



Botschaft des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 160

**zum Entwurf eines
Kantonsratsbeschlusses
über die Volksinitiative
«Mehr fürs Velo»**

Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses, mit dem die Gesetzesinitiative «Mehr fürs Velo» abgelehnt werden soll.

Am 27. April 2009 hat ein Initiativkomitee, bestehend aus Mitgliedern von Pro Velo, Veloped, VCS, Grünen, SP, Jungen Grünen und Juso ein kantonales Volksbegehren mit dem Titel «Mehr fürs Velo» eingereicht. Die Initiative verlangt die Schaffung eines neuen Gesetzes mit dem Zweck, die Benützung des Velos als Verkehrsmittel im Kanton Luzern zu fördern. Im Gesetz sollen Massnahmen verankert werden, die den Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen im Kanton Luzern innert zehn Jahren verdoppeln. Erwähnt werden von den Initiantinnen und Initianten Massnahmen im Infrastrukturbereich, Motivationskampagnen und finanzielle Anreize.

Der Anteil des Veloverkehrs im Kanton Luzern liegt heute deutlich über dem schweizerischen Durchschnitt. Ebenso überdurchschnittlich ist der Fahrradbestand. Der Kanton Luzern hat in den letzten 15 Jahren Radverkehrsanlagen mit einer Gesamtlänge von weit über 100 Kilometern realisiert und damit das vor 1994 bestehende Radwegnetz verdoppelt. Mit der Ergänzung 2009 des «kantonalen Radroutenkonzepts 1994» wurden Angebot, Massnahmen und Projektierungsgrundlagen den neuen Bedürfnissen angepasst und das Radroutenkonzept 1994 um 54 Kilometer auf neu 415 Kilometer erhöht. Seit 2003 besteht ein Park-and-ride-Konzept, das die Kombination Fahrradfahren/öffentlicher Verkehr fördert. Gestützt auf dieses Konzept wurden 40 zusätzliche, vom Kanton mitfinanzierte Bike-and-ride-Anlagen erstellt. An den Luzerner Schulen ist das Velofahren im Fach Mensch und Umwelt explizit unter dem Arbeitsfeld «Verkehr» thematisiert. Die Instruktion über korrektes und sicheres Velofahren findet im Rahmen des Verkehrsunterrichts der Luzerner Polizei an allen Schulen statt. Aktivitäten zur Förderung des Veloverkehrs finden zudem im Rahmen des kantonalen Mobilitätsmanagements statt. Dank den Massnahmen für den Veloverkehr liegt der Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen im Kanton Luzern bei 7,4 Prozent und damit deutlich über dem schweizerischen Mittel von 5,3 Prozent. Eine Verdopplung des Anteils innert zehn Jahren, wie dies in der Initiative gefordert wird, erscheint unrealistisch und ist allein mit ordentlichen Massnahmen kaum umsetzbar.

Der Kanton Luzern verfügt über eine ausreichende Palette an Veloförderungsmaßnahmen und besitzt mit dem Strassengesetz und dem Weggesetz, dem Planungs- und Baugesetz und der Planungs- und Bauverordnung, dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen, dem Radroutenkonzept, dem kantonalen Richtplan 2009 sowie dem Park-and-ride-Konzept ausreichend rechtliche Grundlagen und Planungsinstrumente, die programmatische Ziele in Bezug auf die Veloförderung vorgeben. Ein wie von der Initiative gefordertes Gesetz zur Förderung des Veloverkehrs ist bisher in keinem Kanton der Schweiz in Kraft getreten oder in Vorbereitung, und es besteht auch im Kanton Luzern weder der Anlass noch die Notwendigkeit, die bestehenden Rechtsgrundlagen zum Veloverkehr in einem neuen selbständigen Erlass zusammenzufassen. Vielmehr sollen die bestehenden Förderungsmaßnahmen, die sich im schweizerischen Vergleich als erfolgreich erwiesen haben, konsequent fortgesetzt werden.

Aus allen genannten Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Volksinitiative «Mehr fürs Velo» ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft zum Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Volksinitiative «Mehr fürs Velo».

I. Die Volksinitiative

1. Wortlaut und Begründung

Am 27. April 2009 reichte ein Initiativkomitee, bestehend aus Mitgliedern von Pro Velo, Velociped, VCS, Grünen, SP, Jungen Grünen und Juso ein kantonales Volksbegehren mit dem Titel «Mehr fürs Velo» ein. Gestützt auf § 21 der Verfassung des Kantons Luzern vom 17. Juni 2007 (KV; SRL Nr. 1) stellen die Initiantinnen und Initianten folgendes Begehren in der Form der allgemeinen Anregung: «Der Kanton erlässt ein Gesetz mit dem Zweck, die Benützung des Velos als Verkehrsmittel im Kanton Luzern zu fördern. Das Gesetz hat Massnahmen vorzusehen, die den Anteil des Veloverkehrs an den Wegetappen im Kanton Luzern innert 10 Jahren verdoppeln.»

Die Initiantinnen und Initianten weisen in der Begründung ihres Anliegens darauf hin, dass Velofahren gesund sei, keinen Lärm mache und umweltfreundlich sei. Wer Velo fahre, helfe mit, den CO₂-Ausstoss zu senken, verursache weder hohe Ozonkonzentrationen noch Feinstaub. Velofahren helfe auch beim Sparen, da Radfahrende keine breiten Strassen und keine grossen Parkhäuser bräuchten und erst noch etwas für ihre Gesundheit täten. Der Kanton Luzern habe zwar in den letzten Jahren einige neue Radwege gebaut. Doch dies reiche zur Förderung des Veloverkehrs nicht. Nach Meinung der Initiantinnen und Initianten wäre es möglich, dass mehr Strecken mit dem Velo zurückgelegt werden. Dazu brauche es jedoch weitere Fördermassnahmen wie auch den Abbau von Benachteiligungen der Velofahrenden.

Als Massnahmen erwähnen die Initiantinnen und Initianten «insbesondere»:

- Verbesserung der Infrastruktur: Sanierung von Unfallschwerpunkten, Ausbau der Routen und von Veloabstellplätzen an Bahnhöfen und publikumsintensiven Anlagen, bessere Mitnahme des Velos im öffentlichen Verkehr,
- Änderungen der gesetzlichen Grundlagen: Berücksichtigung von Velomassnahmen im Planungs- und Baugesetz; Anpassung des Steuergesetzes im Bereich der Abzugsmöglichkeiten für Velo und öffentlichen Verkehr,
- Motivation: Kampagnen an Schulen und für Erwachsene, Vorbildfunktion durch die öffentliche Hand,
- finanzielle Anreize: Fördermittel für Bike-and-ride, Unterstützung von Unternehmen, die Veloförderung betreiben.

2. Zustandekommen und Behandlung

Die Sammlungsfrist der Gesetzesinitiative begann am 3. Mai 2008 nach der formellen Vorprüfung durch das Justiz- und Sicherheitsdepartement. Die Kontrolle der ausgefüllten Unterschriftenbogen ergab, dass die Initiative insgesamt von 4641 stimmberechtigten Luzernerinnen und Luzernern gültig unterzeichnet wurde. Am 5. Mai 2009 erklärten wir gestützt auf § 141 des Stimmrechtsgesetzes (SRL Nr. 10) die Initiative als zustande gekommen (vgl. Kantonsblatt Nr. 19 vom 9. Mai 2009, S. 1241). Gemäss § 82b Absatz 1 des Kantonsratsgesetzes (SRL Nr. 30) unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat innert einem Jahr, seit das Zustandekommen einer Gesetzesinitiative veröffentlicht wurde, Botschaft und Entwurf für dessen Stellungnahme. Der Kantonsrat nimmt nach § 82c Absatz 1 des Kantonsratsgesetzes mit einem Kantonsratsbeschluss zu einer Gesetzesinitiative Stellung: Erweist sich die Initiative als rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar, erklärt er sie ganz oder teilweise als ungültig. Soweit die Initiative gültig ist, kann er sie annehmen oder ablehnen.

Nimmt der Kantonsrat eine nicht-formulierte Gesetzesinitiative an, hat ihm der Regierungsrat gemäss § 82e des Kantonsratsgesetzes innert Jahresfrist Botschaft und Entwurf für die verlangte Gesetzesvorlage zu unterbreiten. Der Kantonsrat hat sodann in zweimaliger Beratung eine Gesetzesvorlage zu verabschieden, die inhaltlich dem Initiativbegehren entspricht. Lehnt er die in der Einzelberatung ausgearbeitete Gesetzesvorlage ab, unterliegt sie der Volksabstimmung. Nimmt er sie an, unterliegt sie nach den Vorschriften der Kantonsverfassung dem fakultativen Referendum.

Lehnt der Kantonsrat eine Initiative ab, kann er dem Regierungsrat gemäss § 82c Absatz 3 des Kantonsratsgesetzes den Auftrag erteilen, einen Gegenentwurf auszuarbeiten. Der Regierungsrat hat ihm sodann innert Jahresfrist Botschaft und Entwurf vorzulegen. Die Initiative und der Gegenentwurf werden nach dessen Beschluss den Stimmberechtigten gemäss § 82h des Kantonsratsgesetzes in einer Doppelabstimmung unterbreitet. Lehnt der Kantonsrat eine Gesetzesinitiative ab und verzichtet er auf einen Gegenentwurf, wird die Initiative nach § 82f des Kantonsratsgesetzes der Volksabstimmung unterbreitet.

II. Förderung des Veloverkehrs im Kanton Luzern

1. Bestehende rechtliche Grundlagen

Die Initiative verlangt den Erlass eines Gesetzes zur Förderung des Veloverkehrs. Bereits heute bestehen auf kantonaler und kommunaler Ebene mehrere gesetzliche Bestimmungen und behördenverbindliche Aussagen zum Veloverkehr, welche im Folgenden erläutert werden.

a. Strassengesetz

Radstreifen sowie Radwege, die mit einer Strasse im Zusammenhang stehen und mit dieser gleichlaufen oder – sofern sie von der Strasse getrennt geführt werden – in einem Nutzungsplan oder Strassenprojekt enthalten sind, sind gemäss § 12 des Strassengesetzes (StrG; SRL Nr. 755) Bestandteile der Strasse. Es gelten somit die Vorschriften des Strassengesetzes.

Der Kanton ist zuständig für die Planung, die Erstellung und den Unterhalt der Radverkehrsanlagen entlang von Kantonsstrassen und die Gemeinden entlang der in ihrem Eigentum stehenden Strassen (vgl. §§ 43 und 48 Abs. 1 StrG).

Unter Beachtung der Verkehrssicherheit, der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes ist beim Planen, Projektieren, Bauen und Unterhalten von Strassen und ihren Bestandteilen grundsätzlich zu berücksichtigen, dass das Strassennetz den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer genügen muss und die schwächeren Verkehrsteilnehmer durch planerische, bauliche oder gestalterische Massnahmen geschützt werden, wobei die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen sowie die wirtschaftliche Verwendung der Mittel mitbeachtet werden (§ 2 Abs. 2a, e und h StrG). Ausdrücklich sind im Abschnitt Strassenbau des Strassengesetzes bauliche Massnahmen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer vorgesehen, indem im Interesse der Verkehrssicherheit die erforderlichen Anlagen für Fussgänger und Radfahrer zu erstellen sind, wo dies die örtlichen Verhältnisse zulassen (§ 37 Abs. 1 StrG).

Die Zielsetzung in § 45 Absatz 3 des Strassengesetzes gibt vor, bis Ende 2013 die im «kantonalen Radroutenkonzept 1994» enthaltenen Radwege zu 90 Prozent ihrer Gesamtlänge zu realisieren und als sichere, zusammenhängende, direkte und attraktive Pendlerverbindungen sowie Schul- und Arbeitswege zu gestalten.

Soweit durch Bauten und Anlagen oder Teile davon Verkehr verursacht oder vermehrt wird, hat der Bauherr gemäss § 93 Absätze 1 und 3 des Strassengesetzes bei ihrer Errichtung, Erweiterung, Zweckänderung oder bei neubauähnlichen Umbauten in einzelnen Geschossen oder ganzen Gebäuden auf dem Baugrundstück Abstellflächen auch für Zweiradfahrzeuge bereitzustellen. Sie sind zu überdachen und ebenerdig anzulegen, soweit die örtlichen Verhältnisse es zulassen und die Kosten zumutbar sind. Das Ausmass der Abstellfläche ist gestützt auf die kommunalen Bestimmungen in der Baubewilligung festzulegen. Die kommunalen Bau- und Zonenreglemente enthalten entweder selber Regelungen über die Abstellflächen für Fahrräder, oder sie verweisen auf das Strassenreglement beziehungsweise das Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) der Gemeinde.

b. Weggesetz

Sind die Radwege nicht Bestandteil einer Strasse, können die Gemeinden Radwege bauen. Es gelten dabei die Bestimmungen des Weggesetzes (§ 22 Abs. 2 Weggesetz; SRL Nr. 758a).

c. Planungs- und Baugesetz

Die Erschliessung stellt eine wichtige Bauvoraussetzung dar. Ohne Erschliessung sind Grundstücke, auch wenn sie in der Bauzone liegen, nicht überbaubar. Als Erschliessung wird die Gesamtheit aller Einrichtungen bezeichnet, die notwendig sind, damit ein Grundstück rechtmässig genutzt werden kann. Das Bundesrecht stellt an die Erschliessung allerdings nur minimale Anforderungen, indem eine hinreichende Zufahrt und die erforderlichen Werkleitungen verlangt werden (Art. 19 Abs. 1 Bundesgesetz über die Raumplanung [Raumplanungsgesetz], RPG; SR 700). Ausserdem muss die Zufahrt die Verkehrssicherheit aller Benutzer gewährleisten. Das kantonale Recht konkretisiert sodann die Erschliessungsanforderungen. Die Gemeinden erlassen gestützt auf Artikel 31 Absätze 1 und 2 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) und § 40 des Planungs- und Baugesetzes (PBG; SRL Nr. 735) einen kommunalen Erschliessungsrichtplan, der neben den anderen Anlagen zur Erschliessung der Bauzonen die bestehenden und die erforderlichen Radwege enthält. Darin werden behördenverbindlich die noch umzusetzenden Massnahmen und deren mutmassliche Kosten aufgezeigt sowie die Prioritäten festgelegt. Die Gemeinde ist verpflichtet, die Bauzonen innerhalb der darin vorgesehenen Fristen zu erschliessen (Art. 19 Abs. 2 RPG).

Der Gestaltungs- oder der Bebauungsplan für ein Einkaufs- oder Fachmarktzentrum nach § 170 Absatz 3 des Planungs- und Baugesetzes muss die bestehenden sowie die neu zu erstellenden oder zu ändernden Erschliessungsanlagen aufführen und deren Realisierung sicherstellen. Für die Bedarfsermittlung von Abstellanlagen für Zweiräder im Zusammenhang mit dem Bau von Einkaufs- und Fachmarktzentren ist die Schweizer Norm (SN) 640 065 der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute (VSS) anzuwenden, welche die Grundlagen für die Bestimmung des Standardbedarfs an Abstellfeldern für leichte Zweiräder enthält (§ 54 Abs. 2 Planungs- und Bauverordnung; PBV, SRL Nr. 736).

d. Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Der Kanton Luzern hat sich im Gesetz über den öffentlichen Verkehr ein qualitativ hochstehendes Mobilitätsmanagement zum Ziel gesetzt (§ 2 Abs. 2e öVG; SRL Nr. 775). Bei der Förderung einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität spielen das Velo und die Anbindung des Velos an den öffentlichen Verkehr eine wichtige Rolle.

e. Steuergesetz

Unselbständig Erwerbstätige können vom steuerbaren Reineinkommen die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen der Wohn- und der Arbeitsstätte als Berufskosten

abziehen (§ 33 Abs. 1a Steuergesetz; SRL Nr. 620). Gestützt auf die Berufskostenverordnung des Bundes (SR 642.118.1) ist im Kanton Luzern der Steuerabzug für den Gebrauch des Fahrrads auf 700 Franken festgelegt.

f. Kantonaler Richtplan 2009

Im kantonalen Richtplan 2009, der sich auf Artikel 6 des Raumplanungsgesetzes und auf § 7 des Planungs- und Baugesetzes stützt, wird dem Radverkehr eine grosse Bedeutung eingeräumt. Als Koordinationsaufgabe ist festgehalten, dass die Realisierung des kantonalen Radroutenkonzepts und die Schliessung von Lücken im Radroutennetz zügig voranzutreiben sind. Ziel ist ein zusammenhängendes, auf die Bedürfnisse des täglichen Verkehrs (Arbeits-, Schul- und Einkaufswege) und der Erholung abgestimmtes Gesamtnetz. Der Schwerpunkt ist auf den Ausbau und die Attraktivitätssteigerung der nachgefragten Routen, auf die Behebung von Unfallschwerpunkten und die Anbindung des Siedlungsgebietes an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu legen. In Bezug auf die Anbindung des Radverkehrs an den öffentlichen Verkehr sind gemäss dem kantonalen Richtplan 2009 an geeigneten Haltestellen Veloabstellplätze zu realisieren (Bike-and-ride-Anlagen).

g. Kantonales Radroutenkonzept

Das kantonale Radroutenkonzept 1994 ist eine behördenverbindliche Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen bei der Erarbeitung des Bauprogramms für die Kantonsstrassen. Es zeigt das Radroutenangebot, die zu treffenden Massnahmen – abgestuft nach ihrer Priorität – und die Projektierungsgrundlagen auf. Mit unserem Planungsbericht B 119 vom 7. Juli 2009, den Ihr Rat am 30. November 2009 in zustimmendem Sinn zur Kenntnis genommen hat, ist das kantonale Radroutenkonzept 1994 ergänzt worden. Dabei sind die Massnahmen auf das nachgewiesene Bedürfnis hin überprüft worden. In den letzten 15 Jahren haben sich die Bedürfnisse derart geändert, dass die Massnahmen und ihre Prioritäten anzupassen und neue Massnahmen ins Konzept aufzunehmen waren. Dadurch wurde die Gesamtlänge der Radrouten im Kanton Luzern von 361 Kilometer auf 415 Kilometer erhöht.

h. Bauprogramm für die Kantonsstrassen

Das gemäss § 45 des Strassengesetzes mindestens alle vier Jahre durch Ihren Rat zu beschliessende Bauprogramm für die Kantonsstrassen stellt die Umsetzung der im kantonalen Radroutenkonzept 1994 und im Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 aufgezeigten Massnahmen sicher. Das Baupro-

gramm für die Kantonsstrassen 2007–2010 enthält Kriterien, nach denen die Aufnahme von Bauvorhaben in das Bauprogramm entschieden wird. Darunter erscheint die Erstellung von Radverkehrsanlagen als Grundsatz und die Umsetzung des Radroutenkonzepts 1994 in der Prioritätenliste an fünfter Stelle (vgl. Botschaft B 153 vom 4. Juli 2006).

2. Anteil des Veloverkehrs

Die Gesetzesinitiative «Mehr fürs Velo» verlangt eine Verdopplung des Anteils des Veloverkehrs an den Wegetappen innert zehn Jahren. Als Bezugsgrösse nennen die Initiantinnen und Initianten 7,4 Prozent im Jahr 2005. Diesen Anteil zeigt der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005, den die LUSTAT Statistik Luzern ermittelte.¹ Mit einem Anteil von 7,4 Prozent an den Wegetappen liegt der Kanton Luzern deutlich über dem schweizerischen Mittel von 5,3 Prozent. Dabei liegen die Luzerner Werte in allen Kategorien – Arbeit, Einkaufen, geschäftliche Tätigkeit, Freizeitaktivität, Begleitweg/Serviceweg, anderes – merklich höher als der Landesdurchschnitt. Überdurchschnittlich im Vergleich zur Gesamtschweiz ist im Kanton Luzern auch der Fahrradbestand. So besitzen 76,1 Prozent aller Luzerner Haushalte im Minimum ein Fahrrad, und auf einen Haushalt kommen durchschnittlich zwei Velos. Im schweizerischen Durchschnitt sind 70,6 Prozent der Haushalte mit mindestens einem Fahrrad ausgerüstet, der Durchschnitt pro Haushalt liegt bei 1,8 Velos.

Aus der alle zehn Jahre und letztmals 2000 durchgeführten Volkszählung ist das Verkehrsverhalten der Pendlerinnen und Pendler (Erwerbstätige sowie Schülerinnen und Schüler) im Detail bekannt. Im Kanton Luzern nahm der Anteil der Radfahrenden an den insgesamt im Pendlerverkehr zurückgelegten Wegen zwischen 1990 und 2000 von 11,7 auf 12,1 Prozent zu. Im deutschschweizerischen Mittel hat sich demgegenüber der Anteil der Radfahrenden von 11,1 auf 10,8 Prozent vermindert. Im Kanton Zürich beispielsweise hat sich der entsprechende Anteil von 8,0 auf 7,7 Prozent reduziert. 2010 führt der Bund keine Volkszählung mehr durch, bei der alle Haushalte nach dem Pendlerverkehrsverhalten befragt werden. Als Ersatz kann die gesamtschweizerische Stichprobenerhebung Mikrozensus Verkehr dienen, bei der alle fünf Jahre in telefonischen Interviews das Verkehrsverhalten der Haushalte befragt wird. Diese Erhebung hat den Vorteil, dass sämtliche Verkehrszwecke und nicht nur der Pendlerverkehr berücksichtigt werden. Die Ergebnisse der Erhebung 2010 mit gesamtschweizerisch rund 60000 Interviews werden frühestens im Jahr 2011 vorliegen. Da der Kanton Luzern bereits bei der Erhebung 2005 die Stichprobe für sein Kantonsgebiet verdichten liess, um exaktere Aussagen zum Verkehrsverhalten zu erhalten, werden wir nach Vorliegen der neuen Ergebnisse die Veränderungen des Verkehrsverhaltens und den Nutzen der Verkehrsmassnahmen der letzten fünf Jahre detailliert analysieren können.

¹ vgl. LUSTATaktuell 2007/05. Verkehrsverhalten im Kanton Luzern. Detaillierte Tabellen zum Mikrozensus Verkehr 2005, 11. Juli 2007

3. Die Infrastrukturen für den Veloverkehr

a. Realisierte Radwege

Von 1994 (Beginn der Umsetzung des Radroutenkonzepts) bis 2008 wurden insgesamt 106 Kilometer neue Radverkehrsanlagen realisiert. Zwei Drittel des Radroutenkonzepts waren damit Ende 2008 umgesetzt. Es blieben gemäss Radroutenkonzept 1994 noch 120 Kilometer zu realisieren. In der Agglomeration Luzern bestehen heute auf den wichtigen Verkehrsachsen Anlagen für Radfahrende. Weitere Projekte sind im Rontal, in Emmen und in Meggen in Planung. In den übrigen Regionen wurde insbesondere im Raum Sursee und im Entlebuch in Radverkehrsanlagen investiert. Die Massnahmen werden dabei jeweils mit den Interessierten und mit der Vereinigung Pro Velo Luzern abgesprochen.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt den Stand der Realisierung des Radroutenkonzepts Ende 2008:

	Realisierungsgrad Radroutenkonzept 1994	
Bestehende Radverkehrsanlagen vor 1994	121 km	33,5%
<i>Realisierte Radverkehrsanlagen 1994–2008</i>	<i>106 km</i>	<i>29,4%</i>
Bestehende Radverkehrsanlagen Stand 31. Dezember 2008	227 km	62,9%
Bestehende Anlagen mit Verbesserungen	14 km	3,9%
Noch nicht realisierte Radverkehrsanlagen	120 km	33,2%
Total Radroutenkonzept Stand 31. Dezember 2008	361 km	100%

b. Geplante Radwege

Die Bedürfnisse und die Anforderungen an die Radrouten haben sich seit 1994 verändert. Es sind neue Arbeitsgebiete und Schulanlagen entstanden. Schulen sind zusammenggeführt worden und Gemeinden haben fusioniert. Auch die Normen und Richtlinien haben sich weiterentwickelt.

Mit der am 11. September 2006 eröffneten Motion M 740 über die Aktualisierung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994, die Josef Fischer namens der Verkehrs- und Baukommission eingereicht hatte, wurde verlangt, das Radroutenkonzept 1994 an die neuen Bedürfnisse anzupassen. Ihr Rat hat die Motion am 4. Dezember 2006 erheblich erklärt und uns damit beauftragt, das Radroutenkonzept 1994 bezüglich Angebot, Massnahmen und Projektierungsgrundlagen den neuen Bedürfnissen, der Entwicklung der Normen und den Erfahrungen aus dem Betrieb anzupassen. Sie haben vom Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 (B 119 vom 7. Juli 2009), wie oben bereits erwähnt, am 30. November 2009 zustimmend Kenntnis genommen. Das ergänzte Radroutenkonzept wird bei der Erarbeitung des Bauprogramms 2011–2014 für die Kantonsstrassen berücksichtigt.

Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen im ergänzten Radroutenkonzept wird um 54 Kilometer auf neu 415 Kilometer erhöht, was einer Zunahme um 15 Prozent entspricht. Die Gesamtkosten der Vorhaben, die neu aufgenommen wurden, betragen rund 80 Millionen Franken. Die Projektierungsgrundlagen für Radverkehrsanlagen wurden anhand der aktuellen Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), der Richtlinien anderer Kantone und der Richtlinien des Bundesamtes für Strassen (Astra) überprüft. Dabei zeigte sich, dass die Abmessungen der Radverkehrsanlagen im Kanton Luzern zweckmässig festgelegt sind und kaum Spielraum für die Anpassung der Standards besteht. Die Grundsätze, Kriterien und Prioritäten bei der Ergänzung des Radroutenkonzepts 1994 entsprechen den früheren Planungsgrundlagen des Radroutenkonzepts 1994.

Grundsätze für die Anpassung des Radroutenkonzepts 1994

- Die im Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen werden weiterverfolgt, ausser es bestehe dafür kein Bedürfnis mehr.
- Die Priorität einer Massnahme wird angepasst, wenn das nachgewiesene Bedürfnis sich verändert hat.

Kriterien für die Aufnahme von Massnahmen in das Radroutenkonzept 1994

- Schulweg für mehr als 20 Schülerinnen und Schüler,
- Arbeits- und/oder Einkaufsweg für mehr als 60 Pendlerinnen und Pendler,
- Freizeitbedürfnis,
- Unfallschwerpunkt,
- durchschnittlicher Verkehr grösser als 2500 Fahrzeuge pro Tag.

Prioritäten (Dringlichkeit der Massnahmen gemäss nachfolgender Reihenfolge)

- Unfallschwerpunkt,
- Bedürfnis der Schülerinnen und Schüler und Pendlerinnen und Pendler,
- Schliessen von Lücken,
- bestehende Infrastruktur für Radfahrende (z.B. bestehende Anlagen, Alternativen),
- bestehende Infrastruktur allgemein (z.B. Verkehrsaufkommen, LKW-Anteil, Strassenraum),
- Freizeitbedürfnis.

Gestützt auf den Entwurf des Bauprogramms 2011–2014 für die Kantonsstrassen, wie er der Kommission Verkehr und Bau vorgelegt wird, kann folgende Entwicklung der Umsetzung des ergänzten Radroutenkonzepts abgeschätzt werden:

	Realisierungsgrad 2008				2014 %	2018 %
	ohne Ergänzungen		mit Ergänzungen			
	km	%	km	%		
Bestehende Radverkehrsanlagen	241	67	241	58	65	75
Noch nicht realisiert	120	33,2	174	41,9	35	25
Total Radroutenkonzept	361	100,0	415	100,0	100	100

Die Umsetzung des Radroutenkonzepts 1994 ist auch im derzeit laufenden Bauprogramm 2007–2010 für die Kantonsstrassen eine vorrangige Aufgabe. Von den für diese Zeitperiode zu planenden oder zu realisierenden 57 Projekten enthalten rund die Hälfte auch Radverkehrsanlagen. Von den übrigen Massnahmen profitieren die Radfahrenden ebenfalls, insbesondere durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Nach Möglichkeit werden auf einem Bauabschnitt immer Gesamtprojekte ausgeführt, bei denen alle Ansprüche des Verkehrs, der Siedlung und der Umwelt berücksichtigt werden. Etappierungen mindern die Qualität des Bauwerks und führen zu höheren Kosten und zusätzlichen Beeinträchtigungen für die Anwohner und die Verkehrsteilnehmenden.

Der im Strassengesetz vorgegebene Realisierungsgrad von 90 Prozent des Radroutenkonzepts bis Ende 2013 kann angesichts der vielen anstehenden Bedürfnisse des Kantons und der beschränkten Finanzmittel nicht eingehalten werden. Im Bauprogramm 2007–2010 haben wir darauf hingewiesen, dass bei einem analogen Vorgehen auch im Bauprogramm 2011–2014 das Radroutenkonzept 1994 im Jahr 2014 ungefähr zu 75 Prozent umgesetzt und in Betrieb sein wird. Das ergänzte Radroutenkonzept kann hingegen erst 2018 zu rund 75 Prozent realisiert werden, was knapp 90 Prozent der ursprünglichen Länge des Radroutenkonzepts 1994 entspricht. Den endgültigen Entscheid über die in das Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen aufzunehmenden Massnahmen fällt Ihr Rat.

c. Bike-and-ride-Anlagen

Wir haben im November 2003 ein Park-and-ride-Konzept Kanton Luzern genehmigt, das seither konsequent umgesetzt wird. Das Konzept stellt die einzelnen Park-and-ride-Aspekte in einen Gesamtzusammenhang, legt die räumliche Zuordnung von Park-and-ride-Anlagen fest und macht Vorschläge zu deren Realisierung und Finanzierung. Mit dem ausgeprägt dezentralen und etappierbaren Konzeptansatz werden möglichst kurze und umweltschonende Fahrten zum Umsteigepunkt auf den öffentlichen Verkehr angestrebt. Mit dem Angebot für die kombinierte Mobilität werden insbesondere die Strassen in der Agglomeration Luzern entlastet und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gestärkt. Die Umsetzung des Park-and-ride-Konzepts erfolgt im Sinne einer rollenden Planung. In erster Priorität werden Anlagen an Schnellzugshalteorten und in Regionalzentren realisiert. Das Konzept beinhaltet auch Bike-and-ride-Anlagen mit folgenden Realisierungsgrundsätzen:

- Je attraktiver das Angebot des öffentlichen Verkehrs (Fahrplan, Fahrzeit) ist, desto attraktiver sind die Haltestellen auch für Bike-and-ride-Standorte.
- Bike-and-ride-Anlagen sind nach Möglichkeit gedeckt und werden nahe an der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs realisiert. Bei grösseren Anlagen wird jeweils die Ausstattung mit weiteren Serviceleistungen und Sicherheitseinrichtungen geprüft.

- Die Standorte der Bike-and-ride-Anlagen genügen den Sicherheitsanforderungen im öffentlichen Raum (Einsichtigkeit, nach Möglichkeit belebte Räume usw.).
- Bike-and-ride-Anlagen werden an jeder Bahnhaltestelle im Kanton realisiert.
- Bike-and-ride-Kleinanlagen werden im ländlichen Raum nach Möglichkeit an den Bushaltestellen aller Linien und an den Schiffsanlegestellen realisiert.
- Bike-and-ride-Anlagen werden im Agglomerationsraum an den Regionalbushaltestellen (Umsteigehaltestellen) und an denjenigen Bushaltestellen realisiert, die ausserhalb der Veloerreichbarkeit (Distanz, Steigungen) des Stadtzentrums liegen.

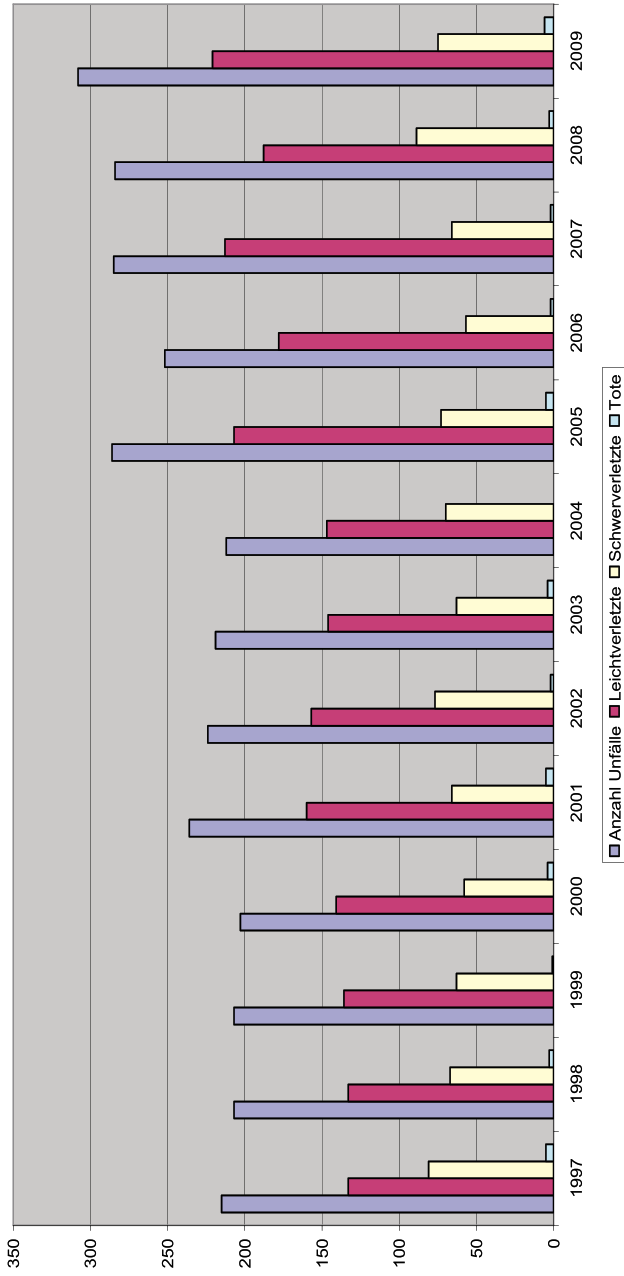
Das Park-and-ride-Konzept beinhaltet Anlagen von kantonaler Bedeutung. Diese liegen in erster Linie entlang den Bahnlinien. Das Konzept zeigt daher keine vollständige Übersicht über alle Veloabstellplätze im Kanton Luzern. Im Jahr 2003 standen im Kanton Luzern insgesamt 4270 Bike-and-ride-Plätze zur Verfügung, davon 2950 an den Bahnhöfen (ohne Luzern), 1200 am Bahnhof Luzern und 120 an Buslinien (nur übergeordnete Anlagen berücksichtigt). Das Konzept geht von einem mittelfristigen Bedarf von 6500 Bike-and-ride-Plätzen im Kanton Luzern aus. Bis Ende 2009 konnten im Kanton Luzern rund 40 Bike-and-ride-Anlagen mit Hilfe von Staatsbeiträgen aus dem Fonds für Park-and-ride und weitere Massnahmen zur Verknüpfung von motorisiertem und öffentlichem Verkehr realisiert werden. Auch die Bahnen bauten ihre Abstellanlagen aus.

Der Kanton ist verantwortlich für die Umsetzung des Park-and-ride-Konzeptes. Das Finanzierungsmodell des Konzepts sieht vor, dass Bike-and-ride-Anlagen an öV-Linien von übergeordneter Bedeutung zu einem Drittel durch den Kanton mitfinanziert werden. Davon ausgenommen sind Bike-and-ride-Anlagen auf bahneigenen Arealen der SBB und der BLS. Haben die Anlagen klar überkommunalen Charakter, kann der Kanton höhere Beiträge vorsehen.

4. Verkehrssicherheit für Velofahrende

Aus der Unfallstatistik geht hervor, dass bei rund 17 Prozent aller Unfälle mit verunfallten Personen auf Kantonsgebiet ein Velo oder ein Mofa beteiligt war. Die nachstehende Grafik der Unfälle mit Velos und Mofas zeigt die Entwicklung von 1997 bis 2007. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Unfälle in der Stadt Luzern erst ab 2005 in die Unfallstatistik eingeflossen sind und diese deshalb von 2004 auf 2005 einen Sprung aufweist. Unter Berücksichtigung dieser Änderung der Datenbasis kann gesagt werden, dass die Unfallzahlen in den letzten Jahren mit Schwankungen in etwa gleich geblieben sind. Die gesamtschweizerische Entwicklung der Velounfälle weist im Gegensatz dazu seit 1997 eine kontinuierliche Zunahme auf (Quelle: Suva).

Unfälle mit Beteiligung von Fahrrädern und Motorfahrern 1997–2009 im Kanton Luzern



* ab 2005 einschliesslich der Unfälle in der Stadt Luzern

Das kantonale Radroutenkonzept beinhaltet auch Massnahmen auf unfallträchtigen Knoten. Verschiedene solche Massnahmen konnten in den letzten Jahren umgesetzt werden. Mit dem weiteren Ausbau der Radverkehrsanlagen und mit der Verkehrserziehung an den Schulen wollen wir die Zahl der Unfälle im Kanton Luzern weiter reduzieren.

5. Motivationsmassnahmen

a. Schulunterricht

Im Schulunterricht berücksichtigt der Lehrplan das Thema Mobilität und insbesondere Velofahren im Fach Mensch und Umwelt mit folgenden Inhalten:

- Grobziel 1. und 2. Klasse: «Sich selber als Verkehrsteilnehmer/in wahrnehmen, sich sicherer im Verkehr bewegen und im Verkehrsangebot zurechtfinden» thematisiert das Velofahren explizit: Velofahren, Vorteile, Verkehrssicherheit, Veloflickaktionen.
- Grobziel 3. und 4. Klasse: Die Schülerinnen und Schüler lernen die «Vor- und Nachteile unterschiedlicher Verkehrsmittel kennen und sie situationsgerecht benutzen». Dabei spielt neben den Bussen, Autos, Bahnen, Schiffen und Flugzeugen das Velo die zentrale Rolle.
- Grobziel 5. und 6. Klasse: Schwerpunkt Mobilität mit einer Orientierungsarbeit zum Thema Verkehr.

Der Schwerpunkt der Instruktion zur Thematik Velofahren liegt in der 5. Klasse mit anschliessender Durchführung der Veloprüfung. Über das «Netzwerk Luzerner Schulen» (www.netzmat.ch/zusatzseiten_fahrrad.php) werden die Vorbereitungen für die Fahrradprüfung mit verschiedenen Lernprogrammen unterstützt. Zum Angebot zählen das Lernprogramm TCS, Testfragen zur Veloprüfung, ein Online-Velotest, eine Fahrradkontrolle anhand einer Checkliste sowie verschiedene Programme zur Sicherheit, insbesondere beim Fahrradfahren.

Die Ausbildung der Verkehrsinstruktion der Luzerner Polizei hat das Ziel, dass sich Kinder und Jugendliche im Strassenverkehr sicherer bewegen können. Dazu gehört die Verkehrsteilnahme als Fussgängerin oder Fussgänger, weiter als Fahrradfahrer und dann als Motorfahrradfahrerin. Die Kinder und Jugendlichen im ganzen Kantonsgebiet werden vom Kindergarten bis zur Abschlussklasse rund alle zwei Jahre im Verkehrsunterricht geschult. Beim Verkehrsunterricht geht es vor allem um die theoretische und die praktische Vermittlung der Verkehrsregeln sowie von Sicherheitsgrundsätzen im Strassenverkehr. Die Kinder lernen, die Gefahren im Verkehr einzuschätzen, Situationen zu beurteilen und sich korrekt zu verhalten. Besonderes Gewicht wird auf die Verkehrssicherheit gelegt (Helmtragen, helle Kleider, Licht).

b. Mobilitätsmanagement und weitere Veloförderungsmaßnahmen

Weitere Veloförderungsmaßnahmen werden im Rahmen verschiedener Projekte umgesetzt. Im Mobilitätsmanagement, einer Massnahme des Agglomerationsprogramms Luzern, kommt dem Veloverkehr neben dem öffentlichen Verkehr besondere Beachtung zu. Die Verkehrsteilnehmenden werden dabei motiviert, ihr Verkehrsverhalten nachhaltig zu verändern. Neben Bus und Bahn wird vor allem die Benützung des Velos propagiert. 2008 wurde eine erste Mobilitätskarte für die Region Luzern (MAP Luzern) herausgegeben, die sich an alle Menschen, die sich in der Region Luzern bewegen, richtet. Sie enthält zwei Karten und eine umfassende Service-Broschüre. Die Velokarte enthält empfohlene Routen, Abstellplätze, Velostationen, Veloservice-Stellen usw.

Mit dem Projekt «Mobilitätsmanagement in Unternehmungen» bieten der Kanton und die Stadt Luzern interessierten Unternehmungen eine Beratung im Hinblick auf eine möglichst nachhaltige Mobilität an. Die Veloförderung ist dabei ein wichtiges Thema.

Bei den Stellungnahmen zu Bauvorhaben sowie bei der Beurteilung von publikumsintensiven Einrichtungen achten die kantonalen Dienststellen darauf, dass der Langsamverkehr angemessen berücksichtigt wird (vgl. § 193 Abs. 4 PBG).

Die Dienststelle Umwelt und Energie führte in Zusammenarbeit mit den Energiestädten Luzern, Kriens und Meggen verschiedene Aktivitäten durch, vor allem zur Förderung der E-Bikes. Dazu gehörten lokale Demonstrationen mit dem Gewerbe und die mehrmalige Präsenz an der Luga.

Wir haben zudem wesentliche Aspekte eines aktiven Mobilitätsmanagements für die kantonale Verwaltung umgesetzt. Wir fördern mit den Vorgaben in der Besoldungsverordnung für das Staatspersonal beim Spesenersatz die Benutzung des öffentlichen Verkehrs, des Car-Sharings, des Dienstfahrzeuges und des Fahrrades (§ 24 Besoldungsverordnung für das Staatspersonal; SRL Nr. 73a). Die Nutzung von privaten Motorfahrzeugen steht an letzter Stelle. Wir haben das Angebot an kantonalen Parkplätzen stark eingeschränkt. Verschiedene kantonale Dienststellen führen zugunsten der Mitarbeitenden Veloförderungsmaßnahmen durch. Dazu gehören der Kauf von Dienstvelos oder die Zurverfügungstellung von Umkleieräumen, Duschen und gedeckten Abstellplätzen. Ein erfreulicher Anteil der Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung nimmt jeweils auch an der jährlichen Aktion «Bike to work» teil, mit dem Ziel, das Velofahren weiter zu fördern und zu propagieren.

6. Finanzielle Anreize

Unselbständig Erwerbstätige können vom steuerbaren Reineinkommen die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen der Wohn- und der Arbeitsstätte als Berufskosten abziehen (§ 33 Abs. 1a Steuergesetz). Stehen für den Weg zur Arbeit keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung oder ist deren Benützung für die Steuerpflichtigen unzumutbar, können die Kosten für ein eigenes Fahrzeug geltend gemacht

werden. Im Kanton Luzern ist der Steuerabzug für den Gebrauch des Fahrrads auf 700 Franken festgelegt. Der Abzug ist damit höher als die Kosten für ein Pässepartout-Jahresabonnement für zwei Zonen oder für die Stadt und die Agglomeration Luzern.

Eine Kürzung des Abzugs für den Gebrauch von Motorfahrzeugen im Interesse der Veloförderung lehnen wir ab. Erstens sind die Voraussetzungen für den Abzug, wonach mit dem Motorfahrzeug gegenüber dem öffentlichen Verkehr eine Zeiterparnis von über einer Stunde resultieren muss oder die steuerpflichtige Person das private Motorfahrzeug auf Verlangen des Arbeitgebers regelmässig während der Arbeitszeit zu benützen hat, bereits restriktiv, und zweitens ist der Gebrauch des Fahrrads in einem solchen Fall gar keine Option.

III. Vergleich mit anderen Kantonen

Ein wie von den Initianten gefordertes Gesetz zur Förderung des Veloverkehrs ist bisher in keinem Kanton der Schweiz in Kraft getreten oder in Vorbereitung. Wie ein direkter Vergleich mit den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Bern, Freiburg, St. Gallen und Zürich zeigt, ist in diesen Kantonen die Zuständigkeit zum Bau und zur Finanzierung von Radrouten wie im Kanton Luzern zwischen dem Kanton und den Gemeinden aufgeteilt. Die Kantone St. Gallen und Bern kennen im Gegensatz zum Kanton Luzern und den anderen zum Vergleich herangezogenen Kantonen ein Beitragssystem: Im Kanton St. Gallen leistet die Gemeinde Beiträge von 35 Prozent der Baukosten für Radwege entlang der Kantonsstrasse und der Kanton analog Beiträge von 65 Prozent an die Baukosten der Gemeinde für Radwege von kantonaler oder regionaler Bedeutung. Im Kanton Bern hingegen schulden die Gemeinden keine Beiträge, während der Kanton 40 Prozent an Velorouten mit kantonaler Netzfunktion auf Gemeinde- und Privatstrassen beiträgt. Der Kanton Luzern hat mit der Revision des Strassengesetzes im Jahr 1995 die Aufgaben zwischen Kanton, Gemeinden und Privaten entflochten und damit die gegenseitigen Beitragsleistungen zwischen Kanton und Gemeinden aufgehoben.

Eine im Gesetz verankerte zeitliche Zielsetzung hinsichtlich der gesamthaft zu realisierenden Radroutenstrecke wie im Kanton Luzern, wonach bis im Jahr 2013 90 Prozent der im Radroutenkonzept 1994 vorgesehenen Radrouten zu realisieren sind (vgl. § 45 Abs. 3 StrG), kennt sonst kein anderer zum Vergleich herangezogener Kanton. Der Kanton Zürich sieht in seinem Strassengesetz vor, dass jährlich mindestens 10 Millionen Franken (indexiert) für die Verwirklichung des Radwegnetzes nach den regionalen Richtplänen aufgewendet werden. Der Kanton Luzern kennt keine derartige Vorgabe. Er hat jedoch seit 1994 pro Jahr durchschnittlich 7 Kilometer Radwege erstellt. Deren Kosten werden nicht separat ausgewiesen. Bei einer groben Kostenschätzung von 1 bis 2 Millionen Franken pro Kilometer Radweg ergeben sich im Kanton Luzern jährliche Kosten in der Grössenordnung von rund 10 Millionen Franken, die für Radverkehrsanlagen aufgewendet werden. Unter Berücksichtigung seiner Grösse und des viel kleineren Kantonsstrassennetzes leistet der Kanton Luzern

damit einen im Vergleich zum Kanton Zürich hohen Beitrag zur Realisierung der Radverkehrsanlagen.

Die gesetzliche Pflicht zur Erstellung von Veloabstellplätzen durch den Bauherrn bei der Erstellung, der Erweiterung, dem Umbau und der Zweckänderung von Bauten und Anlagen ist in fast alle vorliegend eingesehenen kantonalen Rechtsgrundlagen eingeflossen. Entweder legt der Kanton selber fest, wie gross die Abstellfläche für zweirädrige Fahrzeuge sein soll (Basel-Land, Bern) oder er verweist auf die SN 640065 (Aargau). Der Kanton Zürich überlässt es – wie der Kanton Luzern – den Gemeinden, in ihren Reglementen die Anzahl Abstellplätze oder die Grösse der Abstellfläche zu regeln. Das Ausmass der erforderlichen Abstellfläche ist in der Baubewilligung festzusetzen. Kann aus den im Gesetz genannten Gründen die Abstellfläche nicht erstellt werden, ist eine Ersatzabgabe geschuldet. Im Kanton Bern wird es den Gemeinden überlassen, ob sie eine Ersatzabgabe verlangen wollen.

Im Kanton Zürich wurde am 21. November 2007 eine ähnlich lautende kantonale Volksinitiative wie das im Kanton Luzern vorliegende kantonale Volksbegehren – jedoch nur auf die Erhöhung des Anteils an den Wegetappen in den Agglomerationen bezogen – eingereicht. Im Rahmen der kantonsrätlichen Diskussion über die vom Regierungsrat des Kantons Zürich abgelehnte und inzwischen zurückgezogene Volksinitiative «Für mehr Veloverkehr» zeichnete sich ein klarer politischer Wille zur Förderung des Veloverkehrs ab. Dazu ist nun ein Veloförderungsprogramm geplant. Ziel dieses Programms ist es, mit einem Bündel verschiedenartiger Massnahmen den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Diese Massnahmen entsprechen den Zielen der Zürcher Initiative, das heisst, sie zielen in besonderem Mass auf die Förderung des Velos als Alltagsverkehrsmittel ab. Sie bilden eine Ergänzung zum im Kanton Zürich ohnehin geplanten Ausbau des Radroutennetzes. Zu den Massnahmen, die umgesetzt werden sollen, gehören unter anderem ein kantonales Mobilitätsmanagement, eine Velofachtagung, die bessere Signalisation der Velowege, neues Kartenmaterial, eine Optimierung der Veloparkierung im Kanton und die Entwicklung eines kantonalen Bike-and-ride-Konzepts. Ein Schwerpunkt liegt bei den geplanten Kommunikationsmassnahmen. So soll eine Kampagne erarbeitet werden, um das Velo als Verkehrsmittel für kurze Distanzen in der breiten Bevölkerung populärer zu machen. Den für die Umsetzung des Veloförderprogramms erforderlichen Rahmenkredit muss der Kantonsrat des Kantons Zürich jedoch noch beschliessen. Ein Grossteil dieses Massnahmenpaketes ist im Kanton Luzern bereits umgesetzt.

IV. Stellungnahme zur Initiative

Der Förderung des Radverkehrs kommt in der kantonalen Verkehrspolitik eine bedeutende Rolle zu. Wie wir im kantonalen Richtplan 2009 festgehalten haben, messen wir dem Radverkehr bei der Bewältigung von kurzen Distanzen im Alltagsverkehr eine grosse Bedeutung zu. Die Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr deckt sich mit den Zielen einer nachhaltigen Mobilität. Wir schätzen wie die Initiantinnen und Initianten das Fahrrad als gesundes und umweltfreundliches

Verkehrsmittel und stehen hinter einer konsequenten Förderung des Radfahrens. Die Veloförderung ist deshalb im Kanton Luzern generell und auch im Vergleich zu andern Kantonen bereits auf einem hohen Stand. Die Luzernerinnen und Luzerner benutzen das Fahrrad denn auch im gesamtschweizerischen Vergleich überdurchschnittlich, und zwar sowohl für den Weg zur Arbeit wie auch in der Freizeit. Auch der Fahrradbestand liegt bei den Luzerner Haushalten klar über dem schweizerischen Durchschnitt. Die Förderung des Velofahrens und die entsprechende Verkehrsinstruktion gehören zum festen Bestandteil des Schulunterrichts. Eine kantonale Velokarte informiert über Routen, Abstellplätze, Velostationen und Veloservice-Punkte und eine virtuelle Mobilitätszentrale mit einem umfassenden Dienstleistungsangebot für Fahrradfahrende wird 2010 in Betrieb genommen. Zentrales Thema ist die Veloförderung zudem im Projekt «Mobilitätsmanagement in Unternehmen», indem die Unternehmungen zu einer möglichst nachhaltigen Mobilität angeregt werden. Die Dienststelle Umwelt und Energie propagiert das Velofahren seit Jahren mit diversen Aktionen, und verschiedene kantonale Dienststellen gehen mit dem guten Beispiel voran, indem sie zugunsten der Mitarbeitenden Veloförderungsmassnahmen durchführen. Der heute geltende Steuerabzug von 700 Franken für die Benützung des Velos zur Arbeit stützt sich auf die Berufskostenverordnung des Bundes und wird in den zum Vergleich herangezogenen Kantonen ebenfalls angewendet.

Wir werden die Förderung des Radverkehrs zielstrebig weiterführen, der Erlass eines eigenen Gesetzes mit dem Zweck, die Benützung des Velos als Verkehrsmittel im Kanton zu fördern, ist jedoch unnötig. Der Kanton Luzern besitzt einerseits mit dem Strassengesetz, dem Weggesetz, dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr, dem Steuergesetz, dem Planungs- und Baugesetz sowie der Planungs- und Bauverordnung und andererseits mit dem kantonalen Richtplan 2009, dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen, dem Radroutenkonzept sowie dem Park-and-ride-Konzept ausreichend rechtliche Grundlagen und behördenverbindliche Planungsinstrumente, welche Ziele und Massnahmen zur Veloförderung vorgeben. Sie formulieren für die kommunalen und kantonalen Behörden verbindliche Massnahmen, die sich im Wesentlichen mit den Massnahmen decken, die auch von den Initiantinnen und Initianten vorgeschlagen werden. Insbesondere sind die notwendigen rechtlichen Erlasse für die Schaffung guter verkehrstechnischer Voraussetzungen für die Velofahrenden vorhanden. Die Forderung einer gesetzlichen Grundlage mit dem Zweck, die Benützung des Velos im Kanton Luzern zu fördern, ist damit erfüllt. Ein weiteres Gesetz ist unnötig und würde schweizweit ein Unikum darstellen. Auch besteht weder der Anlass noch die Notwendigkeit, die bestehenden Rechtsgrundlagen zum Veloverkehr in einem neuen selbständigen Erlass zusammenzufassen. Die Förderung des Radverkehrs ist vielmehr eine Verbundaufgabe, die in zahlreichen verschiedenen Zusammenhängen umzusetzen ist. Die einzelnen Massnahmen sind in den jeweiligen Gesetzen geregelt, weil sonst der Gesamtzusammenhang mit diesen speziellen Rechtsgebieten verloren ginge. Ein Beispiel ist das Steuergesetz, wo der Abzug für den Gebrauch des Fahrrads zwischen Wohn- und Arbeitsstätte unter den Berufskosten festgehalten ist. Es wäre sachlich unzweckmässig und für die Bürgerinnen und Bürger unübersichtlich, wenn alle möglichen Abzüge nicht im selben Erlass, sondern in den jeweiligen Spezialgesetzen nachgeschlagen werden müssten.

Der Kanton Luzern liegt mit einem Veloverkehrsanteil von 7,4 Prozent bereits heute deutlich über dem schweizerischen Mittel. Die in der Initiative geforderte Verdopplung des Anteils des Veloverkehrs an den Wegetappen innert zehn Jahren würde fast dem dreifachen Wert des gegenwärtigen schweizerischen Durchschnitts entsprechen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Gebrauch des Velos auf dem Land für einen Grossteil der Bevölkerung keine Option darstellt, weil die Distanz zum Arbeitsplatz zu gross ist oder die Topografie das Velofahren erschwert. Andererseits beeinflussen auch das Wetter und die Jahreszeit die Zahl der Velofahrenden, sodass deren Anteil im Sommer zur Erreichung des hochgesteckten Ziels überdurchschnittlich gross sein müsste. Um das Ziel der Initiative – wenn überhaupt – zu erreichen, ohne den motorisierten Individualverkehr gesetzlich zu beschränken (was nicht in der Kompetenz der Kantone, sondern des Bundes liegen würde), müssten grosse finanzielle Mittel für den Ausbau der Infrastruktur, für Motivationskampagnen und Anreize aufgewendet werden. Dies hätte jedoch zur Folge, dass der Kanton anderen Bedürfnissen infolge fehlender Mittel nicht oder nur mehr ungenügend nachkommen könnte.

Wir kommen zusammenfassend zum Schluss, dass die Volksinitiative «Mehr fürs Velo» einerseits unnötig und andererseits unrealistisch ist. Sie ist unnötig, weil wir über alle erforderlichen gesetzlichen und planerischen Grundlagen verfügen und bei deren Umsetzung bereits grosse Anstrengungen für die Veloförderung unternehmen. Sie ist unrealistisch, weil sie allein mit ordentlichen Mitteln und Massnahmen kaum umgesetzt werden kann.

V. Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, aus den dargelegten Gründen beantragen wir Ihnen, die Volksinitiative «Mehr fürs Velo» ohne Gegenentwurf abzulehnen.

Luzern, 4. Mai 2010

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Anton Schwingruber
Der Staatsschreiber: Markus Hodel

Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative «Mehr fürs Velo»

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf die §§ 82c Absatz 1b und 82f des Kantonsratsgesetzes vom 28. Juni 1976,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 4. Mai 2010,

beschliesst:

1. Die am 27. April 2009 eingereichte Gesetzesinitiative «Mehr fürs Velo» wird abgelehnt.
2. Die Initiative unterliegt der Volksabstimmung.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Übersicht über die Rechtsgrundlagen und die behördenverbindlichen Planungsgrundlagen zum Veloverkehr des Kantons Luzern

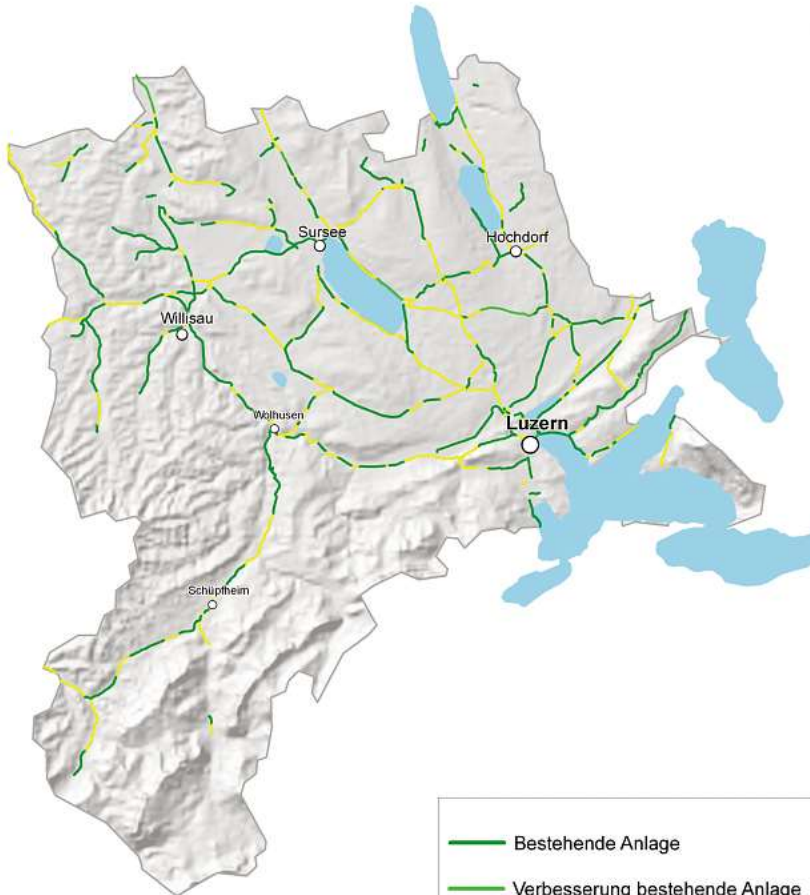
Rechtsgrundlage/behördenverbindliche Planungsgrundlage	§§/Seite	Inhalt
Strassengesetz (StrG; SRL Nr. 755)	§ 2 Abs. 2a und e	Beim Planen, Projektieren, Bauen und Unterhalten des Strassennetzes ist unter Beachtung der Verkehrssicherheit und anderer Aspekte zu berücksichtigen, dass das Strassennetz den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer zu genügen und entsprechend leistungsfähig zu sein hat sowie die schwächeren Verkehrsteilnehmer durch planerische, bauliche und gestalterische Massnahmen zu schützen sind.
	§ 12	Radstreifen und Radwege als Bestandteile einer Strasse unterliegen dem Strassengesetz. Für deren Bau und Unterhalt ist das Strassengesetz anwendbar.
	§ 37 Abs. 1	Für Radfahrer sind die erforderlichen Anlagen zu erstellen, wo dies die örtlichen Verhältnisse zulassen.
	§ 45 Abs. 3	Die Umsetzung des kantonalen Radroutenkonzepts wird im durch den Kantonsrat zu erlassenden Bauprogramm für die Kantonsstrassen sichergestellt.
	§§ 93 ff.	Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen und deren Ausgestaltung. Die Anzahl Abstellplätze legen die Gemeinden fest.
Weggesetz (SRL Nr. 758a)	§ 22	Bestimmungen über den Bau, den Unterhalt und die Finanzierung von Radwegen, die nicht Bestandteil einer Strasse sind.
Raumplanungsgesetz (RPG; SR 700)	Art. 17	Die Erschliessung ist Bauvoraussetzung. Für die Erfüllung der Erschliessungspflicht erstellt die Gemeinde eine Übersicht über den Stand der Erschliessung, den kommunalen Erschliessungsrichtplan. Dieser umfasst nach kantonalem Recht auch die bestehenden und die geplanten Radwege. Die Erschliessung muss die Verkehrssicherheit aller Benutzer gewährleisten.
Raumplanungsverordnung (SR 700.1)	Art. 31	
Planungs- und Baugesetz (PBG; SRL Nr. 755)	§ 40	

Rechtsgrundlage/behördenverbindliche Planungsgrundlage	§§/Seite	Inhalt
PBG	§ 170	Der für ein Einkaufszentrum erforderliche Gestaltungs- oder Bebauungsplan zeigt die neu zu erstellenden oder zu ändernden Erschliessungsanlagen auf und stellt deren Realisierung sicher.
Planungs- und Bauverordnung (SRL Nr. 756)	§ 54 Abs. 2	Beim Bau von Einkaufs- und Fachmarktzentren ist der Bedarf an Abstellanlagen für Zweiräder mittels SN 640065 festzulegen.
Gesetz über den öffentlichen Verkehr (SRL Nr. 775)	§ 2 Abs. 2e	Der Kanton strebt ein qualitativ hochwertiges Mobilitätsmanagement an.
Steuergesetz (SRL Nr. 620)	§ 33 Abs. 1a	Unselbständig Erwerbstätige können vom steuerbaren Reineinkommen die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen der Wohn- und der Arbeitsstätte als Berufskosten abziehen. Der Abzug für den Gebrauch des Velos beträgt 700 Franken.
Kantonaler Richtplan 2009 gestützt auf Art. 6 RPG und § 7 PBG	S. 105	Umsetzung des Bike-and-ride-Konzepts, indem an geeigneten öV-Haltestellen Veloabstellplätze realisiert werden.
	S. 107 f.	Es wird ein zusammenhängendes, auf die Bedürfnisse des täglichen Verkehrs und der Erholung abgestimmtes Gesamtnetz angestrebt. Die Realisierung des kantonalen Radroutenkonzepts sowie die Schliessung von Lücken sind vom Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden zügig voranzutreiben.
Kantonales Radroutenkonzept 1994 und Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994 (B 119)		Es beinhaltet das bestehende Radroutenangebot, die zu treffenden Massnahmen abgestuft nach ihrer Priorität und die Projektierungsgrundlagen für die Erstellung von Radverkehrsanlagen.

Rechtsgrundlage/behörden- verbindliche Planungsgrundlage	§§/Seite	Inhalt
Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2007–2010 (B 153) gestützt auf § 45 Abs. 1 StrG	S. 16	Die Erstellung von Radverkehrsanlagen als Grundsatz und die Umsetzung des Radroutenkonzepts 1994 in der Prioritätenliste erscheinen unter den Kriterien, nach welchen die Aufnahme von Bauvorhaben in das Bauprogramm entschieden wird.
	S. 23	Bei der Vorbereitung des Bauprogramms 2011–2014 ist bei der Erarbeitung der Grundsätze und Prioritäten für die Aufnahme von Vorhaben die Umsetzung des Radroutenkonzeptes noch stärker hervorzuheben.

Übersicht über die realisierten und die geplanten Radwege im Kanton Luzern

Radroutenkonzept 1994 ergänzt



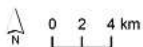
— Bestehende Anlage
- - Verbesserung bestehende Anlage
— Neue Anlage

Total Radroutenkonzept: 415 km

Radroutenkonzept gemäss Botschaft B119 über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994



Stand der Daten: 2009
Quelle: rawi
© GIS Kanton Luzern



Mikrozensus zum Verkehrsverhalten

Der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten ist die wichtigste statistische Quelle für die Untersuchung des Mobilitätsverhaltens der Schweizer Wohnbevölkerung. Erstmals wurde im Jahr 1974 eine gesamtschweizerische Befragung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Seither wurden solche Stichprobenerhebungen in der Regel alle fünf Jahre wiederholt.

Für den Mikrozensus 2005, der von den Bundesämtern für Statistik (BFS) und Raumentwicklung (ARE) durchgeführt wurde, sind schweizweit 33 390 Einzelpersonen ab dem sechsten Altersjahr über ihr Verkehrsverhalten an einem zufällig gewählten Stichtag befragt worden. Die Erhebung erfolgte mittels computergestützter Telefonbefragung durch ein spezialisiertes Befragungsinstitut. Wichtigste Inhalte waren: Besitz und Verfügbarkeit von Fahrzeugen in den Haushalten; Besitz von Führerscheinen und von Abonnements für den öffentlichen Verkehr; Anzahl, Distanz und Zweck der pro Tag zurückgelegten Wege sowie die dafür benützten Verkehrsmittel. Um auch noch auf regionaler Ebene möglichst aussagekräftige Analysen machen zu können, finanzierte der Kanton Luzern eine Verdichtung der Stichprobe. Bei 2793 befragten Personen in 2641 Haushalten konnten so insgesamt 9115 zurückgelegte Wege erfasst werden, die sich ihrerseits aus 13644 Etappen zusammensetzten. Im Auftrag der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern wertete die Lustat Statistik Luzern die erhobenen Daten sodann aus, damit der vorliegende Bericht mit den zentralen Ergebnissen zum Verkehrsverhalten im Kanton Luzern erarbeitet werden konnte. Neben den statistischen Informationen zum Verkehrsverhalten der Menschen liefert der Mikrozensus dem Kanton Luzern wichtige Grundlagendaten für die Raum- und Verkehrsplanung. Die Angaben zu den zurückgelegten Wegen und Etappen fliessen zudem in Verkehrsmodelle zur Simulation von Verkehrsabläufen und zur Erstellung von Verkehrsprognosen ein. (Quelle: Lustat)