



**Stadt
Lucerne**

Stadtrat

Stellungnahme

zum

Postulat 356

Irina Studhalter namens der G/JG-Fraktion und
Nico van der Heiden namens der SP/JUSO-Fraktion
vom 27.11.2019

(StB 297 vom 13. Mai 2020)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
24. September 2020
überwiesen.**

Quartiere verbinden und Veloverkehr attraktivieren: Velowegweiser

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Im Postulat wird der Stadtrat gebeten, ein Konzept und den Unterhalt für ein Netzwerk aus Velowegweisern auf Stadtgebiet inklusive umliegender Zentren zu planen und umzusetzen. Zudem soll sich die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die Wegweiser nicht nur analog, sondern auch digital verfügbar und gratis zugänglich sind.

In der Stadt Luzern beschränkt sich die Signalisation für die Velofahrenden weitgehend auf die touristisch ausgerichteten Radwanderrouten. Es sind dies die nationalen Radwanderrouten 3 «Nord-Süd-Route» und 9 «Seen-Route» sowie die regionalen Routen 24 «Emmental–Entlebuch», 38 «Luzerner Hinterland–Rigi», 56 «Seetal–Bözberg» und 67 «Wynental-Route». Die Zuständigkeit für diese Routen liegt bei der Stiftung SchweizMobil und beim Kanton Luzern.

Die Velowegweisung wird durch die Schweizer Norm 640 829 Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr, behördenverbindlich festgelegt. Die Anwendung der Velosignalisation wird im Handbuch «Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte» beschrieben. Alltagsverbindungen werden gemäss dieser Normierung mit Ziel- und in der Regel mit Distanzangaben (in km) signalisiert. Freizeitrouten werden nur bei hoher touristischer Eignung signalisiert. Ihre Wegweisung mit Ziel- und Kilometerangaben wird mit einem Routenfeld in hellblauer Farbe ergänzt (mit Routennummer und Routennamen). Verlaufen neue Alltagsverbindungen über bestehende Freizeitrouten (mit identischen Ziel- und Kilometerangaben), wird auf die zusätzliche Wegweisung der Alltagsverbindung verzichtet (keine Doppelsignalisation). In Luzern ist dies beispielsweise bei der wichtigen Pendlerachse aus dem Raum Luzern Nord über den Xylofonweg nach Luzern der Fall, welche mit der nationalen Veloroute 3 zusammenfällt.

Die Stadt selbst hat bisher weitgehend auf die Signalisation von weiteren Velorouten auf dem Stadtgebiet verzichtet. Erfahrungen mit der Signalisation von Velorouten haben gezeigt, dass eine Wegweisung für den Veloverkehr zweckmässig und leicht verständlich sein muss. Im dichten innerstädtischen (Quartier-)Strassennetz ist es oft wenig sinnvoll, einen Weg zu signalisieren, da selbst eine fachgerecht ausgeführte neue Wegweisung die Komplexität für die Velofahrenden erhöht und diese ablenken kann. Die Verständlichkeit leidet beispielsweise dann, wenn die Wegweisung bei Kreuzungen und Verzweigungen so komplex wird, dass sie im Fahrfluss nicht mehr lesbar ist (Sicherheitsrisiko). Die Stadt stützt sich daher auf das Manual «Velowegweisung ja oder nein»,

verfasst von der Velokonferenz Schweiz und von SchweizMobil. Darin werden die vier folgenden Grundsätze, die für eine Wegweisung sprechen, definiert:

1. Die Velowegweisung richtet sich an ortsunkundige Personen. Ortskundige beachten sie in der Regel kaum, da sie ihren Weg kennen.
2. Die Wegweisung von Strassen und Wegen ist dann sinnvoll, wenn sich diese zum Velofahren besonders eignen (sicher, attraktiv, zusammenhängend).
3. Eine Velowegweisung ist dann sinnvoll, wenn der Veloverkehr über eine längere Distanz gebündelt werden kann oder das Potenzial dazu besteht.
4. Signalisierte Alltagsverbindungen oder Freizeitrouten werden durch die zuständigen Langsamverkehrs-Fachstellen koordiniert und werden in den Plangrundlagen der verschiedenen Ebenen behördenverbindlich festgelegt.

Wie im Aktionsplan Veloverkehr festgehalten, wird 2020 mit der Überarbeitung des Richtplans Veloverkehr begonnen. Dazu gehört auch die Überprüfung des bestehenden Netzes der Radrouten. Mit der Überarbeitung und der Ergänzung dieses Netzes wird auch das Konzept der Signalisation der Radrouten und der wichtigen Ziele für den Veloverkehr überarbeitet und ergänzt. Das Konzept bildet somit einen Bestandteil des Richtplans und wird behördenverbindlich verankert. Das Signalisationskonzept wie auch der Richtplan beziehen sich auf das Stadtgebiet, schliessen aber an den Stadtgrenzen auf die überkommunalen Achsen an.

Der im Postulat enthaltenen Handlungsanweisung, dass Velowege **anstelle** von herkömmlichen Strassen für den MIV bevorzugt signalisiert werden, will der Stadtrat hingegen nicht folgen. Diese Praxis würde auch den allgemein anerkannten Grundsätzen der Signalisierung widersprechen.

Betreffend digitale Routenführung stehen verschiedene Mittel zur Verfügung, wie beispielsweise Google-Maps. Das Tiefbauamt wird solchen Anbietern geeignete Velorouten melden. Dies ist beispielsweise bereits beim Freigleis erfolgreich so gehandhabt worden.

Der Stadtrat ist bereit, die analoge und die digitale Signalisation wo sinnvoll zu überarbeiten und zu ergänzen. Es handelt sich dabei hauptsächlich um bereits vorgesehene konzeptionelle Arbeiten im Rahmen der Richtplanüberarbeitung. Die zusätzlichen Kosten können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden, dürften aber tiefer als Fr. 50'000.– ausfallen.

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen.

Stadtrat von Luzern