



Regierungsrat

Luzern, 17. Dezember 2021

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 644

Nummer: A 644
Protokoll-Nr.: 1573
Eröffnet: 21.06.2021 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Bärtsch Korintha und Mit. über Veloverkehrsmassnahmen in der Stadt und Agglomeration Luzern

Zu Frage 1: Wie gedenkt der Regierungsrat, ein zusammenhängendes Velowegnetz in der Agglomeration zu realisieren?

In der Session vom 18./19. Juni 2018 hat Ihr Rat die Postulate [P 518](#) Nussbaum Adrian und Mit. über eine Mobilitätsstrategie für den gesamten Kanton Luzern und [P 508](#) Zemp Baumgartner Yvonne und Mit. über die Überarbeitung des Radroutenkonzepts erheblich erklärt. An der Session vom 30. November und 1. Dezember 2020 hat Ihr Rat ausserdem die Motion [M 208](#) Zemp Baumgartner Yvonne und Mit. über die Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes für die Erstellung von Radrouten ausserhalb des Kantonsstrassennetzes erheblich erklärt. Durch die Annahme des Bundesbeschlusses über die Velowege (Velo-Initiative) am 23. September 2018 wurden ausserdem die Velowege in der Bundesverfassung verankert (Art. 88 [BV](#)). Auf dieser Basis hat der Bund das neue Bundesgesetz über Velowege ([Entwurf Veloweggesetz](#)) erarbeitet. Der Bundesrat hat am 19. Mai 2021 die Botschaft zum neuen Veloweggesetz zuhanden des Parlaments verabschiedet. Die Beschlussfassung durch das Parlament ist noch ausstehend. Im Zentrum stehen dabei eine Planungspflicht für Velowegnetze, die Definition von übergeordneten Planungsgrundsätzen, der Ersatz bei der Aufhebung von Velowegen und die Information über Velowegnetze. So werden die Kantone verpflichtet, ihre Velowege behördenverbindlich zu planen sowie für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen. Ausserdem sollen die Velowege, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden. Des Weiteren muss der Kanton Luzern eine kantonale Fachstelle für Velowege bezeichnen. Die Pläne für die Velowegnetze sind für die Behörden verbindlich. Die Kantone legen die übrigen Rechtswirkungen der Pläne fest und regeln das Verfahren für deren Erstellung und Änderung. Falls sie die Planung der kommunalen Wegnetze an ihre Gemeinden delegieren, sorgen sie für die Erfüllung der Aufgaben. Die kantonale Gesetzgebung muss somit an das durch das Veloweggesetz veränderte Bundesrecht angepasst werden. Die Anpassungen werden Teil der Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung sein.

Uns ist bewusst, dass Handlungsbedarf beim Veloverkehr besteht. Basierend auf dem sich in Erarbeitung befindenden Veloweggesetz sowie den Erheblicherklärungen des Postulates P 508 und der Motion M 208 wurde das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement mit der Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung für die nächsten 10-15 Jahre beauftragt. Diese soll das kantonale Radroutenkonzept von 1994 ablösen. Zu diesem Zweck wurde bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur die neue Stelle des Projektleiters Veloinfrastruktur / Veloplanung geschaffen.

Aktuell befindet sich der Projektauftrag für die Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung in Erarbeitung. Ein zusammenhängendes Velowegnetz in der Agglomeration zu schaffen, ist eine Zielvorgabe und wird auch vom neuen Veloweggesetz (siehe Antwort zu Frage 5) eingefordert werden (Art. 6 lit. a. Entwurf Veloweggesetz).

Der Ausbau der Veloinfrastruktur zu einem durchgängigen und attraktiven Velonetz ist auch im Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern vorgesehen ([B 87](#) vom 21. September 2021, Massnahme KS-M3.2). Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der vierten Generation wurde ausserdem eine Vertiefungsstudie Veloverkehr erarbeitet. Diese umfasst den Agglomerationsraum Luzern und unterteilt das Velonetz in die drei Kategorien Velobahn, Hauptverbindung und Nebenverbindung ein. Die Vertiefungsstudie wurde gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und dem regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus erarbeitet. Sie dient als Grundlage für die Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung im Agglomerationsraum Luzern. Im Hauptbericht des Agglomerationsprogrammes wird ausserdem der übergeordnete Handlungsbedarf beim Veloverkehr aufgezeigt. Für den Veloverkehr sieht das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern ([Berichtentwurf](#) für die Vernehmlassung) folgende strategische Stossrichtungen vor:

- Ein attraktives, durchgängiges und direktes kantonales Velowegnetz mit attraktiven und sicheren Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten realisieren, welches mit den kommunalen Netzen zweckmässig abgestimmt ist.
- Direkte und schnelle Verbindungen zwischen den Zentren sowie zu den ausserkantonalen Zentren schaffen und die Erschliessung der Siedlungszentren sowie die Feinerschliessung im Zentrum für den Veloverkehr ausbauen.
- Vorgaben für die Erstellung von Abstellflächen für Velos für die verschiedenen Raumtypen festlegen.
- Kompetenzen und Fachwissen im Veloverkehr innerhalb der kantonalen Verwaltung stärken.

Zu Frage 2: Wo sieht der Regierungsrat Potential für den Ausbau eines sicheren und attraktiven Velowegnetzes in der Agglomeration? Welche bestehenden Lücken will er prioritär und mit welchem Zeithorizont angehen?

Diese Frage kann aufgrund der erst beginnenden Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung aktuell noch nicht beantwortet werden (siehe Antwort zu Frage 1). Die Fragestellung wird Bestandteil der Planung sein und die Resultate werden somit im Konzept ersichtlich sein. Einen ersten Hinweis liefert das Agglomerationsprogramm der vierten Generation mit der Vertiefungsstudie Veloverkehr sowie der ausgewiesene Handlungsbedarf im Hauptbericht.

Zu Frage 3: Welchen Beitrag kann der Kanton dazu leisten? Wo setzt er auf die Zusammenarbeit mit den Gemeinden?

Der Kanton Luzern kann seinen Beitrag mit einer Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen im Sinne der erheblich erklärten Motion M 208 und weiteren rechtlichen Aspekten (siehe Antwort zu Frage 5) sowie mit einer partizipativen Erarbeitung der neuen kantonalen Veloverkehrsplanung (siehe Antwort zu Frage 1) leisten.

Zu Frage 4: Wie beurteilt der Kanton die Tatsache, dass Elektrowelos schneller unterwegs sind als Velofahrer*innen mit Muskelkraft? Wie kann gewährleistet werden, dass das Überholen für beide sicher, unproblematisch und unfallfrei erfolgen kann? Welche Breite muss ein Veloweg dafür aufweisen?

Der Umgang mit den schnellen E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h ist ein übergeordnetes Thema, das durch den Bund zu lösen ist. Die Frage kann aufgrund der erst beginnenden Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung aktuell noch nicht weitergehend beantwortet werden (siehe Antwort zu Frage 1). Die Fragestellung ist Bestandteil der Planung und die Resultate werden somit im Konzept ersichtlich sein.

Zu Frage 5: Versteht der Regierungsrat unter dem Ausbau der Veloinfrastruktur auch die Realisierung von Infrastruktur wie Ladestationen für E-Bikes, gedeckte Abstellplätze, Signalisationen, öffentliche Pumpen usw.?

Die aktuelle Rechtslage im Kanton Luzern sieht wie folgt aus: Gemäss § 22 des Weggesetzes ([WegG](#)) gelten die Vorschriften des Strassengesetzes ([StrG](#)), wenn Radwege Bestandteil einer Strasse sind. Das Strassengesetz definiert die Bestandteile der Strasse. Gemäss § 12 Absatz 1 StrG gelten als Bestandteile der Strasse alle Bauten und Anlagen, die zu ihrer Funktion aus technischen, betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind. § 12 Absatz 2 StrG definiert anschliessend die Strassenbestandteile im Sinne des Gesetzes. Bezüglich der Veloinfrastruktur sind darin Radstreifen und Radwege enthalten, sofern sie in Zusammenhang mit der Strasse stehen oder wenn sie in einem Nutzungsplan oder Strassenprojekt enthalten sind (§12 Abs. 2a StrG). Die Signalisation ist in § 12 Absatz 2c StrG enthalten. Ladestationen für E-Bikes, gedeckte Veloabstellplätze und öffentliche Pumpen sind im Gesetz nicht erwähnt. Somit besteht aktuell keine Rechtsgrundlage, solche Elemente zu planen oder zu finanzieren.

Mit den veränderten Rahmenbedingungen und Anforderungen der Velofahrenden sowie dem neuen Veloweggesetz ist diese Regelung allerdings im Rahmen der Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung zu überprüfen. Denn im Entwurf des Veloweggesetzes ist in Artikel 3 Absatz 2 umschrieben, welche Infrastrukturen das Velowegnetz umfassen. Im aktuellen Entwurf sind darin unter anderem Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen eingeschlossen. Mit Inkrafttreten des neuen Veloweggesetzes wird ein neues Bundesrecht geschaffen, an dessen Bestimmungen sich die Kantone zu halten haben.

Zu Frage 6: Wie beurteilt der Regierungsrat die Tatsache, dass Eltern ihre Kinder nicht mit dem Velo zur Kantonsschule Alpenquai fahren lassen, weil dies zu gefährlich sei?

Diese Thematik betrifft sowohl Verbindungen auf Kantonsstrassen wie auch auf Gemeindestrassen. Im Rahmen der Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung werden die bestehenden kantonalen Veloinfrastrukturen auf Sicherheitsdefizite untersucht. Im Agglomerationsprogramm der vierten Generation wird diesbezüglich der Handlungsbedarf beim Veloverkehr auf hoher Flughöhe aufgezeigt. Darin ist unter anderem festgehalten, dass für den Fuss- und Veloverkehr relevante Unfallschwerpunkte vor allem in der Stadt Luzern, insbesondere vom Tribschenquartier über die Seebrücke bis zum Schlossberg liegen. Der im Agglomerationsprogramm festgehaltene Handlungsbedarf ist bei der Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung zu berücksichtigen. Ziel des Projektes ist ein zusammenhängendes, durchgängiges, attraktives und sicheres Velonetz. Auf dieser Basis werden anschliessend in Abstimmung mit der Stadt Luzern Massnahmen geplant.

Zu Frage 7: Wie gedenkt der Regierungsrat, den Schweizerhofquai und den Bahnhofplatz für die Velofahrenden sicherer und attraktiver zu machen?

Im Rahmen der Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung werden Standards für den Veloverkehr erarbeitet. Ein Schwerpunkt werden dabei die Lösungen an Knoten darstellen. Beim Bahnhofplatz können Verbesserungen mit dem aktuell in Planung stehenden Projekt der Durchmesserperrens umgesetzt werden. Ausserdem ist die laufende Planung des

Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) zu beachten. Weitere Vorhaben sind gemäss dem Ergebnis der kantonalen Veloverkehrsplanung in die entsprechenden Planungs- und Bauprogramm der Stadt und des Kantons aufzunehmen. Zu prüfen sind auch realisierbare Zwischenlösungen. In diesem Zusammenhang hat die Stadt Luzern dem Kanton Luzern ein Gesamtkonzept für Tempo 30 auf Kantonsstrassen übergeben, in dem u.a. die Seebrücke enthalten ist.

Zu Frage 8: Welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht er bei der Alpenstrasse, der Bundesstrasse und der Haldenstrasse?

Diese Frage kann aufgrund der erst beginnenden Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung aktuell noch nicht beantwortet werden. Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 1 und 7.

Zu Frage 9: Die Veloparkplätze beim Regierungsgebäude an der Bahnhofstrasse sind sehr stark belegt bis überbelegt. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, zwei Autoparkplätze hinter dem Regierungsgebäude als Veloparkplätze umzuwidmen und so weitere Abstellplätze bereitzustellen?

Eine Aufhebung von Parkplätzen im Innenhof des Regierungsgebäudes zugunsten von Veloabstellplätzen sehen wir nicht vor. Wir nehmen den Input aber auf gerne auf, klären den künftigen Bedarf für Veloabstellplätze für Kantonsangestellte und für Besucherinnen und Besucher der kantonalen Gebäude rund um den Innenhof – auch mit Blick auf das mobil-flexible Arbeiten sowohl im künftigen Kantonalen Gebäude am Seetalplatz als auch im Regierungsgebäude – und prüfen gegebenenfalls eine Umsetzung. Die Errichtung von öffentlichen Veloabstellplätzen im privaten Innenhof des Regierungsgebäudes ist jedoch nicht geplant.

Zu Frage 10: Die Veloverbindung Neustadt–Kleinstadt über die Verlängerung Winkelriedstrasse ist eine beliebte und wichtige Verbindung der Neustadt- und Kleinstadt beziehungsweise Richtung Littau-Emmen. Der Durchgang beim Fach- und Wirtschaftsmittelschulzentrum am Hirschengraben ist jedoch verunmöglicht (Fahrverbot) oder erschwert und in Konflikt mit Fussgänger*innen (schmale Wege). Ebenso hat die heutige Parkgestaltung (Wiese/ Gebüsch) Verbesserungspotential. Kann sich der Regierungsrat eine Umgestaltung des Parks hinter dem Schulhaus im Sinne einer attraktiveren Gestaltung für den Aufenthalt, kombiniert mit einer besseren Veloverbindung, vorstellen?

Eine attraktivere Gestaltung des Innenhofs des Regierungsgebäudes, kombiniert mit einer besseren Veloverbindung, ist aktuell nicht vorgesehen. Die Prüfung einer besseren Veloverkehrsverbindung wird allerdings Bestandteil der Überarbeitung der kantonalen Veloverkehrsplanung sein (siehe Antwort zu Frage 1).