



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 20. März 2018  
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalmann-Bieri

### **A 423 Anfrage Frey Monique und Mit. über die Vision „Velonetz Kanton Luzern“ / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Monique Frey ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Monique Frey: Das Radroutenkonzept des Kantons Luzern wurde 1994 erstellt und 2009 revidiert. Eigentlich sollte es bereits umgesetzt sein, der Erstellungsgrad liegt aber bei knapp 70 Prozent. In seiner Antwort erklärt der Regierungsrat, solange das Radroutenkonzept nicht umgesetzt sei, wolle er nicht auf neue Forderungen und neue Erkenntnisse eingehen. Seit 1994 hat sich bezüglich Velos aber einiges getan, etwa mit den E-Bikes. Zudem steigen immer mehr Menschen auf das Velo um. Heutzutage ist es wichtig, ein Velo zu besitzen. Damit der Arbeitsweg mit dem Velo zurückgelegt werden kann, haben auch viele Firmen ihre Infrastruktur mit Duschen und Umkleidekabinen erweitert. Das aktuelle Radroutenkonzept muss dringend angepasst werden. Es braucht sogenannte Velo-Schnellstrassen, die auch über längere Strecken schnell und sicher ans Ziel führen. Ich bin überrascht, dass der Kanton strikt für die Velowege entlang der Kantonsstrassen und die Gemeinden für alle anderen Velowege zuständig sind. Um die Infrastruktur an die heutigen Gegebenheiten anzupassen, braucht es eine Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und den Gemeinden. Deshalb muss der Kanton die Verantwortung für die Ausarbeitung eines neuen Systems in Zusammenarbeit mit den Gemeinden übernehmen. Ich bin sehr enttäuscht darüber, dass eine solche Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden nicht möglich sein soll. Wir überlegen uns deshalb auch, Vorstösse zu diesem Thema einzureichen.

Erich Leuenberger: Die Anfrage ist von der Regierung sachlich und richtig beantwortet worden. Als Mitglied der VBK bin ich der Meinung, dass der Bau von Radwegen gleichzeitig mit dem Ausbau der Kantonsstrassen erfolgen soll. Ich begrüsse es, dass im Rahmen des Strassenbauprogramms alle vier Jahre über solche Anliegen und weitere Ausbauschritte diskutiert und befunden wird. Das Radroutenkonzept ist gegenwärtig zu 75 Prozent umgesetzt. Ich bin der Meinung, dass die Umsetzung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten gut und richtig erfolgt ist. Es macht keinen Sinn, Radwege zu bauen, ohne dass gleichzeitig die Strassen ausgebaut werden. Alle Ausbauschritte müssen an die finanziellen Möglichkeiten angepasst sein. Bei der Vision Velonetz Kanton Luzern handelt es sich meiner Meinung nach um eine Illusion, die so nicht umgesetzt werden kann, weil die Radwege je nachdem vom Kanton oder den Gemeinden finanziert werden müssen. Wir befinden uns aber auf einem guten Weg. Ich bin gespannt auf das neue Strassenbauprogramm, das sicher auch eine grosse Anzahl an Radwegkilometern enthält.

Josef Schuler: Die Vision der Anfrage gefällt mir, sie trifft den Puls der Zeit. Laut Antwort des Regierungsrates gehört die Zukunft einer nachhaltigen Mobilität. Darum bestätigt er auch, dass zugunsten des Veloverkehrs noch einiges zu verbessern sei. Die Zukunft hat aber bereits begonnen. Darum darf man nicht einfach warten. Innerhalb der letzten Jahre hat

beispielsweise die Zahl der E-Bikes enorm zugenommen. E-Bike-Fahrer nutzen wenn möglich die Radwege. Es gibt aber nicht überall Radwege. Dabei kommt es bei Ein- und Ausfahrten immer wieder zu gefährlichen Situationen. Das Velonetz muss dringend ausgebaut werden, da ein immer grösser werdender Teil der Bevölkerung mit dem Velo unterwegs ist. Mancher Autofahrer steigt auf das Velo um und gelangt so schneller und ökologischer ans Ziel. Die SP Hitzkirch hat sich lange dafür eingesetzt, dass die Strasse zwischen Baldegg und Gelfingen ausgebaut und fahrradtauglich wird. Nach mehr als zehnjährigem Sistieren wird der Weg in diesem Jahr realisiert. Die Velowege müssen weiter ausgebaut werden. Es macht keinen Sinn, nur gewisse Etappen zu bauen, denn dann enden die Velowege einfach mitten im Irgendwo. Das Radroutenkonzept von 1994 weist einen Realisierungsgrad von rund 75 Prozent und in Bezug auf das 2009 ergänzte Radroutenkonzept von rund 66 Prozent auf. Die im Strassengesetz festgesetzte Umsetzung von 90 Prozent der Massnahmen bis Ende 2013 konnte noch nicht erfüllt werden. Mit diesem Erfüllungsgrad kann man nicht zufrieden sein. Ich plädiere dafür, dass der Kanton das Radroutenkonzept möglichst rasch umsetzt und dazu die nötigen finanziellen und personellen Ressourcen erhält. Weiter muss ein Konzept für das Velonetz im Kanton entwickelt und umgesetzt werden.

Stefan Roth: Die CVP ist nicht nur für ein Nebeneinander von motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr (öV) und Langsamverkehr, sondern auch für eine Erhöhung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs. Behördenverbindliche Planungsgrundlage ist das aktuelle Radroutenkonzept. Dieses sieht zurzeit weder zusätzliche Velobahnen noch Velostrassen vor, wobei die Zuständigkeit auch bei den Gemeinden und Dritten liegt. Für die Umsetzung der Vision Velonetz Kanton Luzern sind einerseits behördenverbindliche Anpassungen durch den Kantonsrat und für die nachfolgende Umsetzung die entsprechenden finanziellen Mittel und personellen Ressourcen notwendig. Die finanziellen Mittel haben wir nun einmal nicht. Die CVP will deshalb keine Planung von zusätzlichen Velobahnen oder Velostrassen, sondern die konsequente und rasche Umsetzung des Radroutenkonzeptes. Ein Drittel der geplanten Massnahmen wurde bisher noch nicht realisiert, hier wollen wir ansetzen. Bei der jeweiligen Debatte des Strassenbauprogramms können Akzente gesetzt werden, zum Beispiel in Bezug auf die Entwicklung der E-Bike-Nutzung. Nun muss die Umsetzung des geltenden Radroutenkonzeptes und der darin festgehaltenen Massnahmen im Vordergrund stehen. Hierfür setzt sich die CVP ein. Die CVP unterstützt das Vorgehen der Regierung und ist mit der vorliegenden Antwort zufrieden.

Yvonne Zemp Baumgartner: Die SP ist über die Aussage der Regierung etwas irritiert, dass sie am bestehenden Radroutenkonzept festhält. Laut Antwort zu Frage 4 sieht die Regierung ein, dass sich die Rahmenbedingungen für den Radverkehr unter anderem infolge neuer Arbeitsgebiete, neuer Schulanlagen und der Zusammenführung von bestehenden Schulen und Schulbereichen usw. verändert haben. Infolge fehlender Finanzen und Ressourcen findet es die Regierung aber nicht notwendig, das bestehende Radroutenkonzept anzupassen. Bis jetzt wurden zwei Drittel des geplanten Radroutennetzes umgesetzt. Was gewinnt der Kanton, wenn er stur darauf beharrt, das Konzept aus dem Jahr 1994 zu Ende zu führen? Gerade ein Kanton mit knappen finanziellen Mitteln sollte nicht an diesem wenig alltagstauglichen System festhalten. Hätte sich der Kanton an die Vorgaben gehalten und das geplante Velonetz zeitnah umgesetzt, würden jetzt bereits Anpassungen vorgenommen, oder es käme zu einer Weiterentwicklung. Jetzt braucht es einen Zwischenstopp und die Anpassung des bestehenden Konzeptes. Oder wie will der Kanton erklären, dass er zwischen Oberkirch und Sursee am geplanten Radweg entlang der Kantonsstrasse festhält, obwohl die Nutzer der Bahnlinie entlang fahren, weil es sich um den direkteren Weg handelt? Mit den heutigen technischen Möglichkeiten suchen die Nutzer den optimalen Weg, der oft über Nebenstrassen führt. Ich habe im Januar ein Postulat eingereicht, das die Anpassung des Radroutenkonzeptes fordert. Das Postulat wurde von Mitgliedern aus praktisch allen Parteien unterzeichnet. Die Regierung soll die nötige Legitimation erhalten, das bestehende Radroutenkonzept den neuen Gegebenheiten

anzupassen, damit die Radfahrerinnen und Radfahrer im Kanton noch zahlreicher werden, die Benutzerfreundlichkeit zunimmt und das Wegnetz optimiert und verbessert wird. Dazu braucht es eine enge Zusammenarbeit mit dem Bund, den Gemeinden und den Nachbarkantonen.

Markus Hess: In den Zentren und der Agglomeration nimmt der Langsamverkehr zu. Laut öV-Umfrage 2015 liegt die Zufriedenheit der Velofahrenden bei 50 Prozent. Die GLP fordert den Kanton auf, mit dem Bau von durchgehenden und sicheren Velowegen vorwärtszumachen. Das Radroutenkonzept sieht keine Velobahnen und Velostrassen vor. Es ist nötig, sich mit neuen Errungenschaften und Trends im Verkehr auseinanderzusetzen, so etwa den E-Bikes. Der Kanton muss legislatorisch rechtzeitig aktiv werden und rasch reagieren. Bei der Sanierung von Strassen soll der Kanton auch weiterhin die Radwege mit einbeziehen.

Daniel Keller: Wir schliessen uns der Argumentation von FDP und CVP an. Das Radroutenkonzept ist auf Kurs. Es ist ein integrativer Bestandteil des Strassenbauprogramms und konzeptionell auf die Planungstätigkeit der Gemeinden und des Kantons abgestimmt. Der Kanton verfügt über keinen finanziellen Spielraum und ist auf das Strassenbauprogramm angewiesen. Die SVP unterstützt die weiteren geplanten Massnahmen. Es braucht aber keine zusätzlichen Massnahmen. Zudem sollte auch der Modalsplit nicht ausser Acht gelassen werden. Es grenzt an eine ideologische Geisteshaltung, wenn man das Gefühl hat, die Leute müssten auf den öV oder das Velo umsteigen. Der Kanton Luzern verfügt über ein attraktives Velonetz und einen attraktiven öV. Velofahren hängt aber auch mit anderen Komponenten zusammen. So fährt beispielsweise nicht jede Person gerne Velo bei nassem oder kaltem Wetter. Zum Transport von Waren eignet sich das Velo auch nicht in jedem Fall. Es ist richtig, am Radroutenkonzept festzuhalten.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Es geht hier um eine verbindliche Planungsgrundlage, die gesetzlich verankert ist. Beim Bau der Radrouten orientieren wir uns an den Kantonsstrassen. Dadurch ist die Finanzierung und die Entscheidungsbasis geklärt. Der finanzielle Aufwand wird über das Strassenbauprogramm abgewickelt. Wir sind mit der Umsetzung des Radroutenkonzeptes tatsächlich in Verzug, weil wir uns für den pragmatischen Weg entschieden haben, nämlich Radrouten in Zusammenhang mit Strassensanierungen zu erstellen. Es müssen noch einige Lücken geschlossen werden. Die Regierung hat erkannt, dass sich die Rahmenbedingungen geändert haben. Die Mobilität nimmt zu, und es gibt immer mehr Velofahrer. Gerade die E-Bikes stellen aber wegen ihrer Geschwindigkeit eine Herausforderung dar. Die alternativen Konzepte orientieren sich zum grössten Teil ebenfalls an den Kantonsstrassen. Es gibt aber Querverbindungen, die nicht den Kantonsstrassen folgen. Am Beispiel von Sursee zeigt sich die Komplexität. Die Projektplattform Sursee Plus hat sich mit einem Radroutenkonzept innerhalb ihres Entwicklungsträgers auseinandergesetzt. Etwa die Hälfte der Routen sind nicht kongruent. Das hat zu einem rechtlichen Problem geführt. Auch die Finanzierung gestaltet sich schwierig. Hinzu kommt noch der private Grundbesitz. Die Planung hat ergeben, dass solche Radrouten durch bestehende Gestaltungspläne von privaten Investoren sinnvoll wären. Deshalb stehen wir vor einer ganz neuen Herausforderung. Wir wollen uns dieser Herausforderung mit einem pragmatischen Vorgehen stellen. Die Regierung will das bestehende Radroutenkonzept fertigstellen und sich danach der alternativen Routen annehmen.