

Luzerner Velonetz jetzt!

Gestützt auf § 131 des Stimmrechtsgesetzes und Art. 6 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern verlangen die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Luzern in Form des ausgearbeiteten Entwurfs folgende Änderung des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität (sRSL 6.4.1.1.2 vom 29. April 2010)

Art. 3 Fuss- und Veloverkehr

Abs. 4 (neu)

Zur Umsetzung des Veloroutennetzes realisiert die Stadt bis spätestens **10 Jahre nach Inkrafttreten** dieser Bestimmungen insbesondere ein Netz aus sternförmigen sowie tangentialen Velobahnen, die **von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr weitgehend getrennt** geführt werden. Velobahnen werden als **Velostrassen** signalisiert oder auf **Radwegen** geführt, die je Fahrtrichtung eine **Breite von mindestens zwei Metern** aufweisen. Die Gesamtlänge dieses Netzes beträgt **mindestens 20 km**. Der Stadtrat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.

Auf dieser Liste können nur Stimmberechtigte der Stadt Luzern unterschreiben. Wer das Begehren unterstützt, muss Namen und Vornamen handschriftlich und leserlich auf die Unterschriftenliste schreiben und sie unterzeichnen. Wer das Ergebnis einer Unterschriftensammlung fälscht (Art. 282 des Strafgesetzbuches) oder wer bei der Unterschriftensammlung besticht oder sich bestechen lässt (Art. 281 des Strafgesetzbuches), macht sich strafbar.

Nr.	Name	Vorname	Geburtsdatum	Adresse (Strasse + Hausnummer)	Unterschrift	Kontrolle (leer lassen)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Bestätigung der Stimmberechtigung (wird von der Stadtverwaltung ausgefüllt)

Diese Unterschriftenliste enthält _____ (in Worten: _____) gültige Unterschriften von Stimmberechtigten der Stadt Luzern.

Luzern, _____ Der/Die Stimmregisterführer/in: _____

Das Initiativkomitee kann mit einfacher Mehrheit die Initiative zurückziehen und besteht aus:

Korintha Bärtsch, Lindenfeldstrasse 8, 6006 Luzern – **Barbara Irniger**, Stollbergstrasse 33, 6003 Luzern – **Ueli Leber**, Sentimatt 1, 6003 Luzern – **Thomas Spöring**, Schösslihalde 2B, 6006 Luzern

Publikation im Kantonsblatt: 29. August 2020. **Ablauf der Sammlungsfrist: 28. Oktober 2020**

Bitte so schnell wie möglich (spätestens bis 18. Oktober 2020), auch teilweise ausgefüllt, zurücksenden an:

Pro Velo Luzern, Postfach 3602, 6002 Luzern

oder in den Briefkasten werfen: Brüggligasse 9

Luzerner Velonetz jetzt!



Gute Gründe für das Luzerner Velonetz!

Luzern braucht eine zeitgemässe und zukunftsfähige Veloinfrastruktur!

- Velobahnen bilden das Rückgrat des städtischen und regionalen Veloroutennetzes.
- Sie stellen sicher, dass alle relevanten Arbeits-, Wohn-, Schul- oder Einkaufsorte am Veloroutennetz angeschlossen sind.
- Sie verbinden Velo- und öffentlichen Verkehr.

Diese Anforderungen an die Sicherheit und die Routenführung müssen Velobahnen erfüllen:

- Velobahnen sind qualitativ hochwertige Verbindungen im Veloverkehrsnetz.
- Velobahnen sind so ausgebaut, dass geübte und unsichere Velofahrende sie gleichermassen nutzbringend befahren können.
- Velobahnen sind weitgehend frei von motorisiertem Durchgangsverkehr.
- Velobahnen sind gegenüber dem einbiegenden Verkehr (soweit vom übergeordneten Gesetz erlaubt) vortrittsberechtigt, damit ein zügiges Vorankommen ohne ständiges Abbremsen möglich ist.
- Velobahnen können sowohl auf Quartierstrassen errichtet werden, die als Velostrassen signalisiert werden, als auch auf Radwegen, die vom übrigen Verkehr getrennt geführt werden.
- Velobahnen weisen eine genügende, normgerechte Breite auf, sodass Velofahrende sich gefahrlos überholen können (je Fahrtrichtung mind. 2 m Breite).
- Die neu entstehenden Velobahnen gehen nicht zu Lasten der Flächen für Fussgängerinnen und Fussgängern. Grünräume werden nur in äussersten Ausnahmen beschnitten.

Es gibt in Luzern schon Beispiele:

Konkret können Taubenhausstrasse, Xylophonweg und Freigleis als Beispiele gelten, an denen sich weitere Velobahnen orientieren müssen.

Die Beispiele zeigen auch Schwächen der heute existierenden Veloinfrastruktur auf:

- Der viel befahrene und begangene Xylophonweg ist deutlich zu wenig breit (z. B. im Begegnungsfall Veloanhänger mit Veloanhänger oder beim Überholen von Velos).
- Auf dem Xylophonweg und dem Freigleis sind Fuss- und Veloverkehr meist nur ungenügend getrennt. Das kann für Fussgängerinnen und Fussgänger zu gefährlichen Situationen führen.
- Auf der Taubenhausstrasse sind Velo- und Autoverkehr ungenügend getrennt. Das kann für Velofahrende zu gefährlichen Situationen führen.

Neue Velobahnen sind so zu gestalten, dass sie für Velofahrende von 8 bis 80 Jahren ausgelegt sind.