt abgeschrieben.
- V. Das 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: «Kombinierte Velo-/Busspur Seebrücke–Schweizerhofquai rasch realisieren», wird nicht als erledigt abgeschrieben.
- VI. Das 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 Wyrtsch namens der GLP-Fraktion vom 27. April 2017: «Sicherheit für Fahrradfahrende auf der Haldenstrasse und dem Schweizerhofquai erhöhen», wird nicht als erledigt abgeschrieben.
- VII. Die Beschlüsse gemäss den Ziffern II und III unterliegen dem obligatorischen Referendum. Ziffer III ist den Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Initiative in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.

Luzern, 16. Dezember 2021

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Sonja Döbeli Stirnemann
Ratspräsidentin



Michèle Bucher
Stadtschreiberin



Anhang

Unterschriftenliste der Initiative

Luzerner Velonetz jetzt!

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form des ausgearbeiteten Entwurfs folgende Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität (sRSL 6.4.1.1.2 vom 29. April 2010)

Art. 3 Fuss- und Veloverkehr

Abs. 4 (neu)

Zur Umsetzung des Veloroutennetzes realisiert die Stadt bis spätestens **10 Jahre nach Inkrafttreten** dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velobahnen, die **von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr weitgehend getrennt** geführt werden. Velobahnen werden als **Velostrassen** signalisiert oder auf **Radwegen** geführt, die je Fahrtrichtung eine **Breite von mindestens zwei Metern** aufweisen. Die Gesamtlänge dieses Netzes beträgt **mindestens 20 km**. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.

Auf dieser Liste können nur Stimmberechtigte der Stadt Luzern unterschreiben. Wer das Begehren unterstützt, muss Namen und Vornamen handschriftlich und leserlich auf die Unterschriftenliste schreiben und sie unterzeichnen. Wer das Ergebnis einer Unterschriftensammlung fälscht (Art. 282 des Strafgesetzbuches) oder wer bei der Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt (Art. 281 des Strafgesetzbuches), macht sich strafbar.

Nr.	Name	Vorname	Geburtsdatum	Adresse (Strasse + Hausnummer)	Unterschrift	Kontrolle (leer lassen)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Bestätigung der Stimmberechtigung (wird von der Stadtverwaltung ausgefüllt)

Diese Unterschriftenliste enthält _____ (in Worten: _____) gültige Unterschriften von Stimmberechtigten der Stadt Luzern.

Luzern, _____ Der/Die Stimmregisterführer/in: _____

Das Initiativkomitee kann mit einfacher Mehrheit die Initiative zurückziehen und besteht aus:

Korintha Bärtsch, Lindenfeldstrasse 8, 6006 Luzern – **Barbara Irniger**, Stollbergstrasse 33, 6003 Luzern – **Ueli Leber**, Sentimatt 1, 6003 Luzern – **Thomas Spöring**, Schösslihalde 2B, 6006 Luzern

Publikation im Kantonsblatt: 29. August 2020. **Ablauf der Sammlungsfrist: 28. Oktober 2020**

Bitte so schnell wie möglich (spätestens bis 18. Oktober 2020), auch teilweise ausgefüllt, zurücksenden an:

Pro Velo Luzern, Postfach 3602, 6002 Luzern

oder in den Briefkasten werfen: Brüggligasse 9

Luzerner Velonetz jetzt!



Gute Gründe für das Luzerner Velonetz!

Luzern braucht eine zeitgemässe und zukunftsfähige Veloinfrastruktur!

- Velobahnen bilden das Rückgrat des städtischen und regionalen Veloroutennetzes.
- Sie stellen sicher, dass alle relevanten Arbeits-, Wohn-, Schul- oder Einkaufsorte am Veloroutennetz angeschlossen sind.
- Sie verbinden Velo- und öffentlichen Verkehr.

Diese Anforderungen an die Sicherheit und die Routenführung müssen Velobahnen erfüllen:

- Velobahnen sind qualitativ hochwertige Verbindungen im Veloverkehrsnetz.
- Velobahnen sind so ausgebaut, dass geübte und unsichere Velofahrende sie gleichermassen nutzbringend befahren können.
- Velobahnen sind weitgehend frei von motorisiertem Durchgangsverkehr.
- Velobahnen sind gegenüber dem einbiegenden Verkehr (soweit vom übergeordneten Gesetz erlaubt) vortrittsberechtigt, damit ein zügiges Vorankommen ohne ständiges Abbremsen möglich ist.
- Velobahnen können sowohl auf Quartierstrassen errichtet werden, die als Velostrassen signalisiert werden, als auch auf Radwegen, die vom übrigen Verkehr getrennt geführt werden.
- Velobahnen weisen eine genügende, normgerechte Breite auf, sodass Velofahrende sich gefahrlos überholen können (je Fahrtrichtung mind. 2 m Breite).
- Die neu entstehenden Velobahnen gehen nicht zu Lasten der Flächen für Fussgängerinnen und Fussgängern. Grünräume werden nur in äussersten Ausnahmen beschnitten.

Es gibt in Luzern schon Beispiele:

Konkret können Taubenhausstrasse, Xylophonweg und Freigleis als Beispiele gelten, an denen sich weitere Velobahnen orientieren müssen.

Die Beispiele zeigen auch Schwächen der heute existierenden Veloinfrastruktur auf:

- Der viel befahrene und begangene Xylophonweg ist deutlich zu wenig breit (z. B. im Begegnungsfall Veloanhänger mit Veloanhänger oder beim Überholen von Velos).
- Auf dem Xylophonweg und dem Freigleis sind Fuss- und Veloverkehr meist nur ungenügend getrennt. Das kann für Fussgängerinnen und Fussgänger zu gefährlichen Situationen führen.
- Auf der Taubenhausstrasse sind Velo- und Autoverkehr ungenügend getrennt. Das kann für Velofahrende zu gefährlichen Situationen führen.

Neue Velobahnen sind so zu gestalten, dass sie für Velofahrende von 8 bis 80 Jahren ausgelegt sind.