

## Stellungnahme zum Postulat 228

### Temporeduktion und Verkehrskonzept für den Xylophonweg

Gianluca Pardini namens der SP-Fraktion vom 6. Januar 2023

Antrag des Stadtrates: Teilweise Entgegennahme, StB 423 vom 28. Juni 2023

**Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 26. Oktober 2023 teilweise überwiesen**

#### Ausgangslage

Der Postulant bittet den Stadtrat, ein Verkehrskonzept für den Xylophonweg zu erarbeiten, das den Nutzungskonflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr entschärft, indem Tempobeschränkungen umgesetzt werden und die Verbreiterung des Xylophonwegs geprüft wird. Insbesondere die schnellen E-Bikes (45 km/h), die schmalen Verkehrsflächen und die Nutzungsänderungen auf dem Seetalplatz seien laut dem Postulanten für den Konflikt verantwortlich. Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrskonzepts für den Xylophonweg fordert der Postulant auch die Überprüfung der Aufwertung des Quais als Lebens- und Aufenthaltsraum.

Der Xylophonweg gehört zum Velo- und Fusswegnetz der Stadt Luzern, auf einzelnen Abschnitten zum Velohaupttroutennetz der Stadt Luzern, zur nationalen Veloroute sowie zur EuroVelo-5-Route und ist eine wichtige Wegverbindung zwischen Emmen und der Stadt Luzern. Er weist insbesondere von März bis November und in den Morgen- und Abendspitzen eine hohe Nutzung auf. Der Xylophonweg ist als Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen signalisiert und darf in beide Richtungen benützt werden. Als solcher darf er auch von schnellen E-Bikes befahren werden. Die Mindestbreiten der städtischen Fuss- und Velostandards können auf dem Xylophonweg nicht eingehalten werden. Durch die hohe Nutzung des Raums und die engen Platzverhältnisse entstehen Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzenden. Die Unfallstatistik zwischen 2011 und 2021 weist dort sieben polizeilich registrierte Unfälle mit 14 beteiligten Personen aus. Dabei war in einem Fall ein schnelles E-Bike involviert. Seit 2022 misst der Kanton Luzern den Veloverkehr auf dem Xylophonweg. Werktags werden durchschnittlich 3'500, am Wochenende 2'200 Velos verzeichnet.

Vor dem Hintergrund der Klima- und Energiestrategie (B+A 22/2021), der Mobilitätsstrategie (B 10/2018) und des Raumentwicklungskonzepts (B 11/2018) wird der Naherholung sowie dem Fuss- und dem Veloverkehr in der Stadt Luzern ein hohes Gewicht beigemessen. In seinem Bericht und Antrag zur Initiative «Reuss-Oase: Ein Freiraum für alle!» (B+A 40/2021) hat der Stadtrat festgehalten, dass die Aufwertung des Reussraums zielgerichtet erfolgen soll. Dabei soll eine ausgewogene Balance zwischen Mensch und Natur über den gesamten städtischen Reussabschnitt gewährleistet werden. Gleichzeitig hat der Stadtrat aufgezeigt, welche Planungen und Projekte in diesem Raum bereits laufen.

### **Geplante Projekte im Umfeld des Xylofonwegs**

Derzeit sind verschiedene Projekte geplant oder in Umsetzung, die Auswirkungen auf die Situation auf dem Xylofonweg haben werden.

- Mit dem Ausbau der kantonalen Hauptstrasse (K 13) entsteht eine durchgehende Velowegverbindung parallel zum Xylofonweg. Die Radinfrastruktur verläuft teilweise von der Strasse getrennt auf einem breiten Rad-/Gehweg. Diese Alternative ist insbesondere für schnelle und geübte Velofahrerinnen und Velofahrer interessant.
- Mit dem geplanten Ausbau der Personenunterführung auf Höhe Nordpol soll die Verbindung zwischen Reussbühl/Hauptstrasse zum Nordpol verbessert werden.
- Der Übergang vom Xylofonweg zur Reussinsel (Knoten Reussinsel) wird verbessert, um die Verkehrssicherheit in der Kurve zu erhöhen.
- Weiter laufen derzeit Planungen zur neuen Reussbrücke. Diese Brücke erschliesst die geplante Velohauptroute am rechten Reussufer und soll dadurch den Xylofonweg entlasten.
- Auf Höhe Reussinsel (Grundstück 250, linkes Ufer) entsteht bis voraussichtlich Mitte 2024 eine Spiel- und Freizeitfläche für das Quartier. Die langfristige Entwicklung sieht vor, dass auf der Reussinsel (Grundstücke 2715, 2716 und 250, I. U.) ein grosszügiger und vielseitig nutzbarer Park entsteht.

Die Verbesserungen der Velo- und der Fussweginfrastruktur sind notwendig, um auf die zunehmende Nachfrage zu reagieren. Die Bauvorhaben im Raum Seetalplatz und der Standort der kantonalen Verwaltung führen ebenfalls zu einer Erhöhung der Anzahl Anwohnender und Arbeitsplätze und damit zu weiteren Nutzenden der Naherholungsgebiete am Zusammenfluss der Kleinen Emme und der Reuss.

### **Überprüfung einer Verbreiterung des Xylofonwegs fand 2021 statt**

Im Zuge der Abklärungen für den Gegenvorschlag zur Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» (B+A 39/2021) wurde eine Verbreiterung des Xylofonwegs geprüft. Die Massnahmen wurden aufgrund des Gewässerschutzes, der zu rodenden Bäume und der Interessenlinien der SBB als «baulich erschwert, schwierig umsetzbar» eingestuft. Die Kosten wurden einmal im Sinne des Initiativtexts und einmal im Sinne des Gegenvorschlags berechnet. Die Kosten zur Umsetzung der Verbreiterung gemäss Gegenvorschlag belaufen sich auf 2,390 Mio. Franken (+/-30 Prozent), diejenigen zur Umsetzung gemäss Initiative auf 13,050 Mio. Franken (+/-50 Prozent). Die Grundlagenarbeiten zur Umsetzung des Gegenvorschlags sahen auf dem Abschnitt zwischen dem Nordpol und der SBB-Brücke eine Verbreiterung auf einer Abschnittslänge von zirka 75 m um 0,5 bis 1 m sowie drei zusätzliche Ausweichstellen (je zirka 10 m) vor. Auf dem Abschnitt zwischen der SBB-Brücke und der Reussinsel waren weitere zwei Ausweichstellen (je zirka 10 m) Richtung Reuss angedacht. Die Massnahmen zur Umsetzung der Initiative sahen eine Verbreiterung des Xylofonwegs zwischen Nordpol und Reussinsel auf ganzer Länge Richtung Reuss vor. Aufgrund der unverhältnismässig hohen Kosten und der schwierigen Umsetzbarkeit wurden keine dieser überprüften Massnahmen in den Fachbericht zum Gegenvorschlag der Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!» aufgenommen.

### **Durchsetzbarkeit von Verbot für schnelle E-Bikes oder Geschwindigkeitsbeschränkung**

Gemäss Art. 178b Abs. 3 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS; SR 741.41) gilt ab 1. April 2024 für neu in Verkehr gesetzte schnelle E-Bikes eine Tachopflicht. E-Bikerinnen und E-Biker müssen den Geschwindigkeitsmesser während der Fahrt im Blickfeld haben und die Höchstgeschwindigkeiten, namentlich in Tempo-20- und Tempo-30-Zonen, einhalten. Bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge müssen bis 1. April 2027 nachgerüstet werden (Art. 222q VTS). Ab diesem Zeitpunkt können Geschwindigkeitsbeschränkungen für alle schnellen E-Bikes greifen.

Rechtlich gelten schnelle E-Bikes als Mofas und könnten daher mit einer Verkehrsordnung von der Nutzung des Xylofonwegs ausgeschlossen werden. Bei ausgeschaltetem Motor wäre die Benützung wiederum gestattet. Die Massnahme eines Fahrverbots für Mofas und damit auch für schnelle E-Bikes würde allerdings über die Forderungen im vorliegenden Postulat hinausgehen. Bei E-Bikes gibt es generell unterschiedliche Nutzende. E-Bikes mit 25 km/h und 45 km/h werden z. B. auch von Velofahrenden mit Kindern in Anhängern und auf Kindersitzen oder von älteren Personen genutzt. Entsprechend sind die Fahrgeschwindigkeiten und das Fahrverhalten sehr unterschiedlich – auch bei ausgeschaltetem Motor.

Von einem Fahrverbot für schnelle E-Bikes auf dieser wichtigen Wegbeziehung will der Stadtrat gerade auch mit Blick auf die oben genannten Nutzungsgruppen vorerst absehen. Dass mit den geplanten Ausbauten am Nordpol und der K 13 eine Umfahrungsmöglichkeit über die Kantonsstrasse insbesondere für schnelle Velofahrende geschaffen wird, wird begrüsst. Hinsichtlich Geschwindigkeitsbeschränkung ist zu berücksichtigen, dass für gewöhnliche Velos keine Tachopflicht gilt und auch Velos ohne Motor vor allem auf flachen Strecken vielfach schneller als mit 25 km/h unterwegs sein können. Diese Velofahrenden können bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht sanktioniert werden.

### **Aufwertung des Quais als Lebens- und Aufenthaltsraum**

In der Nähe des Xylofonwegs sind, wie bereits erwähnt, zwei Projekte geplant, die sich positiv auf die Aufenthaltsqualität auswirken. Auf den weiteren Flächen des Xylofonwegs will der Stadtrat den Fokus aufgrund der engen Platzverhältnisse auf die Verkehrsführung legen: Eine weitere Verbesserung der Aufenthaltsqualität würde die Platzknappheit weiter verschärfen und bei hohem Fussverkehrsaufkommen eine verstärkte Rücksichtnahme der Velofahrenden erfordern.

### **Fazit**

Dem Stadtrat sind die engen Platzverhältnisse und das damit verknüpfte Konfliktpotenzial auf dem Xylofonweg bewusst. Die bereits durchgeführten Überprüfungen/Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Verbreiterung unverhältnismässig teuer ist. Deshalb verzichtet der Stadtrat auf bauliche Massnahmen zur Verbreiterung. Die geplanten Projekte sollen in einem ersten Schritt ihre Wirkung entfalten. Das Potenzial zur nachhaltigen Entlastung des Xylofonwegs liegt neben dem Ausbau der Kantonsstrasse in erster Linie bei der geplanten neuen Reussbrücke. Dem Stadtrat ist es ein zentrales Anliegen, dass die Verkehrsteilnehmenden ihr Fahrverhalten auf dem Xylofonweg den Gegebenheiten anpassen und auf andere Rücksicht nehmen. Er beauftragt das Tiefbauamt deshalb mit der Ausarbeitung geeigneter Massnahmen. Konkret sollen zur Sensibilisierung für die gefahrenen Geschwindigkeiten als Sofortmassnahme Geschwindigkeitsanzeigen am Xylofonweg installiert werden. Diese sollen spätestens ab Frühling 2024 mit einer geeigneten, wiederkehrenden Informationskampagne während dreier Jahre begleitet werden. Nach Fertigstellung der Bauarbeiten auf der Kantonsstrasse K 13 (voraussichtlich im Frühling 2024) ist eine Umleitungssignalisation für die freiwillige Nutzung der Hauptstrasse für ambitionierte, schnelle Velo- und E-Bike-Fahrende vom Xylofonweg auf die K 13 vorgesehen. Sollte damit nicht der gewünschte Erfolg erzielt werden, ist der Stadtrat bereit, auch Massnahmen zu prüfen, die über die Forderungen im Postulat hinausgehen. Dazu gehört insbesondere die Möglichkeit, schnelle E-Bikes auf dem Xylofonweg generell oder temporär in den problematischen Zeitabschnitten auszuschliessen. Wichtig ist dabei jedoch, zuvor die alternative Route auf der K 13 hinsichtlich Verkehrssicherheit, insbesondere beim Unfallschwerpunkt Kreuzstutz, zu prüfen und mit den zuständigen Stellen des Kantons zu beurteilen. Von einer weiteren Prüfung einer Aufwertung des Aufenthaltsraums sieht der Stadtrat aufgrund der bereits geplanten, neuen Parkanlagen und der Attraktivierung des rechten Reussufers ab. Der Stadtrat nimmt die Forderungen aus dem Postulat in diesem Sinne teilweise entgegen.

Für die in Aussicht gestellten Massnahmen fallen beim Tiefbauamt der Stadt Luzern Kosten für Investitionen und Kampagnen von etwa Fr. 50'000.– und ein Unterhaltsaufwand von zwei Stunden pro Monat an. Die Kosten werden über das Globalbudget des Tiefbauamts getragen.