Stadt
Luzern
Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 14. Mai 2008 (StB 448)

B+A 20/2008

Richtplan leichter Zweiradverkehr

Vom Grossen Stadtrat
genehmigt am
23. Oktober 2008

Bezug zur Gesamtplanung 2008–2012

Leitsatz B: Luzern macht mobil.

Stossrichtung B1: Die Stadt fördert und unterstützt die Umsetzung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems, welches die verschiedenen Verkehrsmittel zweckmässig einsetzt und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt ist.

Übersicht

Mit der zustimmenden Kenntnisnahme der Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung durch den Stadtrat wurde die Baudirektion beauftragt, einen Richtplan Zweiradverkehr zu erarbeiten.

Der Veloverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilität. Es ist daher dem Stadtrat ein Anliegen, dieses Verkehrsmittel zu fördern. Durch die Massnahmen im vorliegenden Richtplan leichter Zweiradverkehr soll die Velo-Attraktivität weiter erhöht werden. Im Richtplan werden die Ziele, Grundsätze und Massnahmen für die Förderung des Veloverkehrs festgehalten.

In der Motion 152, Markus T. Schmid namens der SP-Fraktion, vom 21. Juni 2006: „'Velobericht' für die Stadt Luzern", wird der Stadtrat aufgefordert, dem Parlament einen Bericht und Antrag zur Velosituation in der Stadt Luzern sowie zu möglichen Verbesserungen und Förderangeboten vorzulegen. Die Anliegen des Motionärs werden mit diesem Bericht und Antrag und dem vorliegenden Richtplan erfüllt.

Der vorliegende Richtplan leichter Zweiradverkehr wird dem Parlament zur zustimmenden Kenntnisnahme unterbreitet. Er soll anschliessend dem Regierungsrat zur Genehmigung weitergeleitet werden.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einleitung	**4**
2 Velosituation in der Stadt Luzern	**4**
3 Planungsgrundlagen	**6**
4 Genehmigungsverfahren	**7**
4.1 Vorprüfung	7
4.2 Öffentliche Auflage	7
4.3 Genehmigung durch den Regierungsrat	8
5 Schritte zur Realisierung	**8**
6 Kosten	**8**
7 Antrag	**9**

Anhang

- Richtplan leichter Zweiradverkehr
- Massnahmenblätter
- Richtplan leichter Zweiradverkehr
  Anhang 2: Richtplankarte

Der Stadtrat von Luzern
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Einleitung

Der Veloverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilität. Es ist daher dem Stadtrat ein Anliegen, dieses Verkehrsmittel zu fördern. Im Zusammenspiel einer sinnvollen Siedlungsentwicklung mit geeigneten Verkehrsmassnahmen zugunsten des Veloverkehrs sollen die Voraussetzungen für eine stadtverträgliche Mobilität gestärkt werden.

In den Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung, die vom Stadtrat am 5. Dezember 2001 zustimmend zur Kenntnis genommen wurden und in denen auch quantitative Ziele für den Veloverkehr festgelegt wurden, wird die Baudirektion beauftragt, einen Richtplan Zweiradverkehr zu erarbeiten.

In der Motion 152, Markus T. Schmid, namens der SP-Fraktion, vom 21. Juni 2006: „'Velobericht' für die Stadt Luzern", von wird der Stadtrat aufgefordert, dem Parlament einen Bericht und Antrag zur Velosituation in der Stadt Luzern sowie zu möglichen Verbesserungen und Förderangeboten vorzulegen. In der Stellungnahme des Stadtrates dazu wird auf den sich im Bewilligungsverfahren befindenden Richtplan leichter Zweiradverkehr verwiesen. Die Anliegen des Motionärs werden mit diesem Bericht und Antrag behandelt.

2 Velosituation in der Stadt Luzern

Anfang 2006 führte die IG Velo Schweiz (heute Pro Velo Schweiz) zum ersten Mal einen „Veloklimatest" durch. An der Umfrage beteiligten sich knapp dreitausend Velofahrerinnen und Velofahrer aus der ganzen Schweiz. Die Ergebnisse der Umfrage drücken eine grosse Unzufriedenheit der Velofahrenden aus. Interessanterweise liegen die Gründe nicht primär in fehlender oder ungenügender Infrastruktur, sondern auch im mangelnden Stellenwert des Velos. Die Kommunikation rund um das Velo wird in fast allen an der Umfrage beteiligten Städten als schlecht beurteilt.

Die Stadt Luzern erhielt in der Umfrage die Gesamtnote 3,3 und liegt damit leicht unter dem schweizerischen Durchschnitt von 3,4. Lediglich die Städte Winterthur und Burgdorf erhielten mit einem Schnitt von 4,1 eine genügende Gesamtnote [1 = sehr schlecht, 4 = genügend, 6 =

sehr gut]. Die detaillierten Umfrageergebnisse zeigen, dass die Stadt Luzern in keinem der Themenbereiche mit einer genügenden Note abschloss. Ernüchternd ist, dass gar dreimal eine Note unter 2,5 erreicht wurde (Qualität Veloroutennetz, Zahl der Abstellplätze am Bahnhof, Schneeräumung auf Wegen/Streifen). Die gesamten Umfrageergebnisse, die auch einen direkten Vergleich mit anderen Städten erlauben, sind unter www.veloklimatest.ch abrufbar. Aufgrund der Anzahl an der Umfrage Teilnehmender und der jeweils subjektiven Sicht sind die Ergebnisse selbstverständlich mit einem gewissen Vorbehalt zu bewerten. Dennoch zeigt die Umfrage, dass in der Stadt Luzern Problemfelder bestehen.

In den vergangenen Jahren wurde einiges zur Verbesserung der Velosituation getan. In der Verkehrsplanung der Stadt Luzern ist der Veloverkehr seit Jahren wesentlicher Bestandteil der städtischen Mobilität. Es geschieht keine Planung, ohne die Anliegen der Velofahrenden zu berücksichtigen. In der Praxis zwingen jedoch oft Rahmenbedingungen, wie etwa die engen städtischen Verhältnisse, zu Kompromissen. Vorteile für den Radverkehr bringen die grossflächig eingeführten Tempo-30- und Begegnungszonen.

An mehreren Sitzungen werden jährlich Probleme und Anliegen der Velofahrenden mit der Planungsgruppe der IG Velo Luzern besprochen und nach Lösungen gesucht. Zu spezifischen Themen werden auch die Bereiche von kantonalen und städtischen Dienstabteilungen in diese Besprechungen einbezogen. Mit der Stadtpolizei wurde beispielsweise die Baustellensignalisation thematisiert, und mit dem Strasseninspektorat wurden Mängel bei der Schneeräumung diskutiert. Die verantwortlichen Stellen wurden so auf die Bedürfnisse der Radfahrenden sensibilisiert, und es konnten Verbesserungen erzielt werden.

Die Kontakte mit den zuständigen Fachstellen anderer Städte zeigen, dass die Probleme wie auch die getroffenen Massnahmen vielerorts sehr ähnlich sind. Ein Mangel besteht sicher darin, dass die realisierten Massnahmen zu wenig kommuniziert werden. Dies geht auch aus der Umfrage hervor. Es zeigt sich, dass vor allem diejenigen Städte positiv abschneiden, die in dieser Hinsicht besser gearbeitet haben.

Die Wegnetze des Veloverkehrs müssen mit zahlreichen anderen raumwirksamen Tätigkeiten koordiniert und deshalb in Plänen behördenverbindlich festgelegt werden. Koordinationsbedarf besteht beispielsweise in Bezug auf die übrige Verkehrsplanung, die Siedlungsplanung, Freizeit und Tourismus sowie publikumsintensive Einrichtungen. Dies geschieht am besten in kantonalen, regionalen und kommunalen Richtplänen.

Während die kantonalen (Velo-)Richtpläne die Alltags- und Freizeitrouten von kantonaler Bedeutung festlegen, insbesondere die nationalen und regionalen Routen, ergänzen die kommunalen (Velo-)Richtpläne das kommunale Netz.

Durch die Massnahmen im vorliegenden Richtplan leichter Zweiradverkehr soll die Velo-Attraktivität weiter erhöht werden. Im Richtplan werden die Ziele, Grundsätze und Massnahmen für die Förderung des Veloverkehrs festgehalten.

Die Stadt ist bestrebt, den Veloverkehr zu fördern. Durch Verbesserungsmassnahmen wird die Veloinfrastruktur laufend verbessert. Der Bevölkerung ist jedoch kaum bewusst, was die Stadt alles unternimmt, um die Bedingungen für den Radverkehr zu optimieren.

Zur Veloförderung gehören daher nicht nur bauliche Massnahmen, sondern auch Marketingaufgaben. Insbesondere soll durch Werbung auf die sich laufend verbessernde Veloinfrastruktur aufmerksam gemacht werden. Auch das Image der Velofahrenden soll verbessert werden. Der Richtplan macht dazu konkrete Vorschläge.

3 Planungsgrundlagen

Als wichtiges Planungsinstrument und Basis für den vorliegenden kommunalen Richtplan leichter Zweiradverkehr diente der Planungsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat über das kantonale Radroutenkonzept 1994, welches vom Grossen Rat am 26. Juni 1995 in zustimmendem Sinne zur Kenntnis genommen wurde. Im Angebots- und Massnahmenplan sind die wichtigsten Routen, die Massnahmen und Prioritäten für die Stadt Luzern festgelegt. Diese wurden im nun vorliegenden kommunalen Richtplan der Stadt übernommen und ergänzt. Die Umsetzung des kantonalen Radroutenkonzepts ist im kantonalen Strassengesetz § 83a geregelt.

Das kantonale Radroutenkonzept wird derzeit durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern überarbeitet. Mit Schreiben vom 27. Februar 2008 beantragte die Stadt, Massnahmen aus dem kommunalen Richtplan, welche Kantonsstrassen betreffen oder im Rahmen des Agglomerationskonzepts umgesetzt werden sollen, neu in erster Priorität ins Radroutenkonzept aufzunehmen. Es handelt sich um folgende Massnahmen:

Nr.	**Titel des Massnahmenblattes**	**Beschrieb**
1.3	Eichwald–Neustadtstrasse	Langsamverkehrsachse auf dem alten Trassee der Zentralbahn (Umfahrung K 4, K 32)
1.4	Neustadtstrasse–Zentralstrasse	Direkte neue Verbindung zur Zentralstrasse. Umfahrung Bundesplatz (Umfahrung K 32a)
1.6	Pilatusstrasse–Hirschengraben	Veloquerung Pilatusplatz, K 2, K 4
1.7	Reussinsel Uferweg	Fuss-/Radweg entlang der Reuss (Umfahrung K 13)
1.11	Postbetriebstunnel, Habsburgerstrasse–Inseli	Neue Radverbindung durch Umnutzung Postbetriebstunnel (Umfahrung K 2, K 32a)

Nr.	Titel des Massnahmenblattes	Beschrieb
1.12	Neustadtstrasse–Inseliquai	Erschliessung ESP Bahnhof. Verbindung von der Neustadtstrasse zum Inseli (Umfahrung K 32a)
1.13	Waldegg (Kantonsstrasse)–Biregg	Neue Radverbindung entlang Hochwasser-Rückhaltebecken zum Zihlmattweg (Umfahrung K 32)

4 Genehmigungsverfahren

Das Genehmigungsverfahren für den kommunalen Richtplan leichter Zweiradverkehr richtet sich nach dem Planungs- und Baugesetz § 9 und folgende.

4.1 Vorprüfung

Mit Stadtratsbeschluss 805 vom 14. Juli 2004 nahm der Stadtrat erstmals vom neu erarbeiteten Richtplan Zweiradverkehr Kenntnis und reichte diesen dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern zur Vorprüfung ein.

Im Vorprüfungsbericht vom 29. Oktober 2004 des Kantons wird festgehalten, dass der Richtplan Zweiradverkehr der Stadt Luzern recht- und zweckmässig ist. Unter Beachtung der Ausführungen in den Stellungnahmen der Nachbargemeinden sowie des Berichts der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur kann der Richtplan Zweiradverkehr weiterbearbeitet werden. Der bereinigte Richtplan bedarf der Genehmigung des Regierungsrates.

Der Richtplan wurde in der Folge mehrmals überarbeitet, und den Anregungen und Hinweisen einzelner Gemeinden, soweit zweckmässig und möglich, wurde entsprochen. Unter anderem wurde auch der Titel präzisiert zu „Richtplan leichter Zweiradverkehr“.

4.2 Öffentliche Auflage

Der Richtplan leichter Zweiradverkehr wurde vom 2. bis 31. Juli 2007 beim Tiefbauamt der Stadt Luzern öffentlich aufgelegt, die Publikation erfolgte im Kantonsblatt Nr. 26 vom 30. Juni 2007.

Während der öffentlichen Planauflage konnten sich Personen, Organisationen und Behörden der betroffenen Gebiete zum Richtplan leichter Zweiradverkehr äussern (§ 13 Abs. 3 PBG). Bei dieser Meinungsäusserung handelt es sich nicht um Einsprachen, deshalb können abschlägige Stellungnahmen dazu nicht angefochten werden. In der erwähnten Frist ist eine Stellungnahme der IG Velo (heute Pro Velo) eingegangen.

Im Kapitel 6 des Richtplans nimmt das Tiefbauamt gemäss § 6 Abs. 4 PBG zu den eingegangenen Meinungsäusserungen der IG Velo Stellung.

4.3 Genehmigung durch den Regierungsrat

Im Vorprüfungsbericht des Kantons Luzern wurde festgehalten, dass der kommunale Richtplan leichter Zweiradverkehr der Genehmigung des Regierungsrates bedarf (§ 12 Abs. 2 PBG). Der Richtplan wird nach Genehmigung durch den Regierungsrat behördenverbindlich sein.

5 Schritte zur Realisierung

Mit Ausnahme des Veloordnungsdienstes sind alle im Richtplan vorgesehenen Massnahmen sogenannte „Zwischenergebnisse“ oder „Vororientierungen“. Das heisst, es sind Vorschläge, deren Ausführungsart noch nicht im Detail festgelegt ist und die weitere Abklärungen und Prüfungen bedingen. Kosten und Termine für die Massnahmen können daher heute noch nicht festgelegt werden.

Die Radwegverbindungen werden, wo notwendig und sofern dies nicht bereits erfolgt ist, im Rahmen der Überarbeitung der Quartierbebauungspläne, Strassen- und Baulinienpläne eigentümerverbindlich festgelegt. In diesen Verfahren sind die betroffenen Grundeigentümer einspracheberechtigt. Nach Bedarf sind dann mit betroffenen Grundeigentümern Verhandlungen über die Einräumung von Rechten und über die allfällige Übernahme von Bau- und Unterhaltsbeiträgen zu führen.

6 Kosten

Das Investitionsvolumen sämtlicher Massnahmen des Richtplans leichter Zweiradverkehr beläuft sich auf rund 26 Mio. Franken. Viele der Massnahmen sind jedoch Bestandteil oder stehen in engem Kontext zu Planungen und Projekten, die nicht nur den Veloverkehr betreffen. Weitere Massnahmen gehören zu Kantonsstrassenprojekten, womit der Kanton für die Kosten aufzukommen hat. Andere Massnahmen sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms und erhalten somit sogar Bundesbeiträge. Die Budgetierung erfolgt daher jeweils massnahmenspezifisch zum gegebenen Zeitpunkt.

7 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen,

- von der unter Kapitel 6 im Richtplan leichter Zweiradverkehr gemachten Stellungnahme zur Meinungsäusserung der IG Velo gemäss § 6 Abs. 4 PBG zustimmend Kenntnis zu nehmen,

- den kommunalen Richtplan leichter Zweiradverkehr zu genehmigen,

- die Motion 152, Markus T. Schmid namens der SP-Fraktion, vom 21. Juni 2006: „'Velobericht' für die Stadt Luzern", als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 14. Mai 2008

Urs W. Studer
Stadtpräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber

Stadt
Luzern
Stadtrat

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 20 vom 14. Mai 2008 betreffend

Richtplan leichter Zweiradverkehr,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 9 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. März 1989, Art. 1 Abs. 2 des Bau- und Zonenreglements vom 5. Mai 1994 sowie Art. 54 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

I. Von der unter Kapitel 6 im Richtplan leichter Zweiradverkehr gemachten Stellungnahme zur Meinungsäusserung der IG Velo wird gemäss § 6 Abs. 4 PBG zustimmend Kenntnis genommen.

II. Der kommunale Richtplan leichter Zweiradverkehr wird genehmigt.

III. Die Motion 152, Markus T. Schmid namens der SP-Fraktion, vom 21. Juni 2006: „'Velobericht' für die Stadt Luzern", wird als erledigt abgeschrieben.

Luzern, 23. Oktober 2008

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Rolf Hilber
Ratspräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber

Stadt
Luzern
Grosser Stadtrat

Stadt
Luzern
Tiefbauamt

Richtplan
leichter Zweiradverkehr

Luzern, 25. März 2008

INHALTSVERZEICHNIS

1. ANLASS 13

2. ZIELE 13

3. GRUNDSÄTZE 13

4. MASSNAHMEN 14

5. VORPRÜFUNG 16

6. MEINUNGSÄUSSERUNG IM RAHMEN DER ÖFFENTLICHEN PLANAUFLAGE 19

ANHANG 1 MASSNAHMENBLÄTTER

ANHANG 2 RICHTPLANKARTE

1. ANLASS

Der Veloverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilität. Es ist daher dem Stadtrat ein Anliegen, dieses Verkehrsmittel zu fördern. Im Zusammenspiel einer sinnvollen Siedlungsentwicklung mit geeigneten Verkehrsmassnahmen zugunsten des Veloverkehrs werden die Voraussetzungen für eine stadtverträgliche Mobilität gestärkt.

Das durch die Stadtplanungskommission erarbeitete Grobkonzept Velorouten vom 17. Juni 1985 ist überholt beziehungsweise zum grössten Teil realisiert. Mit dem kantonalen Radroutenkonzept 1994, der Schaffung der beiden nationalen Radrouten Nr. 3 und 9, der Signalisation der kantonalen Radwanderrouten sowie der Realisierung zahlreicher Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs und weiterer Verkehrsmassnahmen sind neue Verhältnisse entstanden. Gemäss den Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung soll daher ein Richtplan leichter Zweiradverkehr erarbeitet werden, der in Ergänzung zu den nationalen, kantonalen und regionalen Radrouten ein städtisches Basisnetz definiert. Dieses besteht aus bereits vorhandenen und neuen Anlagen und soll als solches signalisiert werden.

2. ZIELE

Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, weiss, dass das Fahrrad eines der schnellsten Verkehrsmittel im Stadtverkehr ist. Das Potenzial des Veloverkehrs ist aber bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Gemäss den Leitlinien zur kommunalen Verkehrsplanung sollen mit entsprechender Förderung in 15 Jahren die Wege mit dem Velo um 40 % bis 60 % gesteigert werden. Es werden folgende Zielsetzungen festgelegt:

Sicheres und attraktives Radroutennetz
Vermeiden von Netzlücken, die zu Umwegen zwingen
Gute Wegweisung
Ausreichend dimensionierte Abstellplätze an den Zielorten
Gute Anbindung und Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr

3. GRUNDSÄTZE

Auf Kantonsstrassen gelten die Massnahmen gemäss dem kantonalen Radroutenkonzept 1994. In der Richtplankarte sind als Orientierung die noch nicht umgesetzten Massnahmen violett/hellblau eingezeichnet.

Verkehrsberuhigungen, Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen kommen den Bedürfnissen des Veloverkehrs stärker entgegen als Massnahmen zur Verkehrstrennung durch Radstreifen oder

Radwege. Auf solchen nutzungsorientierten Strassen erfolgt die Radroutenführung deshalb im Mischverkehr.

Bei stark befahrenen Hauptverkehrsachsen ist der Radverkehr, wo möglich, auf parallel verlaufenden Nebenstrassen zu führen.

Den Kreuzungspunkten der Velorouten mit den Hauptverkehrsachsen ist besondere Beachtung zu schenken. Es sind allenfalls aufwendige bauliche Massnahmen zur sicheren Querung notwendig.

Zur besseren Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr sind an den Umsteigeknoten Bike-and-Ride-Anlagen vorzusehen, ebenso bei Haltestellen vor grösseren Steigungen.

Zur Qualität und zum Komfort des Veloroutennetzes gilt Folgendes:

- Randsteine, die von Velofahrenden überfahren werden, sind abgefast oder abgesenkt nach den Normen der Stadt Luzern auszuführen.
- Bei Lichtsignalanlagen gibt es wo zweckmässig vorgezogene Wartebereiche.
- Radrouten sind grundsätzlich beleuchtet.
- Fahrverbote und Abbiegeverbote werden wo möglich mit „Ausgenommen Radfahrende“ ergänzt.

4. MASSNAHMEN

Die Massnahmen werden den folgenden Koordinationsstufen zugeordnet:

Festsetzung	**= F**	Massnahmen, bei denen die Entscheidungsfindung sowie die Koordination abgeschlossen sind und Beschlüsse vorliegen.
Zwischenergebnis	**= Z**	Massnahmen, bei denen erste Schritte zur Realisierung vorhanden sind, für die aber noch kein abschliessender Konsens gefunden wurde. Es sind weitere Koordinationsschritte unter Einschluss bisheriger Untersuchungen sowie erkannter Rahmenbedingungen und Zusammenhänge notwendig.
Vororientierung	**= V**	Massnahmen, die zurzeit noch ziemlich unbestimmt sind oder erst langfristig realisiert werden sollen.

Der Richtplan leichter Zweiradverkehr enthält die unten aufgelisteten Massnahmen. Diese werden in den Massnahmenblättern (Anhang 1) genauer umschrieben.

NR.	MASSNAHME	WICHTIGSTE RAHMENBEDINGUNGEN ZUR REALISIERUNG	KOORDI-NATIONS-STUFE
1.1	Geissensteinring–Moosmatt-strasse Radstreifen	Projektgenehmigung, Lander-werb, Kernfahrbahn	**Z**
1.2	Lokale Radrouten	Signalisation, Rechte von Privaten	**F/Z**
1.3	Eichwald–Neustadtstrasse	Tieflegung Zentralbahn	**V**
1.4	Neustadtstrasse–Zentralstrasse	Neubau Langensandbrücke, Land-erwerb (Rechte)	**Z**
1.5	Fruttstrasse–Rösslimattstrasse	Neubau Langensandbrücke, Fahr-wegrechte Privater	**Z**
1.6	Pilatusstrasse–Hirschengraben	Umgestaltung Pilatusplatz	**V**
1.7	Reussinsel Uferweg	Private Bauvorhaben, Unterfüh-rung St.-Karli-Brücke	**Z**
1.8	Spitalstrasse, Radstreifen	Aufhebung Strassenparkierung	**V**
1.9	Kreuzbuchstrasse, Radstreifen	Evtl. Kernfahrbahn	**V**
1.10	Dammdurchbruch Lädelistrasse	Variantenentscheid Normalspurzu-fahrt zum Bahnhof, S-Bahn-Halte-stelle	**Z**
1.11	Postbetriebstunnel, Habsburger-strasse–Inseli	Neubau Uni, Bestandteil Agglo-merationsprogramm	**Z**
1.12	Neustadtstrasse–Inseliquai	Neubau Langensandbrücke, Halte-stelle Langensand/Steghof, Wett-bewerb Güterareal, Zustimmung SBB	**Z**
1.13	Waldegg (Kantonsstrasse–Biregg	Hochwasser-Rückhaltebecken, zu-künftige Nutzung Schiessanlagen, Einigung mit Stadtschützen	**Z**
1.14	Ibachstrasse–Reusseggstrasse	Zustimmung Kreisforstamt, Finan-zierung	**V**

2.1	Bike+Ride-Anlagen	Platzbedarf	**Z**
2.2	Velostationen	geeignete Standorte, Finanzierung	**F/V**
2.3	Veloordnungsdienst	Finanzierung	**F**
2.4	Velozählnetz	Finanzierung, Personalressourcen	**V**
2.5	Velomarketing	Finanzierung, Personalressourcen	**V**

5. VORPRÜFUNG

Der Richtplan leichter Zweiradverkehr wurde am 14. Juli 2004 dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement zur Vorprüfung eingereicht. Im Vorprüfungsbericht wird festgehalten, dass der Richtplan leichter Zweiradverkehr recht- und zweckmässig ist. Die Stadt wird ersucht, den Anregungen und Hinweisen einzelner Nachbargemeinden, soweit zweckmässig und möglich, zu entsprechen und den Bericht der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vom 20. Oktober 2004 zu beachten.

Im vorliegenden Richtplan wurden die Eingaben der Gemeinden und Dienststellen gemäss nachfolgender Tabelle berücksichtigt:

STELLE	ANLIEGEN / HINWEIS	BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
Regionalplanungsverband Luzern, 8. Sept. 2004	Regionale Radwanderrouten in Richtplankarte darstellen.	In Richtplankarte dargestellt.
Gemeinderat Littau, 7. Sept. 2004	Keine Einwände	
Gemeinderat Emmen, 7. Sept. 2004	Keine Einwände	
Gemeinderat Horw, 20. Sept. 2004	Signalisationstechnische Hindernisse bei Radroute Eichwald–Fliegerschuppen–Brändistrasse sowie in der Nord- und Südrichtung im Bereich Fliegerschuppen beseitigen.	In Massnahmenblatt 1.2 berücksichtigt.
	Umfahrung der Barriere im Bereich Eichwald ist für den Radverkehr gefährlich.	In Massnahmenblatt 1.2 berücksichtigt.
	Neuer Rad-/Gehweg Waldegg, entlang dem Hochwasser-Rückhaltebecken Allmend-Zihlmattweg zur Schulwegerschliessung für die Oberstufenschüler vom Bireggquartier zum Oberstufenschulhaus in Horw aufnehmen.	In Massnahmenblatt 1.13 berücksichtigt.

STELLE	ANLIEGEN / HINWEIS	BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
Gemeinderat Kriens, 1. Sept. 2004	Radroute entlang Zentralbahn teilweise auf Hoheitsgebiet Kriens	Zur Kenntnis genommen. Bei allfälligen Massnahmen Absprache mit Gemeinde Kriens.
	Passerelle für Fussgänger und Zweiradfahrer über Zentralbahn, von der Arsenalstrasse Kriens zur Luzerner Allmend (zwischen Coop-Verteilzentrale und ehem. Schlachthof), fehlt.	Im Hinblick auf die geplante Tieflegung der Zentralbahn nicht notwendig und daher nicht in den Richtplan aufgenommen.
	Querbeziehungen für Radverkehr über die Luzerner Allmend fehlen (Ost/West).	Neu in den Richtplan aufgenommen; Massnahmenblatt 1.2.
	Langensandstrasse, Abschnitt Grenze Stadt Luzern zur Gemeinde Horw, Längsparkplätze sind für Velofahrer gefährlich.	Anstelle der Längsparkierung im Richtplan Radstreifen vorgesehen; Richtplankarte; kantonales Radroutenkonzept 1994
Gemeinderat Meggen, 8. Sept. 2004	Im Zusammenhang mit Buslinienverlängerung bis Büttenenhalde allenfalls Strassenausbau mit Radverkehrsanlagen (RVA) im Abschnitt Giseli bis Eggen vertretbar.	Strassenausbau nur im Bereich Giseli–Oberseeburg vorgesehen. Radverkehrsanlage bleibt bestehen.
	Im Abschnitt Eggen bis Grenze Meggen aufgrund der Zweiradfrequenzen allfällige RVA kaum zu rechtfertigen. Meggen sieht keinen Ausbau der Kreuzbuchstrasse auf Gemeindegebiet vor.	RV-Anlage aufgrund der starken Steigung bergwärts angebracht. Auf Gemeindegebiet Meggen kann die Radverkehrsführung im Mischverkehr erfolgen; Massnahmenblatt 1.9.
	Die erwähnte Kernfahrbahn dürfte im Abschnitt Giseli bis Eggen aufgrund der Bus- und Lkw-Frequenzen kaum ein Thema sein. Im vorgesehenen Ausbaubereich der Kreuzbuchstrasse in Meggen wurde auf die Variante Kernfahrbahn aufgrund der geringen Velofrequenzen verzichtet.	Die Massnahmen sind im Rahmen der Konkretisierung mit der Gemeinde Meggen abzustimmen; Massnahmenblatt 1.9.

STELLE	ANLIEGEN / HINWEIS	BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
	Eine ausreichende Velostation „Brühlstrasse“ würde in erheblichem Masse auch von Radfahrenden aus Meggen benützt.	B+R-Anlage ist im Richtplan enthalten. Eine überwachte Velostation ist aufgrund der hohen Investitions- und Betriebskosten an diesem Standort jedoch nicht zu rechtfertigen.
	Die Schliessung der RVA-Lücke auf der Seeburgstrasse zwischen Hermitage und Lerchenbühl ist dem Gemeinderat Meggen ein grosses Anliegen.	Im Richtplan vorgesehen. Stadt wird sich für eine baldige Umsetzung beim Kanton einsetzen.
Gemeinderat Adligenswil, 16. Sept. 2004	Keine Einwände	
Amt für Denkmalpflege und Archäologie, 10. Sept. 2004	Massnahmen wie zusätzliche Radstreifen usw. dürfen nicht zulasten der bestehenden historischen, schützens- oder erhaltenswerten Bausubstanz gehen.	Im Einzelfall aufgrund der Interessenabwägung zu entscheiden.
Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, 20. Oktober 2004	In der Legende in der Rubrik „Radrouten nach kantonalem Radroutenkonzept“ die Wörter auf Kantonsstrassen streichen.	In Richtplankarte berücksichtigt.
	Im Bereich der Kantonsstrasse K 32 (im Bereich Restaurant Militärgarten) sollen die Radstreifen beidseitig durchgehend sein.	In Richtplankarte berücksichtigt.
	Markierung Privatstrassen unklar, zumindest beim Grünring.	In Richtplankarte berücksichtigt.
	Im Richtplan fehlen folgende Radstreifen: – Bhf.–Schwanenplatz–Luzernerhof – Zürich- und Maihofstrasse – Im ganzen Neustadtgebiet – Horwerstrasse, Allmend	Es handelt sich hierbei um realisierte, bestehende Radstreifen; diese wurden der Übersichtlichkeit halber nicht in den Richtplan aufgenommen, sondern nur die zukünftig zu realisierenden RV-Anlagen.

STELLE	ANLIEGEN / HINWEIS	BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
Dienststelle Umwelt und Energie, 1. Sept. 2004	Keine Einwände	
Kanton Luzern, Landwirtschaft und Wald, 24. Aug. 2004	Möglicherweise tangieren wenige Massnahmen Waldareal. Bezüglich Bewilligungsverfahren rechtzeitig mit Forstdienst Kontakt aufnehmen.	Zur Kenntnis genommen.

6. MEINUNGSÄUSSERUNG IM RAHMEN DER ÖFFENTLICHEN PLANAUFLAGE

Während der öffentlichen Planauflage vom 2. bis 31. Juli 2007 konnten sich Personen, Organisationen und Behörden der betroffenen Gebiete zum Richtplan leichter Zweiradverkehr äussern (§ 13 Abs. 3 PBG). Bei dieser Meinungsäusserung handelt es sich nicht um Einsprachen. Die Behörde nimmt zu den eingegangenen Meinungsäusserungen Stellung (§ 6 Abs. 4 PBG) und setzt die beschliessenden Instanzen zuvor darüber in Kenntnis. Allfällige abschlägige Stellungnahmen können nicht angefochten werden.

In der erwähnten Frist ist eine Stellungnahme der Pro Velo eingegangen. Die IG Velo Luzern verlangt zu verschiedenen Punkten Auskünfte und macht Anträge, die in den Richtplan aufgenommen werden sollen. Diese werden nachfolgend behandelt:

AUF FOLGENDE FRAGEN BITTET DIE IG VELO UM EINE ANTWORT	ANTWORT / BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
Gehören Veloparkplätze im Hirschmattquartier, der Bahnhofstrasse und in der Zentralstrasse zum Bahnhof? Wenn dem so ist, sollte der Umfang von B+R Bahnhof so definiert werden. Wir würden es begrüssen, wenn diese zusätzlich – mit Signet – als B+R in den Richtplan aufgenommen werden.	Ja, die Veloparkplätze im Hirschmattquartier bei der Bahnhofunterführung, der Bahnhofstrasse und der Zentralstrasse gehören zum Bahnhof. Diese werden im Richtplan mit dem Signet B+R versehen.
Was bedeutet „Privatstrasse“ bezüglich Massnahmen? Ist hier die Priorität kleiner oder wird mit allen Mitteln versucht, die Massnahmen auch hier umzusetzen?	Die im Richtplan bezeichneten Privatstrassen sind für den Veloverkehr attraktiv, gehören jedoch privaten Grundeigentümern und sind daher rechtlich nicht öffentlich zugänglich. Es geht hier darum, ein öffentliches Fahrwegrecht für die Velofahrenden zu erhalten. Die Priorität ist die gleiche wie bei den übrigen Massnahmen.

AUF FOLGENDE FRAGEN BITTET DIE IG VELO UM EINE ANTWORT	ANTWORT / BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
Was passiert mit Strassen (in Tempo 30-Zonen), die nicht zur Massnahme M 1.2 Lokales Radroutennetz gehören, die von Velofahrern aber gebraucht werden (z. B. Sternmattstrasse) und evtl. Massnahmen erfordern? Auch wenn diese Strassen nicht signalisiert werden, sollten diese wichtigen Verbindungen im Richtplan aufgenommen werden.	Es macht keinen Sinn, im Richtplan alle Strassen aufzunehmen, sondern es soll ein Radwegnetz definiert werden. Es ist dabei klar, dass auch die anderen, nicht aufgeführten Strassen für den Radverkehr wichtig sind. Auch auf diesen übrigen Strassen werden in Zukunft Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr möglich sein.
Nur mit einem klaren Ist-Zustand kann die Zunahme der Anzahl Velofahrer später beurteilt werden. Wie stellen Sie sich das Messverfahren für die Erfolgskontrolle vor?	Dazu bietet die Sozialdata-Studie aus dem Jahre 1996 Zahlen. Es wurde festgestellt, dass an einem durchschnittlichen Tag 13 % aller Wege durch die Stadtbevölkerung mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden.
Für die Nationalen Radwanderwege ist im Richtplan kein Qualitätsstandard definiert. Was sind hier für Massnahmen vorgesehen?	Die Routenwahl der nationalen Radwanderwege erfolgte so, dass diese bereits den Anforderungen genügen. Massnahmen sind daher keine vorgesehen.

ES WIRD BEANTRAGT, FOLGENDE PUNKTE UNTER 3. GRUNDSÄTZE AUFZUNEHMEN.	ANTWORT / BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
Einbahnstrassen sind für Velofahrer grundsätzlich offen. Bei gefährlichen Stellen kann die Gültigkeit auch für Velofahrer erklärt werden.	Die Stadt hat sich an das Strassenverkehrsrecht zu halten. Mit dem Signal „Einbahnstrasse mit beschränktem Gegenverkehr“ kann der Radverkehr in Einbahnstrassen zugelassen werden. Dies geschieht jedoch nicht automatisch, sondern muss jedes Mal verfügt werden. Der Punkt wird daher nicht in den Richtplan aufgenommen.
Rechtsabbiegen bei LSA ist für Velofahrer allgemein erlaubt (dies wird in den USA sogar erfolgreich für Autofahrer praktiziert). Bei gefährlichen Stellen können die Ausnahmen für Velofahrer plausibel erklärt werden.	Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit bei feindlichen Verkehrsströmen nicht ratsam. Kann aber in Ausnahmefällen geprüft werden. Wird jedoch nicht in den Richtplan aufgenommen.
Zu Qualität und Komfort gilt Folgendes: ▪ Randsteine, die von Velofahrern, Rollstühlen oder Kinderwagen überfahren werden sollen, sind abgeflacht. Als Beispiel kann der Standard vom Kanton Zürich übernommen werden.	Die nachfolgenden Punkte zu Qualität und Komfort werden im Richtplan aufgenommen: ▪ Randsteine, die von Velofahrenden überfahren werden, sind abgefast nach den Normen der Stadt Luzern auszuführen.

ES WIRD BEANTRAGT, FOLGENDE PUNKTE UNTER 3. GRUNDSÄTZE AUFZUNEHMEN.	ANTWORT / BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
▪ Bei LSA gibt es vorgezogene Wartebereiche. ▪ Radrouten sind grundsätzlich beleuchtet. ▪ Fahrverbote und Abbiegeverbote werden wo möglich mit „Ausgenommen Radfahrende“ ergänzt.	▪ Bei Lichtsignalanlagen gibt es wo zweckmässig vorgezogene Wartebereiche. ▪ Radrouten sind grundsätzlich beleuchtet. ▪ Fahrverbote und Abbiegeverbote werden wo möglich mit „Ausgenommen Radfahrende“ ergänzt.

ES WIRD BEANTRAGT, FOLGENDE PUNKTE IN DIE RICHTPLANKARTE AUFZUNEHMEN	ANTWORT / BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
Das B+R Bahnhof ist nicht abgeschlossen. Wir bitten Sie deshalb, das B+R-Symbol blau-grün einzufärben sowie dieses beim Hirschmattquartier, der Bahnhofstrasse und der Zentralstrasse zu ergänzen.	Wird in der Richtplankarte berücksichtigt.
Wir bitten Sie, die Sternmattstrasse und die Mariahilfgasse als lokale Rad-Routen aufzunehmen.	Die Sternmattstrasse wird als lokale Radroute in die Richtplankarte aufgenommen. Die Aufnahme der Mariahilfgasse ins lokale Radroutennetz wird wegen des starken Gefälles und der unübersichtlichen Einmündung in die Grabenstrasse (Fussgängerzone) abgelehnt.

Unter Punkt 4. Massnahmen weist die Pro Velo auf die regelmässig stattfindenden Besprechungen mit dem TBA hin. Dabei werden Massnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs besprochen und in einer „Erfolgskontrolle“ der Status der Massnahmen festgehalten. Die Pro Velo beantragt, dass sämtliche im jetzigen Richtplan noch nicht berücksichtigten Problempunkte dieser Erfolgsliste aufgenommen werden. Nachfolgend wird auf die noch nicht berücksichtigten Problempunkte eingegangen.

PROBLEMPUNKT	PROBLEMBESCHREIBUNG	ANTWORT / BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
Sicherheitskampagne	Sicherheit, Info	Teilweise unter M 2.5 abgedeckt, sonst jedoch nicht Bestandteil des Richtplans.
Signalisation von Baustellen	Unterschiedliche Handhabung, fehlende Signale, Unterbrüche im Netz	Zuständige Stellen wurden auf die Anliegen der Velofahrenden sensibilisiert. Wird nicht in den Richtplan aufgenommen.
Randsteinüberfahrten	Zu hohe Anschläge und zu steile Kanten gefährden Velos.	Im Richtplan unter Kapitel 3 Grundsätze, Qualität und Komfort erwähnt.

PROBLEMPUNKT	PROBLEMBESCHREIBUNG	ANTWORT / BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
Stadthofstrasse	Fehlende Radstreifen, Sandwich Bus-Autos. Trottoirs zu schmal	Im Richtplan als lokale Radroute enthalten. Verbesserungsmöglichkeiten aufgrund der engen Verhältnisse erst im Rahmen des Aggloprogramms möglich.
Löwenstrasse–Denkmalstrasse	Verbindung über Löwenplatz ermöglichen.	M 1.2 im Richtplan vorgesehen, jedoch nur stadtauswärts. Stadteinwärts aufgrund des Gefälles und der vielen Touristen abgelehnt.
Zürichstrasse, Abzweigung Steinenstrasse	Linksabbiegen ist gefährlich.	Keine stark befahrene Radverbindung. Im kantonalen Radroutenkonzept enthalten.
Haldenstrasse	Gefahrenstelle beim Genferhaus	Im kantonalen Radroutenkonzept enthalten.
Hirschmattquartier	Einbahnstrassen zum Teil für Velos in Gegenrichtung nicht befahrbar.	Wird gemäss Postulat 96 2004/2009 geprüft. Wird nicht in Richtplan aufgenommen.
Waldstätterstrasse	Infolge verbotener Fahrrichtung können Veloparkplätze bei der Migros und Helvetia weder über Kauffmannweg noch Waldstätterstrasse erreicht werden.	Die Waldstätterstrasse wurde im besagten Abschnitt für den Veloverkehr geöffnet.
Bundesplatz	Gefahrenstelle	Im kantonalen Radroutenkonzept und in M 1.4 enthalten.
Langensandbrücke	Veloquerung über den Gleisen zum Universitätsgebäude.	Diese Massnahme wurde bereits mit Postulat 54 2004/2009 wegen der geringen Realisierungschancen abgelehnt.
Bundesstrasse	Gefahrenstelle für Ab- und Einbieger Moosstrasse: Velos werden in Sperrfläche abgedrängt, Geometrie stimmt nicht.	Im kantonalen Radroutenkonzept enthalten.
Kasimir-Pfyffer-Strasse, Hallwilerweg, Franziskanerplatz	Gefährliche Kreuzung, Querung bei Stadtpolizei Hallwi-	Umfahrung via Rütligasse möglich. Wird im Rahmen der

PROBLEMPUNKT	PROBLEMBESCHREIBUNG	ANTWORT / BEHANDLUNG IM RICHTPLAN
	lerweg nicht möglich	Massnahme M 1.6 geprüft werden. Wird in Richtplan aufgenommen.
Pilatusplatz	Velobeziehung zwischen oberer Pilatusstrasse und Hirschengraben (Stapo) und Kasimir-Pfyffer-Strasse; Querungen in alle Richtungen ermöglichen.	Wird im Rahmen der Massnahme M 1.6 geprüft.
Obere Pilatusstrasse Richtung Hirschengraben	Velos dürfen nicht in die Strasse reinfahren wegen Einbahn.	Wird im Rahmen der Massnahme M 1.6 geprüft.
Paulusplatz: Schlossstrasse–Moosmattstrasse	Querung Hauptachse	Im kantonalen Radroutenkonzept enthalten. LSA-geregelte Radfahrerfurt erstellt und Verbindung zur Taubenhausstrasse realisiert.
Paulusplatz: Schlossstrasse–Bireggstrasse	Querung	Über Radfahrerfurt via Moosmattstrasse möglich.
Paulusplatz: Guggistrasse–Bundesstrasse	Querung, Bundesstrasse–Guggistrasse ist kein Problem, andere Richtung fehlt.	Im kantonalen Radroutenkonzept enthalten. Verbindung wird geprüft. In Richtplankarte aufgenommen.
Verbindung Moosmattstrasse–Sternmattstrasse	Netzergänzung	Keine lokale Radroute. In Richtung Sternmatt/Moosmattstrasse befahrbar. Führt über den Pausenplatz des Moosmatt-Schulhauses und Privatareal. Öffnung des Pausenplatzes für Velos fraglich.
Denkmalstrasse/Wesemlinrain	Veloverbindung unterbrochen.	Veloverbindung Richtung Löwenplatz zum Wesemlinrain offen. Die Öffnung der Gegenrichtung wurde wegen des starken Gefälles und der zahlreichen Touristen beim Löwendenkmal (1 Million /Jahr) abgelehnt.

Luzern, 25. März 2008 / MU

ANHANG 1 MASSNAHMENBLÄTTER

1.1 GEISSENSTEINRING–MOOSMATTSTRASSE

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Bebauungsplan B 131

Signalisationsverordnung (SSV)
VSS-Normen
Kantonales Radroutenkonzept 1994

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Geissensteinring
Der Geissensteinring als Zu- und Wegfahrt zum Tribschenquartier und zur Kantonsschule Alpenquai weist eine relativ hohe Verkehrsbelastung (DTV 10'000 Fz/T) auf. Für den Radverkehr sollen daher in beiden Fahrrichtungen Radstreifen markiert werden. Dafür ist die Strasse zu verbreitern. Für die Strassenverbreiterung muss zusätzlich Land erworben werden. Im grundeigentümerverbindlichen Bebauungsplan B 131 ist der zusätzliche Landbedarf bereits berücksichtigt. Weiter müssen rund 27 Autoparkplätze aufgehoben werden. Bis zum Strassenausbau ist als Sofortmassnahme im Abschnitt Sternmattstrasse bis Kellerstrassse die Markierung einer Kernfahrbahn zu prüfen.

Moosmattstrasse
In der Moosmattstrasse ist die Verkehrsbelastung mit einem DTV von zirka 7'400 Fz/T relativ hoch. Es soll daher geprüft werden, ob in beiden Fahrrichtungen Radstreifen markiert und die Moosmattstrasse als Kernfahrbahn ausgebildet werden könnte. In der Moosmattstrasse müssten rund acht Autoparkplätze aufgehoben werden.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

Grenzmutation EWL

Geissensteinring
Der Landerwerb für die Strassenerweiterung ist im Zusammenhang mit der Verselbstständigung der städtischen Werke teilweise erfolgt. Das Aufheben von Strassenparkplätzen dürfte auf grosse Opposition stossen. Es ist zu prüfen, ob die Parkplätze kompensiert werden können.

Moosmattstrasse
Das Aufheben von Strassenparkplätzen dürfte auf grosse Opposition stossen. Es ist zu prüfen, ob die Parkplätze kompensiert werden können.

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

Sanierungsbedarf der Strassen und Leitungskörper. Überbauung EWL-Grundstück.

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Generelles Projekt für Radstreifen auf dem Geissensteinring vorhanden. Vereinzelte Abschnitte sind bereits realisiert. Insbesondere wurde eine Kernfahrbahn auf der Voltastrasse eingeführt. Als weitere Sofortmassnahme wurde auf dem Geissensteinring im Abschnitt Sternmattstrasse bis Kellerstrassse die Markierung einer Kernfahrbahn vorgenommen. Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Zwischenergebnis** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Auswirkungen Kernfahrbahnen auf Busverkehr
- Kompensationsmöglichkeiten für Parkplätze
- Projektgenehmigung, Finanzierung
- Zeitpunkt

1.2 LOKALES RADROUTENNETZ

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Signalisationsverordnung (SSV)
VSS-Normen
Veloland Schweiz
Regionale Radwanderwege Luzern
Kantonales Radroutenkonzept 1994

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Im Richtplan Zweiradverkehr wird ein lokales Radroutennetz definiert. Dieses Netz verläuft auf schwach befahrenen Strassen und Wegen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt. Ausser vereinzelten Verbesserungsmassnahmen bei Knoten erfährt das bestehende Strassennetz keine Veränderung. Es soll jedoch durch eine Velowegweisung signalisiert werden. Signalisationstechnische Hindernisse, wie z. B. allgemeine Fahrverbote usw., sollen beseitigt werden. Bauliche Hindernisse sind soweit möglich und zweckmässig zu entfernen.

Vereinzelt führt dieses Netz auch über private Wege oder Strassen. Hier ist die Velozulassung z. B. durch ein öffentliches Fahrwegrecht für den Zweiradverkehr zu erwirken.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

Velowegweisung in der Schweiz
Richtlinien

Städtebauliche Eingliederung der neuen Velowegweisung

Ergänzung der bestehenden nationalen und kantonalen Radrouten

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

Abstimmung auf Veloland Schweiz und die regionalen Radwanderwege Luzern

Abstimmung auf die Wegweisung für den motorisierten Individualverkehr

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Routennetz bestehend, wird der Koordinationsstufe **Festsetzung** zugewiesen. Signalisation fehlt teilweise. Die Massnahme Signalisation wird der Koordinationsstufe **Zwischenergebnis** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Projektgenehmigung, Finanzierung
- Zeitpunkt
- Realisierung in Etappen

1.3 EICHWALD–NEUSTADTSTRASSE

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Agglopogramm Luzern
Tieflegung Zentralbahn

Signalisationsverordnung (SSV)
VSS-Normen
Kantonales Radroutenkonzept 1994

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Mit der im Agglopogramm Luzern vorgesehenen Tieflegung der Zentralbahn, die im Rahmen des Dringlichkeitsfonds realisiert werden kann, wird das oberirdische Bahntrassee der Zentralbahn zwischen Eichwald und Neustadtstrasse frei. Auf diesem Trassee kann ein Rad-/Fussweg, der in beiden Richtungen befahrbar ist, realisiert werden. Es entsteht eine attraktive Verbindung Richtung Kriens und Horw.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

Das Bahntrassee muss von der Zentralbahn für den Bau einer Langsamverkehrsachse zur Verfügung gestellt bzw. der Stadt abgetreten werden.

Absprache mit
Gemeinde Kriens

Das Trassee befindet sich teilweise auf dem Gemeindegebiet von Kriens.

Attraktivitätssteigerung der Route über die Allmend Richtung Kriens und Horw

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

Tieflegung Zentralbahn, Einfluss des Projekts Süderschliessung je nach Linienführung

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Vororientierung** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Linienführung Süderschliessung
- Tieflegung Zentralbahn
- Projektgenehmigung, Finanzierung
- Zeitpunkt

1.4 NEUSTADTSTRASE–ZENTRALSTRASSE

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Bebauungsplan B 129
Richtplan R1 Fusswege

Neubauprojekt Langensandbrücke

Signalisationsverordnung (SSV)
VSS-Normen
Kantonales Radroutenkonzept 1994

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Im Richtplan R1 Fusswege ist diese Verbindung für den Fussverkehr vorgesehen. Durch eine Verbreiterung des geplanten Weges wäre die Zulassung als gemeinsamer Rad- und Fussweg (Sig. 2.63.1) möglich. Dadurch würde eine attraktive und sichere Radroute zu den Veloabstellplätzen beim Bahnhof (Zentralstrasse) entstehen. Der stark befahrene Knoten Bundesplatz könnte umfahren werden. Im grundeigentümerverbindlichen Bebauungsplan B 129 ist der Verbindungsweg vorgesehen. Der für die Verbindung notwendige Landerwerb bzw. die notwendigen Fuss- und Fahrwegrechte sind noch nicht vorhanden.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

Neubau Langensandbrücke

Zurzeit laufen die Bauarbeiten für den Neubau der Langensandbrücke. Die für die Wegverbindung notwendige Unterführung ist im Projekt enthalten.

Überbauung Schmid-Areal

Beim südlich der Langensandbrücke gelegenen und noch nicht überbauten Grundstück ist die Wegführung als Arkade entlang einem zukünftigen Wohn- und Geschäftshaus vorgesehen. In diesem Abschnitt sind Verhandlungen für den Erwerb der notwendigen Rechte im Gange. Auf der Nordseite bestehen Konflikte mit bestehenden Bauten und den Notausgängen des Kinos Capitol.

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

- Neubau Langensandbrücke
- Überbauung Schmid-Areal

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Unterführung mit Neubau Langensandbrücke vorgesehen. Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Zwischenergebnis** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Landerwerb bzw. Fahr-/Fusswegrechte
- Zeitpunkt Überbauung Schmid-Areal
- Projektgenehmigung, Finanzierung

1.5 FRUTTSTRASSE-RÖSSLIMATTSTRASSE

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Neubauprojekt Langensandbrücke

Signalisationsverordnung (SSV)
VSS-Normen
Kantonales Radroutenkonzept 1994

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Mit dem Bau einer Unterführung unter der Langensandbrücke kann eine sichere Verbindung von der Fruttstrasse zur Güter- und Rösslimattstrasse bereitgestellt werden. Die Route verbindet das Sternmattgebiet mit der Naherholungszone Inseli–Ufschötti. Die Radroutenführung von der Güterstrasse zur Rösslimattstrasse führt heute über Privatareal der SBB und SUVA. Die Fahrwegrechte für den Radverkehr sind nicht gesichert.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

Neubau Langensandbrücke

Zurzeit laufen die Bauarbeiten für den Neubau der Langensandbrücke. Im Brückenprojekt ist die für die Wegverbindung notwendige Unterführung vorgesehen.

Fahrwegrechte für den Radverkehr auf privaten Liegenschaften.

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

- Neubau Langensandbrücke ermöglicht Realisierung Unterführung.
- Gestaltungsplan G 306 Güterareal hat keine direkte Auswirkung auf Radroute.
- Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof
- Projekt Süderschliessung erfordert Anpassungen Seite Fruttstrasse (siehe dazu auch Massnahme M 1.12).

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Unterführung mit Neubau Langensandbrücke vorgesehen. Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Zwischenergebnis** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Fahr-/Fusswegrechte auf privaten Liegenschaften
- Neubau Langensandbrücke
- Projekt Süderschliessung
- Projektgenehmigung, Finanzierung

1.6 PILATUSSTRASSE–HIRSCHENGRABEN

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

LSA-Steuerung

Signalisationsverordnung (SSV)
VSS-Normen
Kantonales Radroutenkonzept 1994

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Von der Pilatusstrasse soll die sichere Querung des Pilatusplatzes via Obergrundstrasse zum Hirschengraben und zurück ermöglicht werden. Dies erfordert die Zulassung des Radverkehrs im Gegenverkehr auf der Pilatusstrasse. Die Querung soll LSA-gesteuert parallel mit dem Fussverkehr erfolgen. Es sind Aufstell- und Querungsbereiche zu schaffen. Es entsteht eine attraktive Radverbindung vom Bruchquartier zur Kleinstadt. Gleichzeitig soll auch geprüft werden, ob eine sichere Querung von der Stadtpolizei zur Kasimir-Pfyffer-Strasse und umgekehrt realisiert werden könnte.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

Für die Schaffung von Querungsbereichen sind möglicherweise Parkplätze neu anzuordnen oder aufzuheben.

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

Masterplan Pilatusplatz

Ausgehend von der Testplanung Pilatusplatz wird aktuell der Masterplan Pilatusplatz bearbeitet. Dieser beinhaltet auch die Verkehrsführung inklusive Radverkehrsverbindung.

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Vororientierung** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Resultat Masterplan Pilatusplatz
- Projektgenehmigung, Finanzierung
- Zeitpunkt

1.7 REUSSINSEL UFERWEG

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Gestaltungsplan G 311 Reussinsel
Richtplan R1 Fusswege

Signalisationsverordnung (SSV)
VSS-Normen
Kantonales Radroutenkonzept 1994

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Im Gestaltungsplan G 311 Reussinsel ist im Bereich des Gestaltungsplangebietes entlang der Reuss ein Fussweg vorgesehen. Dieser ist auch im Richtplan R1 Fusswege enthalten. Der Fussweg soll für den Radverkehr als gemeinsamer Rad- und Fussweg (Sig. 2.63.1) genutzt werden können. Langfristig ist die Erweiterung des Weges entlang der Reuss bis zur St.-Karli-Brücke vorgesehen. Mit der Erweiterung des Weges ist zu prüfen, ob die im Brückenwiderlager der St.-Karli-Brücke gebaute Unterführung für eine konfliktfreie Querung genutzt werden soll, oder ob der Rad-/Gehweg wie heute im Konflikt über die St.-Karli-Strasse geführt wird.
Für den Rad- und Fussweg ist der Erwerb von Land oder öffentlicher Fuss- und Fahrwegrechte von Privaten erforderlich.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

- Landerwerb und/oder Fuss- und Fahrwegrechte von Privaten

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

- Überbauung Reussinsel
- Unterführung St.-Karli-Brücke

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Mit der neuen Überbauung der Reussinsel wurde ein Teilstück des Weges realisiert. Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Zwischenergebnis** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Inbetriebnahme Unterführung St.-Karli-Brücke
- Landerwerb oder Fuss-/Fahrwegrechte
- Projektgenehmigung, Finanzierung

1.8 SPITALSTRASSE, RADSTREIFEN

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Signalisationsverordnung (SSV)
VSS-Normen
Kantonales Radroutenkonzept 1994
Verkehrskonzept Hauptachsen Stadt Luzern

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Die Spitalstrasse weist eine relativ hohe Verkehrsbelastung aus (DTV im oberen Abschnitt der Strasse 11'200 Fz/T; im unteren Abschnitt 8'600 Fz/T). Von der Einmündung Friedentalstrasse bis Einfahrt Parking Kantonsspital sollen daher in beiden Fahrtrichtungen Radstreifen markiert werden. Ab Einfahrt Kantonsspital kann der Radverkehr Richtung St.-Karli-Kirche wegen des grossen Längsgefälles im Mischverkehr geführt werden. In umgekehrter Richtung besteht bereits ein Radstreifen.

Das Markieren von Radstreifen bedingt das Aufheben von rund 23 Strassenparkplätzen.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

- Aufheben von 23 Strassenparkplätzen.
- Opposition des Quartiers gegen die Aufhebung der Autoparkplätze

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

Kompensation Strassenparkplätze in neuer oder erweiterter Parkierungsanlage Kantonsspital

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Vororientierung** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Kompensation Strassenparkplätze
- Projektgenehmigung, Finanzierung
- Zeitpunkt

1.9 KREUZBUCHSTRASSE, RADSTREIFEN

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Signalisationsverordnung (SSV)
VSS-Normen
Kantonales Radroutenkonzept 1994

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Der Radverkehr Richtung Meggen ist über die Oberseeburgstrasse signalisiert. Gemäss Bebauungsplan B 136-2 ist die Oberseeburgstrasse eine Privatstrasse mit einem öffentlichen Fusswegrecht. Das Fahrwegrecht für den Radverkehr ist nicht geregelt. Auf dem anschliessenden Abschnitt auf der Kreuzbuchstrasse wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Aufgrund der starken Steigung wären in diesem Bereich Radstreifen stadtauswärts (Platzbedarf des Radverkehrs beim Aufwärtsfahren) angebracht. Um auf der Kreuzbuchstrasse im besagten Abschnitt Radstreifen markieren zu können, müsste die Strasse verbreitert werden. Dazu muss Land oder müssen die Rechte von Privaten erworben werden. Im Bebauungsplan B 136-2 ist kein Landerwerb in diesem Abschnitt vorgesehen. Die weitere Radverkehrsführung auf Gemeindegebiet Meggen kann im Mischverkehr erfolgen. Die Radverkehrsführung stadteinwärts erfolgt auf der Kreuzbuchstrasse im Mischverkehr.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

- Landerwerb und Rechte von Privaten
- Evtl. Zulassung Radverkehr auf Trottoir
- Evtl. Kernfahrbahn

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

Die Massnahmen sind im Rahmen der Konkretisierung mit der Gemeinde Meggen abzustimmen.

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Vororientierung** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Landerwerb bzw. Erwerb von Rechten
- Projektgenehmigung, Finanzierung

1.10 DAMMDURCHBRUCH LÄDELISTRASSE

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

B 4/2004 „BaBeL – Nachhaltige Quartierentwicklung Basel-/ Bernstrasse Luzern“

Dammdurchbruch Lädelistrasse, Machbarkeitsstudie, Stadt Luzern, vom 3. März 2004

B+A 20/2007 „Dammdurchbruch Lädelistrasse zur Dammstrasse. Kredit für Projekt und Ausführung“

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Im Bericht B 4/2004 „BaBeL–Nachhaltige Quartierentwicklung“ werden unter anderem eine bessere Anbindung an die Innenstadt, bessere Querverbindungen im Quartier und eine optimale ÖV-Erschliessung mit einer S-Bahn-Haltestelle gewünscht. Das Tiefbauamt erarbeitete eine Machbarkeitsstudie für die hierfür geforderten Verbindungen. Diese zeigt, dass ein Dammdurchbruch am Standort Giesserstrasse optimal gelegen ist und realisiert werden könnte. Das TBA hat für die Unterführung ein Vorprojekt und einen Bericht und Antrag für die Krediterteilung und Ausführung erarbeitet. Dieser wurde vom Parlament bewilligt.

Im Zusammenhang mit einer zukünftigen S-Bahn-Haltestelle sind die Bedürfnisse des Radverkehrs zu berücksichtigen, insbesondere genügend Abstelllplätze sowie die Zufahrtsmöglichkeiten.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

- Rechte von SBB und Privaten
- Zulassung des Radverkehrs in der Unterführung
- Genügend Veloabstellplätze bei S-Bahn-Haltestelle

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

- Verbindlicher Variantenentscheid für die Normalspurzufahrt zum Bahnhof Luzern (SBB)
- Zukünftige S-Bahn-Haltestelle

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Für die Unterführung wurde ein Vorprojekt erarbeitet. Mit Genehmigung des Berichtes und Antrages wurde der Kredit erteilt. Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Zwischenergebnis** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Zustimmung Kredit und Ausführung
- S-Bahn-Haltestelle
- Variantenentscheid Normalspurzufahrt
- Erwerb von Rechten
- Zeitpunkt

1.11 POSTBETRIEBSTUNNEL, HABSBURGERSTRASSE–INSELI

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Machbarkeitsstudie Plüss Meyer Partner, März 2006

Nutzungsstudie Plüss Meyer Partner, März 2007

VSS-Normen

Bau der Universität Luzern

Agglomerationsprogramm

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Durch den Wegzug der Post wird der Postbetriebstunnel beim Bahnhof Luzern für seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr gebraucht. Es besteht daher die Möglichkeit, den Postbetriebstunnel und die Personenunterführung mit Perronaufgang zur geplanten Universität umzunutzen, zu verlängern und mit neuen Aufgängen zu versehen. Für den leichten Zweiradverkehr soll eine Verbindung zwischen der Habsburgerstrasse (Neustadt Quartier), der Uni Luzern und dem Inseliquai realisiert werden (Gegenverkehr).

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

- Verlängerung des Postbetriebstunnels unter der Zentralstrasse hindurch
- Bau einer Rampe, Treppe und Aufzug
- Anpassen der bestehenden Rampe beim zukünftigen Unigebäude
- Verbindung von der Rampe beim Unigebäude zum Inseli

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

- Neubau Unigebäude
- Als Massnahme für den Langsamverkehr Teil des Agglomerationsprogramms

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Zwischenergebnis** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Projektgenehmigung, Finanzierung
- Fuss-/Fahrwegrechte
- Allfällige Beiträge im Rahmen des Agglomerationsprogramms
- Kostenteiler Bund, Kanton, Stadt
- Zeitpunkt

1.12 NEUSTADTSTRASSE–INSELIQUAI

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:	Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen
Neubauprojekt Langensandbrücke Neubau S-Bahn-Haltestelle Steghof Süderschliessung Bebauungsplan B 132 Signalisationsverordnung (SSV) VSS-Normen Kantonales Radroutenkonzept 1994	Durch den Neubau einer S-Bahn-Haltestelle „Steghof-Langensand“ besteht die Möglichkeit, eine Verbindung von der Neustadt zur Fruttstrasse anzubieten. Niveaudifferenzen werden via Lift überwunden. Im Zusammenhang mit dem Bau der Spange Süd (Süderschliessung) soll die Route als Rad- und Fussweg bis zum Inseliquai, unter der neu erstellten Langensandbrücke hindurch, weitergeführt werden. Ob die Route parallel zum Strassenprojekt oder direkt auf dannzumal nicht mehr benötigten Gleistrassees erfolgt, ist offen. Fahrwegrechte für den Radverkehr im Bereich der Gütergleise sind nicht gesichert.

	Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte
Neubau Langensandbrücke S-Bahn-Haltestelle Steghof Süderschliessung	Im vorliegenden Neubauprojekt der Langensandbrücke ist die für die Wegverbindung notwendige Unterführung enthalten. Die Linienführung der Radroute ist abhängig von der zukünftigen Gleisnutzung und der Überbauung des Güterareals sowie vom Projekt Süderschliessung.

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

- Neubau Langensandbrücke ermöglicht Realisierung Unterführung
- S-Bahn-Haltestelle „Steghof-Langensand“
- Projekt Süderschliessung
- Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof
- Wettbewerb Güterareal
- Koordination und Zustimmung SBB
- Evtl. Landerwerb

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Unterführung Langensandbrücke wird mit dem Neubau der Brücke realisiert. Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Zwischenergebnis** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Überbauung Güterareal
- Zukünftige Gleisnutzung
- Projekt Süderschliessung
- Projektgenehmigung, Finanzierung

1.13 WALDEGG (KANTONSSTRASSE)–BIREGG

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Bau Hochwasser-Rückhaltebecken Allmend

Zustimmung der

Signalisationsverordnung (SSV)

VSS-Normen

Kantonales Radroutenkonzept 1994

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Um eine sichere Verbindung der Quartiere östlich der Allmend in Richtung Süd zu ermöglichen, soll entlang dem Hochwasser-Rückhaltebecken Allmend bis zum Zihlmattweg (Biregg) ein Rad-/Gehweg erstellt werden. Dieser dient insbesondere den Oberstufenschülern, die vom Bireggquartier zum Oberstufenschulhaus in Horw unterwegs sind. Durch diesen Weg kann die Einmündung Zihlmattweg/Horwerstrasse und die stark befahrene Horwerstrasse umfahren werden. Die Verbindung entspricht einem mehrfach geäusserten Wunsch der Gemeinde Horw.

Das Hochwasser-Rückhaltebecken ist zurzeit im Bau. Der Rad-/Gehweg wird in diesem Bereich erstellt. Damit wird vorerst die provisorische Möglichkeit geschaffen, via Vorplatz Schützenhaus zum Zihlmattweg zu gelangen. Es ist zu prüfen, ob der bestehende Weg verbreitert werden kann.

Zustimmung der Stadtschützen von Luzern

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

Der Weg führt über das Areal der Stadtschützen von Luzern. Es ist daher deren Zustimmung notwendig. Diese steht in Abhängigkeit mit der zukünftigen Nutzung der Schiessanlagen.

Der Rad-/Gehweg führt über das Gelände der Veranstaltungsparkplätze. Zurzeit wird sowohl deren Aufhebung wie auch deren intensivere Nutzung diskutiert. Die Intensivierung der Nutzung als Parkplätze hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, Linienführung und Abgrenzung des Weges.

Im Bereich der Schiessanlagen ist der Boden übermässig mit Blei belastet. Es ist davon auszugehen, dass Aushubmaterial beim Wegbau als Sondermüll entsorgt werden muss.

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

- Bau des Hochwasser-Rückhaltebeckens Allmend
- Zukünftige Nutzung der Schiessanlagen
- Altlastensanierung Schiessanlagen
- Zustimmung Stadtschützen Luzern
- Zukuntige Nutzung der Veranstaltungsparkplätze

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Rad-/Gehwege im Bereich des Hochwasser-Rückhaltebeckens sind im Bau. Konzeptplanung Luzerner Allmend 2005. Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Zwischenergebnis** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Zukünftige Nutzung der Schiessanlagen
- Altlastensanierung Schiessanlagen
- Zustimmung Stadtschützen Luzern
- Zukünftige Nutzung der Veranstaltungsparkplätze
- Projektgenehmigung, Finanzierung

1.14 IBACHSTRASSE–REUSSEGGSTRASSE

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Abklärung Nationalstrassenperimeter

Ersatzmassnahmen gemäss Waldgesetz

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Von der Ibachstrasse vom Krematorium hinauf zur Reusseggstrasse besteht heute eine Wegverbindung. Im unteren Abschnitt vom Krematorium hinauf ist dieser Weg jedoch sehr steil und für Velofahrende ungeeignet. Durch eine neue Linienführung in westlicher Hanglage könnte dieser steile Abschnitt entschärft und eine attraktive Veloroute zum Reusseggebiet mit den diversen Arbeitsplätzen geschaffen werden.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

Der Weg führt über das Verwaltungsvermögen und Finanzvermögen der Stadt Luzern. Unterhalb des neuen Weges befindet sich die Autobahn A 2. Der Weg tangiert möglicherweise den Nationalstrassenperimeter. Diesbezüglich sind Abklärungen mit dem Kanton erforderlich. Zudem führt der Weg durch Waldgebiet. Allfällige Ersatzmassnahmen sind mit dem Kreisforstamt abzusprechen.

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

- Zukünftiger Ausbau A 2
- Hangsicherungsmassnahmen A 2

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Vororientierung** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Zustimmung Kanton
- Zustimmung Kreisforstamt
- Projektgenehmigung, Finanzierung

2.1 BIKE+RIDE-ANLAGEN

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Planungs- und Baugesetz
VSS-Normen

Betriebskonzept Bushaltestellen (laufendes Projekt)

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Grundsätzlich sollte bei allen wichtigen Umsteigehaltestellen des öffentlichen Verkehrs eine genügende Anzahl Abstellplätze für Velos bereitgestellt werden. In der Stadt Luzern liegen die wichtigsten Bike+Ride-Anlagen beim Bahnhof sowie bei Bushaltestellen vor grossen Steigungen, wo Radfahrende häufig auf den Bus umsteigen. In der Richtplankarte sind diese Haltestellen bezeichnet. Sie sind prioritär zu behandeln.

Die Abstellplätze sollten vor der Witterung geschützt sein. Mit Vorteil werden die Abstellplätze mit einem Parksystem ausgestattet, welches eine saubere Parkordnung gewährleistet und den Schutz der Velos vor Diebstahl erlaubt.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

- Platzbedarf evtl. zusätzlicher Landerwerb oder Erwerb von Rechten.
- Städtebauliche Integration

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

Strassenbauvorhaben

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Heute sind die Bike+Ride-Anlagen Klosterstrasse, Oberlöchli, Bahnhof Luzern und S-Bahn-Haltestelle Verkehrshaus realisiert. Ein Betriebskonzept für die Bushaltestellen ist in Arbeit. Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Zwischenergebnis** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Landerwerb bzw. Erwerb von Rechten
- Projektgenehmigung, Finanzierung

2.2 VELOSTATIONEN

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:	Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen
Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Luzern (ESP) Planung Uni	Bei den von den Radfahrenden am häufigsten aufgesuchten Zielen ist das Erstellen und Einrichten von Velostationen zu prüfen. In diesen Parkierungsanlagen kann das Fahrrad gegen Entgelt gesichert abgestellt werden. Heute besteht eine Velostation auf der Ostseite beim Bahnhof Luzern. Die Fahrräder werden dort im Rahmen eines Beschäftigungsprogramms durch ausgesteuerte Personen bewacht. In der Velostation werden weitere Serviceleistungen wie etwa Fahrradreinigung, Fahrradvermietung usw. angeboten. Die Finanzierung der Velostation beim Bahnhof ist bis 2010 gesichert. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist der Standort und der Betrieb der Velostation langfristig zu sichern. Es ist zu prüfen, ob eine Velostation auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen realisiert werden könnte. Im Bereich Falkenplatz könnte durch den Bau einer Velostation die heute ästhetisch unbefriedigende Abstellplatzsituation verbessert werden.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

- Städtebauliche Integration
- Verkehrskonzept Zufahrten

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

- ESP-Planung Bahnhof
- Beschäftigungsprogramme für ausgesteuerte Personen
- Planung Uni
- Agglomerationsprogramm

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

In Betrieb ist die Velostation auf der Ostseite beim Bahnhof in Luzern. Diese wird der Koordinationsstufe **Festlegung** zugewiesen. Die langfristige Sicherung der Velostation beim Bahnhof mit einer möglichen Erweiterung auf den Postbetriebsgleisen wird der Koordinationsstufe **Vororientierung** zugewiesen. Die Velostation im Bereich Falkenplatz wird ebenfalls der Koordinationsstufe **Vororientierung** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Standort
- Überwachungssystem
- Projektgenehmigung, Finanzierung

2.3 VELOORDNUNGSDIENST

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Mit B+A 8/1999 wurde ein Massnahmenpaket zur Verbesserung der Zweiradparkierung beim Bahnhof Luzern umgesetzt. Dabei wurde unter anderem ein Veloordnungsdienst eingeführt. Dieser wird durch ausgesteuerte erwerbslose Personen betrieben. Der Veloordnungsdienst ist eine unabdingbare Voraussetzung, um nachhaltig Ordnung auf den neuralgischen Veloabstellplätzen in der Innenstadt zu schaffen. Wie bei der bewachten Velostation ist die Finanzierung bis 2010 gesichert. Aufgrund der positiven Erfahrungen soll die Finanzierung des Veloordnungsdienstes über einen längeren Zeitraum sichergestellt werden.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

- Die bewachte Velostation beim Bahnhof dient als Stützpunkt für den Veloordnungsdienst.
- Die bewachte Velostation und der Veloordnungsdienst bilden zusammen die Velodienste der Stadt Luzern.

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

- Beschäftigungsprogramme für ausgesteuerte Personen
- Bewachte Velostation Bahnhof (Stützpunkt)

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Festlegung** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Weitere Finanzierung
- Standort Stützpunkt

2.4 VELOZÄHLNETZ

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Heute stehen zum Radverkehr in der Stadt Luzern relativ wenig Daten zur Verfügung. Um die Entwicklung des Veloverkehrs und die formulierten Zielsetzungen überprüfen zu können, soll daher an verschiedenen Stellen in der Stadt Luzern der Veloverkehr systematisch gezählt werden. Da der Veloverkehr grösstenteils im Mischverkehr geführt wird, ist dies jedoch nur mit aufwendigen Handzählungen (Videozählungen) möglich. Um auch automatische Zählungen zu ermöglichen, sind geeignete Standorte (wo nur Veloverkehr zirkuliert) zu suchen sowie die Möglichkeiten und der Einsatz neuster Zähltechniken zu prüfen.

Von Interesse sind auch Velozählungen, die den ruhenden Verkehr betreffen, wie etwa die Auslastung der Velostation beim Bahnhof oder die Anzahl abgestellter Zweiräder beim Bahnhof.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

Geeignete Zählstandorte, wo nur Veloverkehr zirkuliert z. B. auf Radwegen, bei Querungshilfen usw.

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

Integration der Velozählungen in das Verkehrsdatentool Smart-Traffic.

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Vororientierung** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Finanzierung, Personalressourcen
- Geeignete Standorte
- Geeignete technische Mittel

2.5 VELOMARKETING

Grundlagen/Beschlüsse/Zusammenhang mit Massnahme:

Problemlage, Ziele, Anlass, Ausgangslage, wichtige Rahmenbedingungen

Die Stadt ist bestrebt, den Veloverkehr zu fördern. Durch Verbesserungsmassnahmen wird die Velo-Infrastruktur laufend verbessert. Der Bevölkerung ist jedoch kaum bewusst, was die Stadt alles unternimmt, um die Bedingungen für den Radverkehr zu optimieren.

Zur Veloförderung gehören daher nicht nur bauliche Massnahmen, sondern auch Marketingaufgaben. Insbesondere soll durch Werbung auf die sich laufend verbessernde Veloinfrastruktur aufmerksam gemacht werden. Die Bevölkerung soll zu deren Benützung motiviert werden. Das Image der Velofahrenden soll verbessert werden.

Standort, Auswirkungen der Massnahme, wichtige berührte Interessen, räumliche Konflikte

Entwicklung zur Velostadt, Velo-Label,
Abgrenzung gegenüber Pro Velo

Zusammenhang mit anderen Massnahmen, Angaben über Koordination

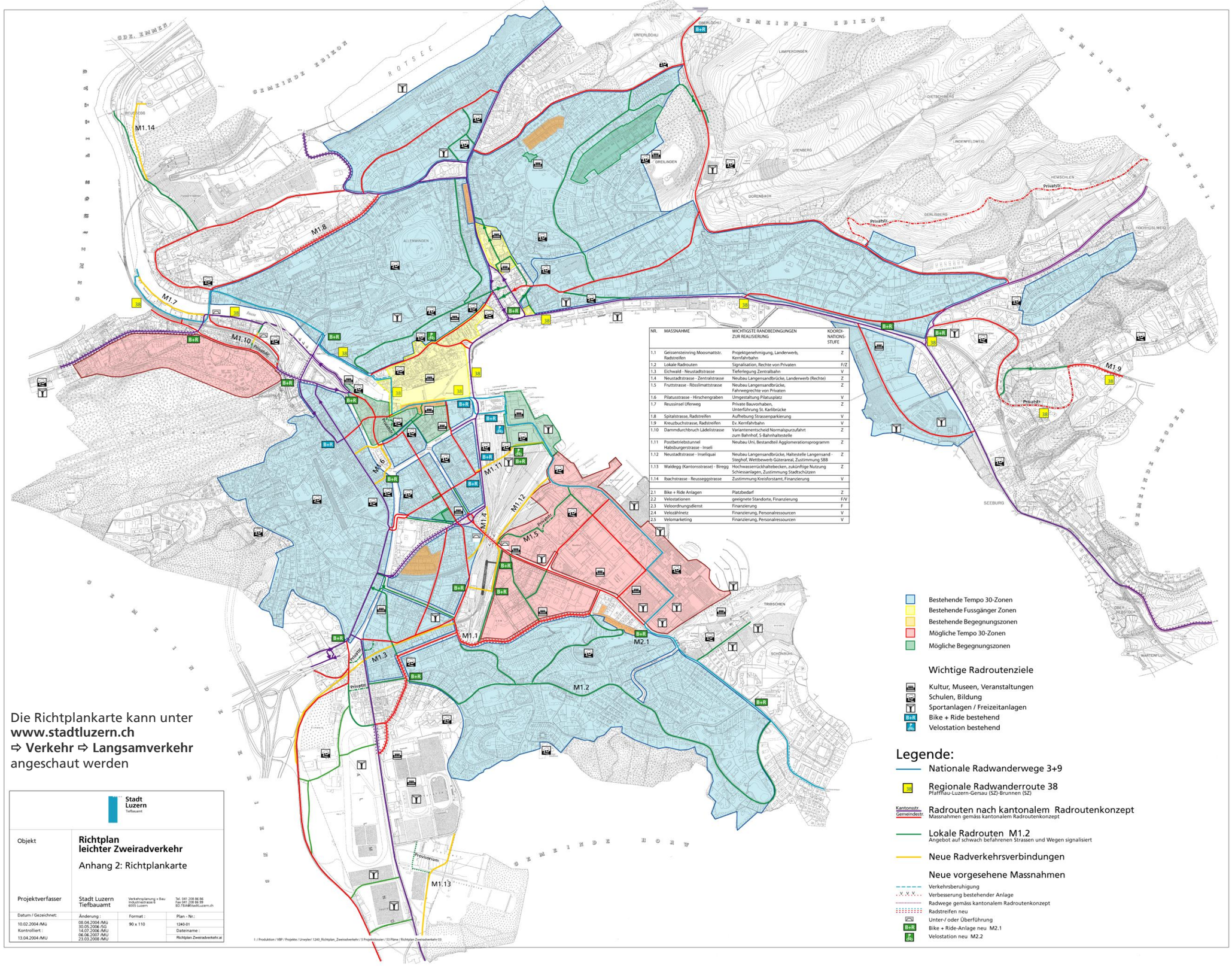
Sämtliche Massnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr

Bisherige Arbeiten, Stand der Planung und Realisierung, getroffene Entscheide, weiteres Vorgehen, Angaben zur Realisierung, Zeitangabe, Mittel

Die Massnahme wird der Koordinationsstufe **Vororientierung** zugewiesen (Stand Mai 2008).

Offene Fragen

- Zuständigkeit
- Finanzierung, Personalressourcen



NR.	MASSNAHME	WICHTIGSTE RANDBEDINGUNGEN ZUR REALISIERUNG	KOORDI-NATIONS-STUFE
1.1	Geissensteinring Moosmattstr. Radstreifen	Projektgenehmigung, Landerwerb, Kernfahrbahn	Z
1.2	Lokale Radrouten	Signalisation, Rechte von Privaten	F/Z
1.3	Eichwald - Neustadtstrasse	Tieferlegung Zentralbahn	V
1.4	Neustadtstrasse - Zentralstrasse	Neubau Langensandbrücke, Landerwerb (Rechte)	Z
1.5	Fruttstrasse - Rösslimattstrasse	Neubau Langensandbrücke, Fahrwegrechte von Privaten	Z
1.6	Pilatusstrasse - Hirschengraben	Umgestaltung Pilatusplatz	V
1.7	Reussinsel Uferweg	Private Bauvorhaben, Unterführung St. Karlibrücke	Z
1.8	Spitalstrasse, Radstreifen	Aufhebung Strassenparkierung	V
1.9	Kreuzbuchstrasse, Radstreifen	Ev. Kernfahrbahn	V
1.10	Dammdurchbruch Ladelistrasse	Variantenentscheid Normalspurzufahrt zum Bahnhof, S-Bahnhaltestelle	Z
1.11	Posttbetriebstunnel Habsburgerstrasse - Inseli	Neubau Uni, Bestandteil Agglomerationsprogramm	Z
1.12	Neustadtstrasse - Inseliquai	Neubau Langensandbrücke, Haltestelle Langensand - Steghof, Wettbewerb Güterareal, Zustimmung SBB	Z
1.13	Waldegg (Kantonsstrasse) - Biregg	Hochwasserrückhaltebecken, zukünftige Nutzung Schiessanlagen, Zustimmung Stadtschützen	Z
1.14	Ibachstrasse - Reusseggstrasse	Zustimmung Kreisforstamt, Finanzierung	V
2.1	Bike + Ride Anlagen	Platzbedarf	Z
2.2	Velostationen	geeignete Standorte, Finanzierung	F/V
2.3	Veloordnungsdienst	Finanzierung	F
2.4	Velozählnetz	Finanzierung, Personalressourcen	V
2.5	Velomarketing	Finanzierung, Personalressourcen	V