



Regierungsrat

Luzern, 23. Januar 2018

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 423

Nummer: A 423
Protokoll-Nr.: 51
Eröffnet: 18.09.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Frey Monique und Mit. über die Vision „Velonetz Kanton Luzern“

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die vorgeschlagene Vision «Velonetz Kanton Luzern»?

Wir begrüßen jedes Engagement im Interesse einer nachhaltigen Mobilität und einer Veränderung des Modalsplits zugunsten des Radverkehrs. Auch im geltenden kantonalen Richtplan wird dem Fuss- und Radverkehr eine grosse Bedeutung beigemessen. So wird in der richtungsweisenden Festlegung M6 festgehalten, dass das Wegnetz sicher, umwegfrei, durchgehend und räumlich attraktiv zu gestalten ist. Der Modalsplit soll zugunsten des Veloverkehrs erhöht werden.

Im Kanton Luzern werden die Kantonsstrassen vom Staat erstellt und stehen unter seiner Hoheit und in seinem Eigentum. Ihr Rat beschliesst alle vier Jahre ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. In diesem wird unter anderem festgelegt, welche Vorhaben für den Radverkehr entlang von Kantonsstrassen geplant und realisiert werden können. Die Gemeindestrassen werden von der Gemeinde erstellt und stehen unter ihrer Hoheit und in ihrem Eigentum. Die Planung und Realisierung insbesondere von Vorhaben für den Radverkehr entlang von Gemeindestrassen obliegt somit den Gemeinden.

Behördenverbindliche Planungsgrundlage für die Radverkehrsanlagen bildet zurzeit das ergänzte Radroutenkonzept 1994/2009. Es zeigt das Radroutenangebot im Kanton Luzern und die zu treffenden Massnahmen nach Prioritäten abgestuft in Situationsplänen auf. In diesen sind auch alternative Routen auf untergeordneten Strassen bezeichnet. Im Weiteren ist im Radroutenkonzept festgehalten, wie Radverkehrsanlagen entlang von Strassen und auf Verkehrsknoten zu projektieren sind. Das Konzept enthält Angaben über den Bau strassenbegleitender Radverkehrsanlagen, über ihre Merkmale und Abmessungen sowie ihre Gestaltung. Ihr Rat hat im Juni 1995 den Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzept 1994 zustimmend zur Kenntnis genommen. Im Jahr 2008 wurde das Radroutenkonzept überprüft und ergänzt. Die Ergänzungen hat Ihr Rat im November 2009 wiederum zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die beiden Beispielkarten der Vision Velonetz Kanton Luzern entsprechen bezüglich der Linieneinführung der Radverkehrsanlagen entlang von Kantonsstrassen in vielen Teilen dem Radroutenkonzept. Zusätzlich enthält die Vision Velonetz Kanton Luzern Veloachsen auf Gemeinde- resp. untergeordneten Strassen. Die Anforderungen der Vision Velonetz Kanton Luzern an die Veloachsen entsprechen jedoch mehrheitlich nicht den Projektierungsgrundlagen des Radroutenkonzepts oder greifen teilweise über dessen behördenverbindlichen Vorgaben

hinaus und verlangen weitere Massnahmen an bereits nach den Vorgaben des Radroutenkonzepts realisierten Radverkehrsanlagen.

Im Radroutenkonzept sind weder Velobahnen zur Überbrückung von langen Distanzen vorgesehen, die autofrei, direkt, vortrittsberechtigt und mit der Möglichkeit zum Überholen ausgestattet sind, noch Velostrassen, die über eine geringe Anzahl Autos verfügen. Velostrassen, die auf nicht verkehrsorientierten Strassen angedacht sind, obliegen gemäss Einreihung der Strassen und den im Strassengesetz festgelegten Zuständigkeiten zudem den Gemeinden oder Dritten.

Zu Frage 2: Wo sieht der Regierungsrat die Vor- und Nachteile, das Veloroutennetz in Velobahnen, Velostrassen, Velowege/Velostreifen einzuteilen?

Velowege und Velostreifen entsprechen den Projektierungsgrundlagen des Radroutenkonzepts und verbessern die Verkehrssicherheit. Die in der Vision Velonetz Kanton Luzern definierten Anforderungen und Veloachsen gehen jedoch – wie zuvor schon ausgeführt – über die behördenverbindlichen Vorgaben des Radroutenkonzepts hinaus. Die Vor- und Nachteile von Velostrassen und Velobahnen werden zum heutigen Zeitpunkt sowohl auf fachlicher als auch politischer Ebene unterschiedlich beurteilt. Als Beispiel sei das von den Gemeinden Kriens und Luzern realisierte Freigleis (Fuss- und Radverkehrsachse auf dem alten Zentralbahntrasse) erwähnt, das die Anforderungen an eine Velobahn gemäss der Vision Velonetz Kanton Luzern noch nicht erfüllt.

Eine Realisierung der Vision Velonetz Kanton Luzern würde eine Anpassung der behördenverbindlichen Vorgaben durch Ihren Rat bedingen. Weiter ist zu beachten, dass für die Umsetzung der Vision zusätzliche, nicht zur Verfügung stehende finanzielle Mittel und Ressourcen erforderlich wären.

Zu Frage 3: Wo ist dieses neu vorgeschlagene Velonetz durch bestehende Velowege/Velostreifen bereits erfüllt? Wo braucht es einen Ausbau, um die Forderungen nach einer sicheren, direkten und komfortablen Vernetzung aller wichtigen Zentren und Wohngebiete im Kanton Luzern mit Velos zu erreichen?

Die Umsetzung der Massnahmen gemäss Radroutenkonzept entlang der Kantonsstrassen wird in den Bauprogrammen ausgewiesen. Zusätzlich ist der aktuelle Stand der Umsetzung auf der Homepage der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (www.vif.lu.ch) dokumentiert. Bei der Mehrzahl der realisierten Radverkehrsanlagen im Kanton Luzern handelt es sich um kombinierte Rad- und Gehwege, Radstreifen oder Anlagen im Mischverkehr. Radverkehrsanlagen ausserhalb der Kantonsstrassen fallen in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden und der privaten Strasseneigentümerinnen und -eigentümer.

Velobahnen und Velostrassen sind im Radroutenkonzept nicht enthalten. Gemäss den in der Vision definierten Anforderungen an Velostrassen liegt deren Realisierung nicht in der kantonalen Zuständigkeit. Das in der Anfrage beschriebene Freigleis (Fuss- und Radverkehrsachse auf dem alten Zentralbahntrasse) in den Gemeinden Luzern und Kriens ist im Radroutenkonzept als alternative Radroute bezeichnet.

Zu Frage 4: Ist der Regierungsrat bereit, das Radroutenkonzept mit Veloachsen zu ergänzen?

Sowohl das Radroutenkonzept 1994 als auch die Ergänzung 2009 hat Ihr Rat zustimmend zur Kenntnis genommen. Dabei wurde die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen um 54 km auf neu 415 km erhöht. Bis Ende 2016 wurden rund 273 km der Massnahmen umgesetzt.

Dies entspricht in Bezug auf das Radroutenkonzept 1994 einem Realisierungsgrad von rund 75 Prozent und in Bezug auf das 2009 ergänzte Radroutenkonzept einem Realisierungsgrad von rund 66 Prozent. Die im Strassengesetz vorgesehene Umsetzung von 90 Prozent der Massnahmen bis Ende 2013 konnte noch nicht erfüllt werden.

Unserem Rat ist bewusst, dass sich die Rahmenbedingungen für den Radverkehr unter anderem infolge neuer Arbeitsgebiete, neuer Schulanlagen, der Zusammenführung von bestehenden Schulen und Schulbereichen, Gemeindefusionen, E-Bikes sowie Anpassungen der Normen verändern. Eine Überarbeitung des Radroutenkonzepts sehen wir zurzeit aber nicht vor. Eine Überarbeitung setzt eine umfassende Planung und Mitwirkung sämtlicher Interessierten voraus und ist mit hohem personellen und finanziellen Aufwand verbunden. Zudem wäre die Finanzierung neuer respektive zusätzlicher Radverkehrsanlagen sicherzustellen. Im Sinn der Kontinuität und gemäss § 45 des Strassengesetzes setzen wir den Fokus deshalb vorerst weiter auf die Umsetzung des geltenden Radroutenkonzeptes und der darin festgehaltenen dringendsten Massnahmen.

Zu Frage 5 Welche Strategien verfolgt der Regierungsrat, um die Veloinfrastruktur anzupassen, da die Anforderungen durch den hohen Anteil von E-Bikes deutlich gestiegen sind?

Wie in der Antwort zur Frage 4 zuvor dargelegt, ist sich unser Rat bewusst, dass sich die Rahmenbedingungen für den Radverkehr unter anderem wegen der stetigen Zunahme des Anteils an E-Bikes und der daraus resultierenden Anpassungen der Normen stetig verändern. Im Sinn der Kontinuität und mangels personeller und finanzieller Ressourcen steht für uns zurzeit aber weiterhin die Umsetzung des von Ihrem Rat beschlossenen Radroutenkonzepts im Vordergrund, zumal wir überzeugt sind, dass sich damit der Veloverkehr weiterhin zeitnah fördern und der Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit erhöhen lässt.