

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

per Mail an:
aemterkonsultationen@astra.admin.ch

Luzern, 1. September 2020

Protokoll-Nr.: 997

**Bundesgesetz über Velowege:
Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 13. Mai 2020 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Entwurf des Bundesgesetzes über Velowege (Velogesetz) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist das Folgende fest:

Der Kanton Luzern unterstützt den vorliegenden Entwurf des Velogesetzes. Er führt zu einer Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs als Ganzes – insbesondere auch für den Bereich Freizeit und Tourismus (inkl. Mountainbike). Gerade der Freizeitverkehr birgt teilweise grosses Konfliktpotential zwischen den verschiedenen Nutzungen und Nutzenden. Bereits heute verlaufen beispielsweise viele Velowege für die Freizeit auf Wanderwegen und in den vergangenen Jahren ist es zunehmend zu Konflikten zwischen Mountainbikern und dem Schutz der Wildtiere vor Störungen gekommen. Die Konsequenzen, die das Gesetz im Bereich Veloverkehr Freizeit mit sich bringt – und damit der teilweise Einfluss auf die Wanderwege und den Wildtierschutz –, lassen sich noch schwer abschätzen.

Anträge:

- Mögliche Konflikte, die bei der Umsetzung in der Praxis entstehen können, sind bereits mit der Erarbeitung der Verordnung zum Velogesetz anzugehen. Für das Finden von praxistauglichen Lösungen und die Definition von Prozessen sind die betroffenen Akteure, insbesondere die Fachorganisationen, einzubeziehen. Geeignete Lösungen sind in der Verordnung und in Vollzugshilfen aufzuzeigen und den Fachorganisationen und Behörden sind entsprechende praxistaugliche Instrumente zur Verfügung zu stellen.
- Die Qualität und Attraktivität des Wanderwegnetzes darf durch das Velogesetz und die damit verbundene Stärkung der Velowegnetze nicht beeinträchtigt, sondern soll gestärkt werden.

- In Artikel 11, der die Rücksichtnahme auf andere Anliegen regelt, soll ausdrücklich auf die Anliegen der Jagd und des Wildtierschutzes hingewiesen werden.

Was die finanzielle Unterstützung seitens des Bundes für die Planung und Errichtung von Velowegen betrifft, orten wir erheblichen Handlungsbedarf. Velowege in Agglomerationen können mit Bundesmitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden. Ausserhalb der Agglomeration fehlt jedoch eine derartige Mitfinanzierungsmöglichkeit durch den Bund. Für die Weiterentwicklung und den Ausbau der Veloinfrastruktur ist zwingend eine Finanzierung durch den Bund – über die Agglomerationsgrenzen hinaus – sicherzustellen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass Verbindungen ausserhalb der Agglomeration andere Qualitätsstandards aufweisen, zeitlich verzögert umgesetzt werden oder gar an der Agglomerationsgrenze haltmachen.

Antrag:

- Der Ausbau der Veloinfrastruktur ist auch ausserhalb der Agglomerationen durch den Bund mitzufinanzieren.

Die Ansicht der BPUK bezüglich Velowege entlang von Eisenbahnlinien teilt der Kanton Luzern. Deshalb sollte im Veloweggesetz ein zusätzlicher Passus aufgenommen werden, wonach bei Eisenbahninfrastrukturprojekten, die einem Plangenehmigungsverfahren unterliegen, zwingend zu prüfen ist, ob entlang der Eisenbahnlinien Velowege (oder gemischte Fussgänger- und Velowege) zu erstellen sind. Ist dies nicht möglich, muss der Verzicht objektiv und nachvollziehbar begründet werden. Die Finanzierung der entsprechenden Velowege ist mit Bundesgeldern sicherzustellen.

Mit der Aufnahme eines solchen Zusatzes würden sich alle Mobilitätsakteure – auch der Schienenverkehr – am Velowegnetz beteiligen. Velowege, insbesondere Veloschnellstrecken, entlang von Eisenbahnstrecken sind attraktiv, weil die Steigung in der Regel gering ausfällt und die Sicherheit aufgrund der Verkehrstrennung hoch ist. Ferner ist mit geringen Mehrkosten zu rechnen, weil entlang von Eisenbahnlinien ohnehin Bau- und Unterhaltspisten notwendig sind, die auch als Velowege genutzt werden können.

Antworten zum Fragenkatalog

1. Planungspflicht (Art. 5 Abs. 2 Veloweggesetz)

Sind Sie mit der Planungspflicht für Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen einverstanden?

Ja. Bei der Ausgestaltung der Pläne ist darauf zu achten, dass mögliche neue Streckenführungen auf Akzeptanz stossen und den direkt Betroffenen wie beispielsweise den Grundeigentümern oder den Nutzenden das Mitspracherecht frühzeitig eingeräumt wird. Bei der Ausgestaltung der behördenverbindlichen Planungsinstrumente ist deshalb darauf zu achten, dass in diesen die Grundsätze der Erschliessung festgelegt werden, die tatsächliche Umsetzung jedoch in enger Absprache mit den direkt Betroffenen erfolgt. Es braucht entsprechend «agile» Instrumente für eine zweckmässige Umsetzung. Diesem Umstand muss insbesondere auf kantonaler Stufe Rechnung getragen werden können.

Darüber hinaus ist die Koordination zwischen den zuständigen Stellen bei der Ausgestaltung der Instrumente wichtig. Entsprechend begrüssen wir Art. 7 «Koordination» des vorgelegten Entwurfs. Insbesondere hat gute Abstimmung und Koordination mit den Fuss- und Wanderwegen zu erfolgen.

2. Planungsgrundsätze (Art. 6 Veloweggesetz)

Sind Sie mit den Planungsgrundsätzen auf Basis anerkannter Qualitätsziele einverstanden (zusammenhängend, direkt, sicher, homogen, attraktiv)?

Teilweise. Die Trennung von motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr, wo möglich und angebracht, erachten wir als wichtigen Grundsatz. Dort wo dies nicht möglich ist, ist auf eine sichere Ausgestaltung zu achten.

Die Planungsgrundsätze des Art. 6 lit. b und d sind stark auf die Velowegenetze Alltagsverkehr ausgerichtet. Für Wege, die von Mountainbiker und Mountainbikerinnen genutzt werden – wozu teilweise auch Wanderwege gehören –, steht nicht eine direkte Streckenführung und ein homogener Ausbaustandard im Vordergrund. Hier ist eine abwechslungsreiche Linienführung von zentraler Bedeutung. Für den Alltagsverkehr dagegen ist eine direkte und möglichst steigungsarme Streckenführung anzustreben.

Antrag:

- Es ist zu prüfen, ob die erwähnten Planungsgrundsätze für die Velowegnetze Alltag sowie Freizeit differenziert werden sollen. Zumindest ist im erläuternden Bericht auf die unterschiedlichen Ansprüche der beiden Netze bzw. der Nutzenden hinzuweisen.

3. Ersatzpflicht (Art. 9 Veloweggesetz)

Sind sie damit einverstanden, dass die Ersatzpflicht im Veloweggesetz allgemein gilt?

Ja. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass dort, wo heute ein normwidriges oder allenfalls unnötiges Angebot besteht, bei einer Aufhebung die Möglichkeit besteht, die Verhältnismässigkeit und die Zweckmässigkeit eines Ersatzes zu prüfen. Wir interpretieren Abs. 3 so, dass die Kantone eine solche Prüfmöglichkeit – neben anderen Ausnahmen – vorsehen können.

4. «In hoher Qualität» (Art. 12 Abs. 1 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund sich verpflichtet, eigene Bauten und Anlagen in hoher Qualität umzusetzen?

Teilweise. Der Bund hat diesbezüglich eine Vorbildfunktion und kann mit entsprechenden Anlagen Standards setzen. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, müssten Fahrbahnquerschnitte und Normen generell dahingehend überprüft werden, ob sie noch den heutigen Anforderungen genügen. In jedem Fall gilt es aber auch, die finanziellen Mittel möglichst wirkungsvoll und kostenbewusst einzusetzen. Im Auge zu behalten ist stets auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis der einzelnen Massnahmen.

5. Information (Art. 14 Veloweggesetz)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Bund die Öffentlichkeit umfassend über die Velowegnetze informiert und die Kantone und Dritte bei der Information über Velowegnetze unterstützen kann?

Ja. Zur Verfügung zu stellen sind – insbesondere auch digital (z.B. als App) – unter anderem entsprechende Karten, damit die Veloverbindungen und –wege ihrer Bestimmung gemäss auch genutzt werden.

6. Präzisierung von Art. 6 h NSG

Sind Sie damit einverstanden, dass Art. 6 h des Bundesgesetzes über Nationalstrassen im Hinblick auf Flächen für den Fuss- und Veloverkehr bei Anschlüssen zu Nationalstrassen erster und zweiter Klasse sowie bei Nationalstrassen dritter Klasse präzisiert wird?

Ja.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Ausführungen und insbesondere unserer Anträge bei der weiteren Behandlung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat