Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
www.stadtrat.stadtluzern.ch

T 041 208 82 11
stadtkanzlei@stadtluzern.ch

Stellungnahme zum Postulat 6

Reussbrücke-Veloroute stärken und Sicherheit erhöhen

Maël Leuenberger und Adrian Albisser namens der SP/JUSO-Fraktion vom 18. September 2024
Antrag des Stadtrates: Entgegennahme, StB 140 vom 12. März 2025

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 10. April 2025 überwiesen.

Ausgangslage

Die Postulanten bitten den Stadtrat zu prüfen, wie die offizielle Veloroute entlang der Strecke Mühlenplatz–Kramgasse–Reussbrücke–Krongasse–Jesuitenplatz–Bahnhofstrasse deutlicher und effektiver signalisiert werden kann. Auf der entsprechenden Strecke komme es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit Fussgängerinnen und Fussgängern, da die Veloroute nicht als solche erkennbar sei.

Erwägungen

Der vom Postulat betroffene Abschnitt, der an der Kreuzung Löwengraben/Mühlenplatz beginnt und in der Bahnhofstrasse endet, ist zurzeit als Fussgängerzone (Velos gestattet) oder Begegnungszone signalisiert. Auf der gesamten Strecke sind damit Velos erlaubt, da diese im betroffenen Abschnitt der Fussgängerzone explizit zugelassen werden. Die entsprechende Strassensignalisation wird durch die roten Wegweiser von SchweizMobil ergänzt. Gemäss Art. 22c Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) darf der in Ausnahmefällen in Fussgängerzonen zugelassene Fahrzeugverkehr im Schritttempo fahren. Dazu zählt, neben dem Anlieferungsverkehr für den Güterumschlag, auch der Veloverkehr. In Begegnungszonen ist das Velofahren gestattet. Dort gilt Tempo 20 für alle Fahrzeuge.

Die Fussgänger- und Begegnungszonen in der Luzerner Alt-/Kleinstadt werden von Zufussgehenden stark frequentiert. Das Angebot von SchweizMobil richtet sich primär an den Freizeitverkehr und Tourismus, weshalb die Route durch die Alt-/Kleinstadt eine geeignete SchweizMobil-Route ist. Dabei steht nicht das schnelle Vorwärtskommen im Vordergrund, sondern das Entdecken und Erleben der Strecke. Eine gemeinsame Führung mit dem Fussverkehr mit gegenseitiger Rücksichtsname ist für alle verträglich. Für Pendlerinnen und Pendler sowie weitere Verkehrsteilnehmende, die mit dem Velo zügig vorankommen möchten, stehen die Velohauptrouten der Stadt Luzern zur Verfügung, die entlang der St.-Karli-Strasse über die Geissmattbrücke, Militärstrasse und Pfistergasse in die Bahnhofstrasse führen. Besonders auf der Bahnhofstrasse bis und mit Philipp-Anton-von-Segesser-Platz überschneidet sich die Velohauptroute sowohl mit den Freizeitrouten als auch dem Fussverkehr. Das führt zu Konflikten. Bis eine alternative Velohauptroute zur Verfügung steht, müssen diese Velorouten aufrechterhalten und eine rücksichtsvolle Koexistenz angestrebt werden. Das Anliegen einer Alternativführung über die Pilatusstrasse und den Hirschengraben hat die Stadt Luzern im Rahmen der derzeit laufenden Erarbeitung des kantonalen Masterplans Velo beim Kanton platziert. Eine Umsetzung ist jedoch erst langfristig möglich. Da die gesamte Alternativroute auf Kantonsstrassen verläuft, liegt die Aufnahme der Verbindung in den Masterplan und deren Umsetzung in der Verantwortung des Kantons.

Zu den im Postulat konkret enthaltenen Fragestellungen bzw. Anregungen lässt sich Folgendes festhalten:

- **Wahrnehmung der Strecke als offizielle Velo-, Bike- und Skatingrouten verbessern**
  Hinsichtlich der aktuellen Signalisation der SchweizMobil-Routen entlang der genannten Strecke hat die Stadt Luzern erste Abklärungen vor Ort getroffen und verschiedene Defizite festgestellt. Die Kennzeichnung der Velo-, Bike- und Skatingrouten durch die roten Schilder kann an einigen Standorten leicht übersehen werden. Die Stadt Luzern will die Signalisation vertieft prüfen, um die Sichtbarkeit der SchweizMobil-Routen zu erhöhen. Darauf basierend formuliert sie Empfehlungen für den Kanton Luzern, der für die Signalisation der SchweizMobil-Routen verantwortlich ist.

- **Zusätzliche Bodenmarkierungen oder Hinweisschilder**
  Auch in diesem Bereich sind aus Sicht des Stadtrates Verbesserungen denkbar. Die Stadt Luzern prüft daher, ob permanente flächige oder punktuelle Bodenmarkierungen in diesem städtebaulich engen und historisch wertvollen Raum möglich und zusätzliche Hinweisschilder wirkungsvoll sind.

  Um das gegenseitige Verständnis und die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden zu fördern, wird die Kampagne «Rücksicht» auch in den nächsten Jahren fortgesetzt. Diese beinhaltet u. a. temporäre Bodenmarkierungen.

- **Bestehende Verkehrsführung überprüfen**
  Die Verkehrsführung entlang der Bahnhofstrasse vom Bahnhof bis zur Jesuitenkirche wird im Rahmen der zurzeit laufenden Neugestaltung bereits für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiver gestaltet. Dies sollte grundsätzlich zu einer Entflechtung führen. Nach Inbetriebnahme wird sich zeigen, wie sich die neue Strassenraumgestaltung mit aufgeteilten Flächen und unterschiedlichen Belägen bewährt.

  In den weiteren Abschnitten werden die Veloführung und mögliche Verbesserungen im Rahmen von baulichen Sanierungsprojekten geprüft. Dabei dürften primär unterschiedliche Beläge und nicht die räumliche Trennung im Vordergrund stehen. Eine räumliche Trennung von Verkehrsflächen in Fussgänger- und Begegnungszonen widerspricht der schweizweit gültigen Signalisationsverordnung (Art. 22b, Art. 22c und Art. 33 Abs. 4 SSV). Eine bauliche Trennung wäre nur mit einem Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen möglich. Dafür müssten die Fussgänger- und Begegnungszonen aufgehoben und ein anderes Geschwindigkeitsregime gewählt werden. Mit einer Trennung würden höhere Geschwindigkeiten ermöglicht, was unter Berücksichtigung der starken Frequentierung und knappen Platzverhältnisse die Verkehrssicherheit aller Teilnehmenden erheblich gefährden würde. Der Stadtrat erachtet den Fussverkehrsvortritt und die signalisierten Temporegimes entlang aller genannten Strecken für die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität als zweckmässig und möchte nicht davon abweichen. Auch Velos sollen auf dieser Strecke weiterhin gestattet sein.

  Der Einsatz von physischen Schikanen ist mit dem Zubringerdienst und für die Zufahrt der Blaulichtorganisationen nicht vereinbar. Zudem steht eine Installation von Hindernissen im direkten Gegensatz zur Veloförderung und somit zur Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern.

Erwartete Folgekosten

Mit der Überweisung des Postulats werden die aktuelle Signalisation sowie permanente flächige oder punktuelle Bodenmarkierungen der Velofreizeitrouten geprüft. Die dazu notwendigen Arbeiten können mit den bestehenden Ressourcen bei der Dienstabteilung Tiefbauamt bewältigt werden. Allfällige Kosten für die zusätzlichen Signale hätte der Kanton zu tragen. Für permanente flächige oder punktuelle Bodenmarkierungen müsste mit Kosten von etwa Fr. 50’000.– gerechnet werden. Allfällig neue Beläge würden von den jeweiligen Sanierungsprojekten getragen.

Fazit

Der Stadtrat anerkennt das Anliegen des Postulats. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden steht für ihn an oberster Stelle. In diesem Sinne nimmt er das Postulat entgegen und wird eine bessere Signalisation auf der entsprechenden Strecke prüfen. Parallel dazu wird er auch die Kampagne «Rücksicht» weiterführen.