

## Positionspapier Kantonales Velonetz

---

Erstellt: verfasst von den Mitgliedern der AG EVR  
Martin Winiger und Dominic Lustenberger

Abgenommen: vom Vorstand glp Kanton Luzern am 11. Januar 2023

---

### Zusammenfassung

Dieses Positionspapier zum Kantonalen Velonetz zeigt die Haltung der glp Kanton Luzern und ist Bestandteil unserer Mobilitäts- und Klimapolitik.

Die Grünliberalen Luzern stehen ein für eine rasche und konsequente Mobilitätswende. Wir setzen uns ein für gesetzliche Rahmenbedingungen und Anreizsysteme, welche den benötigten Ausbau der nachhaltiger Mobilitätsformen in der Schweiz forcieren und deren Integration in die bestehende Infrastruktur hin zu einem funktionierenden Gesamtsystem ermöglichen.

Konkret fordern wir folgende Massnahmen:

**Die glp setzt sich ein für...**

- eine **Velo-Offensive mit einem-Modal Split von 20% im Jahr 2035 und 30% im Jahr 2050.**
- **den Bau von vom restlichen Straßen- und Fussverkehr getrennten Velo-Schnellstraßen.**
- **den Ausbau des bestehenden Velowegnetzes und das Schließen der bestehenden Lücken.**
- **die Durchsetzung von hohen Standards an die Verkehrssicherheit für Velos.**
- **ausreichend Veloparkplätzen an publikumsintensiven Orten.**
- **einen Einbezug des Velos in andere Verkehrsträger (Velo in Bahn, Bus, Taxi).**

### Geforderte Maßnahmen

#### Signifikante Erhöhung Anteil Velo im Modal Split

Der Anteil der Velofahrenden soll im Modal Split verbindlich von rund 8% im Jahr 2017 (zu Fuss, Velo, E-Bike) auf 20% im Jahr 2035 und auf 30% im Jahr 2050 erhöht werden. Amsterdam oder Kopenhagen zeigen es vor – 30% in urbanen Räumen sind möglich<sup>1</sup>.

#### Lancierung einer Velo-Offensive

Der Kanton Luzern soll mit Kampagnen und einem Anreizsystem den Umstieg vom Auto auf das Velo fördern. Ein transparentes Monitoring zeigt die Zielerreichung auf und motiviert zusätzlich die gemeinsame Zielerreichung. Eine digitale Meldeplattform soll die Interaktion mit Velofahrenden eröffnen. Über die Plattform sollen beispielsweise gefährliche Stellen im Velonetz gemeldet werden können.

#### Bau von Velo-Schnellstrassen

Der Kanton Luzern soll Velo-Schnellstrassen als wichtige Mobilitätsform der Zukunft mit hoher Priorität fördern und rasch ausbauen. Dafür sind vom Bund vorgesehene überkantonale koordinierte Velo-Schnellstrassen zu erstellen, welche das Kantonsgebiet ganzheitlich abdecken. Die Verkehrswege sind am Beispiel anderer vorbildlicher Kantone und europäischer Städte zu erstellen. Die Velo-Schnellstrassen zeichnen sich aus durch direkte, durchgängige und sichere Verbindungen mit hohem Fahrfluss, die auf die Geschwindigkeit von E-Bikes ausgelegt ist. Wo Unter- oder Überführungen nicht realisierbar sind, soll die Velo-Schnellstrasse auf einer vorfahrtsberechtigten Strassenachse liegen. Die Hoheit für die Konzeption der Wegführung bis hin zur Erstellung von Velo-Schnellstrassen soll beim Kanton liegen. Die Planung der Velo-Schnellstrassen-Korridore ist mit Priorität voranzutreiben und innerhalb von maximal 5 Jahren verbindlich abzuschliessen, damit Städte und Gemeinden ihre zukünftigen Veloweg-Netze frühestmöglich danach ausrichten können.

---

<sup>1</sup> Modal Split 2019. Gemeente Amsterdam. (2019) bzw. : Modal Split 2017. City of Copenhagen (2017). Copenhagen - City of Cyclists: Facts & Figures

### **Ausbau Veloweg-Netz**

Ein flächendeckendes, durchgängiges Velowegnetz mit Anbindung jeder Region an eine Velo-Schnellroute bildet die Basis der zukünftigen Mobilität. Das Velowegnetz ist durch die Gemeinden und die Städte entsprechend auszubauen. Ausbauprojekte zur Anbindung der erweiterten Agglomeration sind mit hoher Priorität zu realisieren. Darüber hinaus sind auch Quartiere mit gleichwertigen Verbindungswegen an das Velowegnetz anzubinden.

### **Sicherheit**

Es muss zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher sein, mit dem Velo auf durchgängigen Verbindungen unterwegs zu sein. Dafür sind Velowege, wenn immer möglich, getrennt von der Strasse auf einem eigenen Trasse zu führen. Wo der Platz für sichere Verbindungen fehlt, ist dieser nötigenfalls auch auf Kosten anderer Verkehrsträger zu schaffen. Velowege verfügen über genügend breite Fahrspuren und sind in einem guten Zustand. Sie sind von anderen Fahrspuren und Fusswegen sichtbar getrennt zu führen. Die freie und sichere Fahrt auf Velowegen ist durch den Unterhalt stets mit Priorität gegenüber anderen Verkehrsachsen zu ermöglichen. Namentlich gilt dies für die Schneeräumung, gegenüber temporären Blockaden oder bei der Signalisation von Umleitungen. Eine gute Strassenbeleuchtung soll neben der Verkehrssicherheit auch das Sicherheitsgefühl erhöhen.

### **Ausbau Veloparkierung / Velostationen und Infrastruktur**

Jede Gemeinde hat gut zugängliche, hochwertige, vandalsichere und witterungsgeschützte Abstellplätze in genügender Anzahl zur Verfügung zu stellen. In urbanen Gebieten sollen dafür Velostationen gebaut werden.

### **Kombination Velo und ÖV fördern**

Das Pendeln mit dem Velo soll bei jeder Witterung und auch bei der Überwindung größerer Distanzen möglichst attraktiv sein. Ein ergänzendes Angebot beim Velotransport im öffentlichen Verkehr ermöglicht eine optimale Kombination von Velofahren und Velomitnahme. Bahn- und Busunternehmen sind gesetzlich zu verpflichten, Velos ihrer Passagiere kostenpflichtig mitzuführen und dafür genügend Plätze zur Verfügung zu stellen. Neben dem Pendlerverkehr soll dieses verpflichtende Angebot gerade auch beim Freizeitverkehr heutige Engpässe von Veloplätzen im ÖV eliminieren.

### **Priorisierung des Veloverkehrs**

Das Velo muss als Verkehrsmittel in allen Belangen mehr Gewicht erhalten. Sei es bei der Priorisierung in der Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten von Veloinfrastrukturen wie auch bei der eigentlichen Verkehrsführung und -lenkung. Das Bedürfnis für sichere Velowege geht den Bedürfnissen des MIV vor. Verkehrsfluss-Systeme mit grünen Wellen für Velos stellen dabei ein konkretes Instrument der Priorisierung dar.

## **Forderungen**

Als flexibles und platzsparendes Verkehrsmittel bergen Velo und E-Bikes enormes Potenzial, sei es für Arbeits- und Ausbildungspendler, für Ausflüge oder auch für Kleintransporte auf der letzten Meile. Zudem trägt eine gut ausgebaute Infrastruktur mit vielen Velofahrern massgeblich zu einer hohen Lebensqualität bei. Veloverkehr ist zudem umweltfreundlich, gesundheitsfördernd und höchst flächeneffizient. Aus Sicht der glp bilden die aktuellen schweizerischen und kantonalen politischen Stossrichtungen eine gute Basis für eine zukunftsgerichtete Mobilität mit dem Velo als zentrales Verkehrsmittel. Das brachliegende Potenzial kann sich aber nur entfalten, wenn die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen und die Vorgaben konsequent umgesetzt werden. Die glp des Kantons Luzern stellt deshalb folgende Forderungen:

### **Grundsätzlich**

- Bereits gültige nationale und kantonale Gesetze sind mit Nachdruck und vor dem Ablauf allfälliger Fristen umzusetzen, um den politisch gewollten Wandel konsequent und spürbar herbeizuführen.
- Im Dialog mit der Bevölkerung sollen Bedürfnisse an die Veloinfrastruktur fortlaufend aufgenommen werden und in die Umsetzung zukünftiger Projekte einfließen.
- Velo-Schnellstrassen bilden ein zentrales und vergleichsweise günstiges Element der Verkehrsinfrastruktur von morgen. Am Beispiel gut umgesetzter Lösungen im In- und Ausland sollen in der Analogie zu Kantonsstrassen, welche heute für den motorisierten Verkehr ausgelegt sind, attraktive und sichere Verkehrsverbindungen für Velos und E-Bikes geschaffen werden, welche in Bezug auf Fahrfluss, Umfeldqualität und Fahrbahnoberflächen höchsten Ansprüchen gerecht werden.

- Flächeneffiziente Verkehrsmittel, namentlich Velos und E-Bikes wie auch E-Scooter sind im urbanen Raum als prioritäres Verkehrsmittel zu definieren. Darüber hinaus gilt es, die Zentren optimal an die übergeordneten Velo-Schnellstrassen anzubinden.
- Durch das Herbeiführen einer verkehrspolitischen Wende soll der Anteil an Velofahrenden im Pendlerverkehr (Modal Split) erheblich erhöht werden. Die gesetzten Ziele sind zu monitoren.
- Die Kleinräumigkeit der Schweiz soll als Chance genutzt werden, um das Velo auf Pendlerstrecken und in urbanen Gebieten als schnellstes und sicherstes Verkehrsmittel zu etablieren. Gefährliche Stellen im Wegnetz sind prioritär zu beseitigen, Nadelöhre sind auszubauen.

#### **Forderungen an den Kanton**

Der Kanton soll den eingeschlagenen Weg aufbauend zum neuen Bundesgesetz über Velowege (VWG) entschlossen und vorbildlich umsetzen. Die Verkehrspolitik ist für Pendlerstrecken weg vom MIV hin zum Velo auszurichten. Dabei sollen die Regierung und die Verwaltung für die politische Anerkennung des Velos als bevorzugtes Verkehrsmittel mit entsprechender Einwirkung auf den Modal Split eintreten.

Als zusätzliche Massnahme gilt es gesetzliche Grundlagen zu schaffen, welche eine Symbiose von Veloverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln fördern. Dafür sollen namentlich gesetzliche Verpflichtung für den Velotransport in Bahn und Bus geschaffen werden. Auch eine Mitnahmepflicht in Taxis könnte zusätzlich geprüft werden.

#### **Forderungen an die Luzerner Gemeinden**

Die Luzerner Gemeinden stehen im Rahmen der Ortsplanung in der Pflicht, Velowege für eine sichere, komfortable und durchgängige Fortbewegung mit dem Velo und E-Bikes zu ermöglichen. Im Fokus steht ein lokales Radwegnetz mit direktem Anschluss an übergeordnete Veloschnellrouten und lokale und regionale ÖV-Hubs. Dabei sollen Raumressourcen für den Veloverkehr explizit auch auf Kosten von anderen Verkehrsträgern gewonnen werden können. Bei der Gestaltung der Velowege sind punktuell lebendige Begegnungsräume zu schaffen, was in Summe die Lebensqualität der Dörfer und Quartiere erheblich fördert.

Neben baulichen sollen auch organisatorische Massnahmen die Sicherheit von Velofahrenden erhöhen.

Pilotprojekte und Testphasen sollen konkrete Vorhaben erlebbar machen, dadurch Vorurteile abbauen und die Akzeptanz nachhaltig sicherstellen. Aufbauend zu einer intakten Veloinfrastruktur können Angebote wie Leihvelos, Cargobikes, E-Scooter gefördert werden, um den Umstieg auf das Velo zu beschleunigen.

Regelmässige Befragungen von Radfahrern durch die Städte und Gemeinden sind ein weiteres bewährtes Instrument, um das Velonetz mit zielführenden Massnahmen in Bezug auf die Sicherheit, den Unterhalt oder Netzlücken stetig zu verbessern.

#### **Forderungen an Velofahrende**

Velofahrerinnen und Velofahrer bringen sich aktiv in den Diskurs ein und nutzen das gute Angebot, um weitestmöglich ohne Auto auszukommen. Im Straßenverkehr nutzen sie die Velowege, respektieren andere Verkehrsteilnehmende wie auch Fußgänger und halten sich vorbildlich an die Verkehrsregeln.