

Kommt Zeit, kommt Rad

Der Kanton Luzern setzt das Veloweggesetz um, aber nicht in dem Tempo, in dem sich Pro Velo das wünscht. Das lässt sich erklären. Ist aber kompliziert.

AM 1. Dezember 2020 sagte die damalige Pro Velo-Co-Präsidentin Korintha Bärtsch im Kantonsrat: «Strategien sind gut, es müssen aber auch Taten folgen.» Am 22. September 2022 teilte die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons mit, das überarbeitete Velokonzept liege «voraussichtlich» Ende 2024 vor. Am 1. Januar 2023 dann trat das Veloweggesetz des Bundes in Kraft, das die Kantone verpflichtet, ihre Velowegnetze bis Ende 2027 zu planen und bis 2042 fertig zu bauen.

«Das Velo ist gut verankert»
 Es scheint also ewig zu dauern. Florian Weingartner, Projektleiter Veloplanung in der vif, nickt, sagt aber: «Wir sind dran, das Thema Velo ist im Kanton Luzern gut verankert.» Die Umsetzung braucht aber Zeit, weil in der Mobilitätsplanung viele unterschiedliche Ansprüche – zum Beispiel von Regionen oder Verkehrsmitteln – unter einen Hut gebracht werden müssten. Der 41-Jährige ist nicht Verkehrsingenieur oder Raumplaner, sondern Politikwissenschaftler. Sein Hintergrund hilft ihm, die fachlichen und politischen Abläufe zu verstehen.

Weingartner blickt fünf Jahre zurück und fasst zusammen. An der eingangs erwähnten Kantonsratssitzung überwies das Parlament eine Motion, die verlangt, Velowege und -einrichtungen neu unabhängig vom Bauprogramm für Kantonsstrassen zu planen, zu finanzieren und zu bauen. Der Kantonsrat wollte also – mit Ausnahme der SVP – dem Velo mehr Rückenwind verleihen. Um den Vorstoß umzusetzen, muss aber das kantonale Strassengesetz angepasst werden. Das heißt: Zuständigkeiten und Finanzierung sind anzupassen. Dies erweist sich als aufwändiger als gedacht, sagt Weingartner. Der Vorschlag der vif ging erst im Herbst in den VLG, den Verband Luzerner Gemeinden.

Ziel: doppelt so viel Velo
 Nächsten Frühling dann soll das Gesamtpaket für die öffentliche Vernehmlassung geschnürt sein: die Gesetzesänderung und das neue Velokonzept, das jenes von 1994 ablösen soll. Ziel: den

Veloanteil an der Gesamtmobilität (Modal Split) von heute 7,5 auf 15 Prozent verdoppeln. Die vif hat für die Analyse und Vorschläge die Regionen und Gemeinden eingebunden und Anspruchsgruppen wie Tourismusorganisationen oder den Sport einbezogen. Ein anderes Beispiel: über die vom Kanton unterstützten Plattformen «walkable» und «bikeable» werden Schwachstellen sowie positive Beispiele im Fuss- und Veloverkehr erfasst.

Geplant ist, dass die Regierung im Herbst des nächsten Jahres das geänderte Strassen gesetz in die parlamentarische Beratung schicken und dieses auf den Ablauf der Fünfjahresfrist des Veloweggesetzes in Kraft treten kann. Bis der Bundesbeschluss Velo von 2018 auf der Strasse sichtbar wird, dauert es noch länger. Florian Weingartner stellt klar: Mehr Velo gehe nur, wenn dafür auch konsequent Platz geschaffen werde. Die Verlagerung lohne sich aber, findet er, denn «je mehr Leute Velo fahren, desto flüssiger wird der Verkehr für alle». Damit sich diese Einsicht durchsetze, brauche es freilich «noch viel Überzeugungsarbeit». Er nehme dabei Pro Velo als konstruktive, lösungsorientierte Partnerin wahr. **OO**

Dominik Thali



oben:
 «Mehr Velo geht nur, wenn dafür auch konsequent Platz geschaffen wird»: Florian Weingartner, Projektleiter Veloplanung beim Kanton.

unten:
 Ein Beispiel für neue Velo-Infrastruktur im Kanton Luzern: Der Velostreifen auf der neuen Ränglochstrasse, die im März eröffnet wurde.



Im Kanton Luzern koordiniert die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr die Umsetzung des Veloweggesetzes.