

**Wurde anlässlich  
Ratssitzung vom  
6. April 2017  
teilweise überwiesen.**

## **Stellungnahme**

zur

### **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  
(StB 129 vom 15. März 2017)

### **Massnahmen zur Reduktion der Gefahrenstellen für den Veloverkehr**

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

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.

Dem Stadtrat ist es ein wichtiges Anliegen, die Verkehrssicherheit insgesamt sowie für den Veloverkehr zu verbessern. Das Tiefbauamt verfügt dazu bereits über verschiedene Instrumente, um Gefahrenstellen im Veloroutennetz zu erkennen. Wichtige zu nennen sind dabei die Verkehrssicherheitsanwendung VUGIS (Verkehrs-Unfall-Geo-Informationen-System) aus dem vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) konzipierten und erstellten Managementinformationssystem Strasse (MISTRA) sowie die städtischen GIS-Plattformen Verkehrssicherheit und Veloschwachstellen.

Dank des Zugangs auf die Bundesdatenbank VUGIS hat die Stadt Zugriff auf sämtliche polizeilich registrierten Verkehrsunfälle in der Stadt Luzern. VUGIS ermöglicht die Berechnung von Unfallschwerpunkten. Mit VUGIS-Daten werden zudem weitere von der Stadt Luzern erarbeitete Instrumente gespeist, insbesondere die genannte GIS-Plattform Verkehrssicherheit und die GIS-Plattform Veloschwachstellen.

Das Arbeitsinstrument GIS-Plattform Verkehrssicherheit wurde im Rahmen des Projekts „Verkehrssicherheit“ (B+A 1/2015) initiiert. Auf dieser GIS-Plattform werden Verkehrssicherheitsdefizite erfasst und georeferenziert abgebildet. Die GIS-Plattform enthält unter anderem Unfallschwerpunkte, Gefahrenstellen, Verkehrsunfälle, sämtliche Fussgängerstreifen mit Attributen, Velo- und Fusswegnetze, bezüglich Verkehrssicherheit sensible Nutzungen wie Schulen oder Heime, aber auch eingegangene Hinweise und ermittelte Mängel. In Kombination mit VUGIS zeigt es bezüglich Verkehrssicherheit neuralgische Stellen auch im Velowegnetz an und ermöglicht ein Monitoring und entsprechende Analysen. Das Instrument befindet sich weiter im Auf- und Ausbau. Zukünftig sollen auch geplante und umgesetzte Verkehrssicherheitsmassnahmen und -projekte integriert werden.

Auf der 2015 aufgebauten GIS-Plattform Veloschwachstellen der Stadt Luzern werden die Veloschwachstellen erfasst und georeferenziert bewirtschaftet. Die Stadt arbeitet dabei eng mit Pro Velo Luzern zusammen. Die Verantwortlichen von Pro Velo können Schwachstellen melden und zur Aufnahme ins Geoportal beantragen. Auch Daten und Informationen aus der GIS-Plattform Verkehrssicherheit können integriert werden.

Die erwähnten Instrumente bilden mit der Visualisierungsplattform Event- und Baustellenkoordination die Möglichkeit, Eingriffe im öffentlichen Raum z. B. durch geplante Leitungsanierungen mit den Veloschwachstellen abzugleichen. Bei Bedarf können so Schwachstellen beim Veloverkehr zusammen mit ohnehin vorgesehenen Bauarbeiten gleichzeitig saniert werden. So können Synergien gewonnen und kostengünstige Lösungen erarbeitet werden.

Neben diesen wichtigen Arbeitsinstrumenten gibt es Planungswerke zur Förderung des Veloverkehrs und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Grundlage dabei ist auf städtischer Ebene das in der Motion erwähnte Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. Als weitere Planungsinstrumente dienen der am 23. Oktober 2008 vom Grossen Stadtrat und am 29. September 2009 durch den Regierungsrat des Kantons Luzern genehmigte „Richtplan leichter Zweiradverkehr“. In der am 5. Juni 2014 vom Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommenen „Mobilitätsstrategie“ wird das Ziel definiert, den Veloanteil am gesamten Verkehrsaufkommen (Modalsplit) mittelfristig bis 2020 von heute 2 Prozent auf 4 Prozent und langfristig bis 2035 sogar auf 10 Prozent zu erhöhen (Modalsplit: Verkehrsleistung, Personenkilometer auf Stadtgebiet). Dabei soll auch die Verkehrssicherheit für die Velofahrenden verbessert werden. Unter anderem basierend auf dem Richtplan leichter Zweiradverkehr sind Massnahmen, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen, in der Strategie aufgeführt.

Eine wichtige Voraussetzung bildet darüber hinaus das kantonale Bauprogramm für Kantonsstrassen 2015–2018. Velomassnahmen auf Kantonsstrassen sind Bestandteil dieses Bauprogramms. Praktisch alle diese Massnahmen von Stadt und Kanton sind auch in die Agglomerationsprogramme der ersten, zweiten und dritten Generation eingeflossen. Neben den kantonalen Veloprojekten im aktuellen Bauprogramm 2015–2018 des Kantons sind die städtischen Vorhaben in der Investitionsplanung der Stadt Luzern erfasst. Kleinere Infrastrukturverbesserungen werden in der Stadt Luzern laufend und nach Möglichkeit durch Nutzung von Synergien mit anderen Bauprojekten kostengünstig umgesetzt. Die nachfolgende Liste von Massnahmen zeigt beispielhaft auf, wie die Stadt Schritt für Schritt Velomassnahmen umsetzt.

Grössere Infrastrukturprojekte, die von 2012 bis 2016 umgesetzt wurden oder sich in Umsetzung befinden:

- Rad- und Gehweg Pfistergasse–Geissmattbrücke
- Rad- und Gehweg, Schädritstrasse, Schösslihalde–Gemeindegrenze Adligenswil
- Veloquerung Neustadtstrasse/Winkelriedstrasse
- Einbahnstrasse mit Velogegenverkehr Bruchstrasse
- Rad- und Gehwegverbindung Zihlmattweg–Waldegg
- Velostation Bahnhof Luzern
- Veloinsel Klosterstrasse

- Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern
- Velo-/Fussweg Luzern–Kriens/Horw
- Radweg K 12, Lohren–Stechenrain
- Pilotprojekt Velostrasse entlang der Taubenhaus-/Bruchstrasse
- Gesamtanierung Hirschmatt: zusätzlich Einführung Velogegenverkehr in Einbahnstrassen Frankenstrasse, Sempacherstrasse, Murbacherstrasse, Waldstätterstrasse und Dornacherstrasse. Markierung durchgehender Radstreifen im Gegenverkehr

Kleinere Infrastrukturprojekte, die von 2012 bis 2016 umgesetzt wurden oder sich in Umsetzung befinden:

- Neuer Velostreifen Horwerstrasse
- Neu Kernfahrbahn Zihlmattweg und damit mehr Sicherheit für Velofahrende
- Fahrverbot für den Durchgangsverkehr Teilabschnitt Taubenhausstrasse
- Vortritt für Velofahrende Guggistrasse/Taubenhausstrasse
- Veloauffahrt zu den Veloabstellplätzen Sportzentrum/Zihlmattweg
- Provisorischer Veloübergang zwischen Südpol und AAL Allmend
- Velorampe für die Veloverbindung zwischen AAL und Horwerstrasse
- Velorampe für die Veloverbindung zwischen Parkplätzen AAL und Schäferweg

Umgesetzte Massnahmen 2012–2016 zugunsten der Velofahrenden bei Lichtsignalanlagen:

- Velovorstart Zürichstrasse beim Schlossberg
- Velovorstart an der Zentralstrasse, beim Luzernerhof und an der Maihofstrasse
- Bahnhofplatz, Dauergrün Veloampel aus Richtung Inseli
- Warteraum mit Schlaufen-Anmeldung Rütli, Kasernenplatz, Eichhof, Adligenswilerstrasse und Schwanenplatz
- Separater Velo-Drücker-Anmelder Geissmattbrücke
- Velobevorzugung mit eigenen Veloampeln Dietschiberg, Schlossberg und Kellerstrasse
- Veloquerungsstellen nur für Velos Reckenbühlstrasse
- Velorechtsabbieger Fruttstrasse und Gütschstrasse

Obwohl in den letzten Jahren damit eine grosse Anzahl von Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt wurden und die Stadt Luzern 2016 sogar den Prix Velo, eine Auszeichnung für wegweisende Veloinfrastrukturen, gewonnen hat, sind noch längst nicht alle Gefahren und Schwachstellen behoben. Um der Veloförderung als Ganzes weiteren Schub zu verleihen, hat die Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit die Erarbeitung eines „Aktionsplans für den Velo- und Fussverkehr“ in Auftrag gegeben. Ziel dieses Aktionsplans für den Bereich Velo ist es, mit einem breit gefächerten Bündel von Massnahmen die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel zu fördern. Es handelt sich dabei um eine breite Auslegeordnung, welche aufzeigt, wie das bisherige Erfolgsrezept basierend auf den drei Säulen Infrastruktur, Dienstleistungen und Marketing weitergeführt werden soll. Ein entsprechender Bericht und Antrag ist zurzeit in Erarbeitung und soll Ende 2017 dem Parlament vorgelegt werden.

Während die Projektkredite für grössere Infrastrukturprojekte weiterhin separat beim Parlament eingeholt werden, ist es geplant, mit dem vorgängig erwähnten Bericht ans Parlament neben den Massnahmen für Dienstleistungen und Marketing auch Gelder für die Behebung von Schwachstellen zu beantragen. Damit sollen die zügige Behebung von Schwachstellen beispielsweise im Zusammenhang mit Strassen- oder Leitungssanierungsprojekten intensiviert und die damit verbundenen Synergien noch besser genutzt werden können. Zudem bietet der Kredit die Möglichkeit, Schwachstellen, die mit einfachen Mitteln behoben werden können, direkt anzugehen.

In Bezug auf die Kenntnisse der Gefahrenstellen verfügen die Verantwortlichen beim Tiefbauamt mit der GIS-Plattform Veloschwachstellen bereits heute über eine breite Datenbasis, die einen guten Überblick bietet, als Grundlage zur Schwachstellenanalyse dient und für die Massnahmenplanung genutzt wird. In Verbindung mit den bereits im „Richtplan leichter Zweiradverkehr“ von 2008 festgelegten Massnahmen hat der Einsatz der GIS-Plattform dazu geführt, dass zurzeit insbesondere folgende Projekte und Massnahmen geplant sind:

- Rad-/Gehweg Neustadtstrasse–Zentralstrasse  
⇒ Umfahrungsmöglichkeit des Bundesplatzes  
Aktueller Stand: Planung in Form einer Machbarkeitsstudie begonnen
- Radquerung Hirschengraben/Kasimir-Pfyffer-Strasse  
⇒ Sichere Querungsmöglichkeit von der Kleinstadt ins Bruchquartier  
Aktueller Stand: Planung begonnen
- Radverkehrsanlagen Spitalstrasse: Rad-/Gehweg Richtung Spital und Radstreifen Richtung Kreuzstutz  
⇒ Ausbau eines sicheren Velowegnetzes entlang der Spitalstrasse  
Aktueller Stand: Umsetzung 2017 geplant
- Radverkehrsanlagen K 2 Hermitage-Lerchenbühl: Bau eines Rad-/Gehwegs Richtung Meggen und Radstreifen Richtung Hermitage  
⇒ Ausbau eines sicheren Velowegnetzes entlang der K 2, Hermitage-Lerchenbühl  
Aktueller Stand: Planaufgabe durchgeführt
- Einmündung Bahnhofparking P3 Frohburg  
⇒ Behebung Unfallschwerpunkt, insbesondere für Velofahrende  
Aktueller Stand: Planung 2017
- Machbarkeitsstudie für eine Velostation Bahnhof Nord/West  
⇒ Direkter Zugang zu einer Velostation für Velofahrende aus nördlicher und westlicher Richtung  
Aktueller Stand: Machbarkeitsstudie begonnen
- Querung Baselstrasse bei der Ausfahrt aus Bruchstrasse  
⇒ Ermöglichung einer sichereren Verbindung zwischen der Velostrasse (Pilot) und dem für Velofahrende geeigneten Xylofonweg  
Aktueller Stand: Ideenskizzen
- Sanierung Unfallschwerpunkt Steghof, Abschnitt Geissensteinring bis zur Veloachse  
⇒ Behebung Unfallschwerpunkt  
Aktueller Stand: Projektstudien

- Stadtteil Littau, K 10 Rothenstrasse, Abschnitt Viscosetesteg bis Staldenhof  
⇒ Verbessern der Radverkehrsanlagen  
Aktueller Stand: Bauprojekt

Die Liste der realisierten und geplanten Massnahmen zeigt auf, dass es sich um einen dynamischen Prozess handelt und die angezeigten Massnahmen Schritt für Schritt umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund erachtet der Stadtrat eine zusätzliche, systematische Erfassung der Gefahrenstellen sowie auch die Erarbeitung eines separaten Planungsberichts nicht als zielführend. Dennoch ist der Stadtrat überzeugt, dass mit der Behebung von Gefahrenstellen ein grosser Beitrag zur Förderung des Veloverkehrs geleistet werden kann, und unterstützt daher eine Intensivierung der auf der Schwachstellenanalyse basierenden Massnahmenplanung. Um die im Bereich der Veloförderung zur Verfügung stehenden Ressourcen optimal einzusetzen, ist er daher bereit, in dem vorgängig erwähnten Bericht und Antrag zur Velo- und Fussverkehrsförderung an das Parlament der Schwachstellenanalyse besonderes Gewicht zu geben. Auf einen separaten Bericht wird verzichtet.

**Der Stadtrat nimmt die Motion teilweise entgegen.**

Stadtrat von Luzern

