

Stellungnahme Umsetzung Velonetzpläne Zuständigkeiten und Finanzierung - Öffentliche Auflage Ergänzung kantonaler Richtplan 2026

Die Stellungnahme wurde am 28. Mai 2026 um 10:58:30 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Umsetzung Velonetzpläne Zuständigkeiten und Finanzierung - Öffentliche Auflage Ergänzung kantonaler Richtplan 2026

Teilnehmerangaben:

Verband Luzerner Gemeinden (VLG)
Hirschmattstrasse 36
Postfach
6002 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

214419

3. Allgemeine Fragen zur Vorlage

Sind Sie im Grundsatz mit der kantonalen Richtplankarte, Ergänzung kantonaler Richtplan 2026, Entwurf, sowie dem Inhalt des Kapitels 32 kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf einverstanden?

- ☐ ja
☐ eher ja
☒ eher nein
☐ nein

Begründung:

Wir begrüßen die Stossrichtung des Masterplans Velo 2035 und die Umsetzung des Bundesrechts. Die Vorlage wird jedoch in zentralen Punkten abgelehnt: Die finanzielle Lastenverteilung ist für ländliche Strukturgemeinden nicht tragbar. Die Pro-Kopf-Belastung von bis zu CHF 68/Jahr (Flühli) und CHF 43/Jahr (Escholz matt-Marbach) steht in keinem Verhältnis zur Finanzkraft dieser Gemeinden (Vergleich Stadt Luzern: CHF 9/Kopf/Jahr). Die vollständige Übertragung des Basisnetzes auf die Gemeinden ohne solidarischen Ausgleich wird grundsätzlich abgelehnt.

4. Fragen zu den Velowegnetzplänen Alltag und Freizeit (exkl. Mountainbike-Routen)

Sind Sie im Grundsatz mit den vorgelegten Velowegnetzplänen Alltag und Freizeit einverstanden?

- ☐ ja
☒ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

Begründung:

Die vorgelegten Velowegnetzpläne für Alltag und Freizeit stellen eine solide Grundlage für die Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur im Kanton Luzern dar und bilden die wesentlichen Verbindungen nachvollziehbar ab. Die Netzstruktur ist grundsätzlich schlüssig, fachlich gut hergeleitet und entspricht in vielen Teilen den bundesrechtlichen Vorgaben sowie den Zielen des kantonalen Masterplans Velo. Positiv zu würdigen ist insbesondere, dass die Pläne eine klare Orientierung für die langfristige Umsetzung bis 2042 bieten und die Bedeutung der Velovorzugsrouten als Rückgrat des Alltagsverkehrs hervorheben.

Gleichzeitig bestehen aus Sicht der Gemeinden wesentliche Punkte, die noch verbessert oder präzisiert werden sollten. Die geografische Abdeckung ist in einzelnen Regionen unvollständig, insbesondere in weniger dicht besiedelten Gebieten und bei der Anbindung kantonaler Nebenzentren. Hier wäre eine konsequentere Gleichbehandlung der Regionen angezeigt, auch wenn dies über die potenzialorientierten Empfehlungen des Bundes hinausgeht. Eine solche flächendeckende Erschliessung liegt im kantonalen Interesse und stärkt die Mobilitätsentwicklung im gesamten Kanton. Zudem ist die Rolle der Gemeinden bei der Festlegung des Basisnetzes kritisch zu betrachten, da die behördenverbindliche Festlegung im Richtplan die kommunale Planungshoheit unnötig einschränkt. Auch bei der Abgrenzung der Mountainbike-Routen sowie bei der Priorisierung der Massnahmen besteht weiterer Klärungsbedarf.

5. Haben Sie weitere Anträge (inklusive Begründung), Fragen oder Bemerkungen?

Erfassen Sie hier Ihre weiteren Anträge (inklusive Begründung), Fragen oder Bemerkungen.

Der Kanton wird beauftragt, die im Richtplanentwurf enthaltenen grenzüberschreitenden Veloverbindungen nochmals systematisch mit den Planungen der Nachbarkantone abzugleichen und allfällige Lücken oder Inkonsistenzen zu bereinigen. Der Richtplan ist entsprechend zu ergänzen oder anzupassen.

Im vorliegenden Richtplanentwurf entsteht der Eindruck, dass die Planungen der Nachbarkantone nur teilweise oder gar nicht berücksichtigt wurden. Für ein funktionierendes Velonetz ist jedoch entscheidend, dass die kantonalen Netze an den Kantonsgrenzen nahtlos ineinandergreifen und die Linienführungen kompatibel sind. Mehrere Nachbarkantone – insbesondere Aargau, Zug, Schwyz, Nidwalden und Obwalden – verfügen bereits über eigene Velonetzplanungen oder stehen kurz vor deren Fertigstellung. Ein Abgleich ist deshalb zwingend, um Doppelspurigkeiten, Netzabbrüche oder widersprüchliche Prioritäten zu vermeiden. Die grenzüberschreitende Koordination ist zudem ein zentrales Anliegen des Bundes und ein wesentlicher Bestandteil eines kohärenten Alltags- und Freizeitnetzes. Der Kanton Luzern sollte daher sicherstellen, dass seine Netzplanung mit den Nachbarkantonen abgestimmt ist und die Verbindungen über die Kantonsgrenzen hinweg konsistent, durchgängig und fachlich begründet ausgestaltet sind.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
1. Anträge kantonale Richtplankarte, Ergänzung kantonalen Richtplan 2026, Entwurf		Keine Antwort	Keine Antwort
2. Anträge zum kantonalen Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf		Keine Antwort	Keine Antwort
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Ziele	Der kantonale Richtplan ist so zu ergänzen, dass als Ziel festgelegt wird, alle Wahlkreise sowie die kantonalen Nebenzentren bis 2042 über leistungsfähige, sichere und direkte Velovorzugsrouten an das kantonale Velonetz anzubinden.	Die Ergänzung des Richtplans um das Ziel, alle Wahlkreise und kantonalen Nebenzentren über Velovorzugsrouten anzubinden, führt zwar dazu, dass die potenzialorientierten Planungsempfehlungen des Bundes übertroffen werden. Dennoch ist die geografische Gleichverteilung der hochwertigen Veloinfrastruktur höher zu gewichten, da sie für die Mobilitätsentwicklung des gesamten Kantons von strategischer Bedeutung ist. Eine flächendeckende Anbindung stärkt die Gleichbehandlung der Regionen, verhindert strukturelle Benachteiligungen weniger dicht besiedelter Gebiete und trägt wesentlich zur Erreichung der kantonalen Mobilitätsziele bei, insbesondere zur angestrebten Erhöhung des Modalsplits des Fuss- und Veloverkehrs. Es steht dem Kanton frei, im Richtplan ein solches Bekenntnis zu einer guten und gleichwertigen Anschliessung des gesamten Kantons festzusetzen und damit über die Mindestanforderungen des Bundes hinauszugehen. Andere Kantone, wie etwa Aargau, verfolgen bereits heute vergleichbare Zielsetzungen und binden sämtliche Gemeinden über Vorzugs- oder Hauptrouten an das kantonale Velonetz an. Eine entsprechende Zielsetzung im Luzerner Richtplan schafft Klarheit, stärkt die Kohärenz des Netzes und bildet eine verlässliche Grundlage für die Priorisierung und Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur bis 2042.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen	Das Basisnetz in Zuständigkeit der Gemeinden soll nicht lagegenau und behördenverbindlich im kantonalen Richtplan festgelegt werden. Stattdessen sollen die Gemeinden in einer separaten Koordinationsaufgabe verpflichtet werden, das kommunale Basisnetz, gestützt auf die Orientierung des Masterplans Velo, bis spätestens 2042 zu erstellen und in ihren kommunalen Richtplänen oder entsprechenden Planungsinstrumenten festzulegen.	Die behördenverbindliche Festlegung des Basisnetzes durch den Kanton greift unnötig und unverhältnismässig in die kommunale Planungshoheit ein. Das Basisnetz verläuft überwiegend auf kommunalen Strassen und Wegen und betrifft damit Räume, in denen die Gemeinden die örtlichen Gegebenheiten, Konflikte und Potenziale am besten beurteilen können. Eine kantonale Linienfestlegung – selbst mit Anordnungsspielraum – würde die notwendige Flexibilität erheblich einschränken und eine effiziente, ortsangepasste Planung erschweren. Das Basisnetz macht im Luzerner Alltagsnetz rund 49 Prozent der Linien aus. Eine kantonale Festlegung dieses grossen Anteils würde bestehende kommunale Planungen teilweise übersteuern, obwohl zahlreiche Gemeinden und Regionen bereits über eigene Velowegplanungen, Richtpläne oder Konzeptionen verfügen, die den Vorgaben des eidgenössischen Veloweggesetzes entsprechen. Andere Kantone – insbesondere Aargau – beschränken die behördenverbindliche Festlegung konsequent auf jene Verbindungen, die in

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			kantonomer Verantwortung liegen. Die kommunalen Basisnetze werden dort vollständig den Gemeinden überlassen. Dieses Vorgehen entspricht dem Subsidiaritätsprinzip und der Systematik des Veloweggesetzes, das lediglich ein kantonales Netz verlangt, nicht aber eine kantonale Festlegung kommunaler Basisnetze. Ein kantonales Velokonzept als verbindliche Leitlinie stellt sicher, dass die Gemeinden ihr Basisnetz bis 2042 koordiniert und fachlich abgestützt erarbeiten. Gleichzeitig bleibt die Gemeindeautonomie gewahrt, und der Kanton kann seine Rolle als koordinierende und unterstützende Instanz wahrnehmen, ohne in die operative Planungshoheit einzugreifen.
Kantonomer Richtplan- Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen	Auf die Verpflichtung zur Erstellung eines Umsetzungs-konzepts bis 2030 ist zu verzichten. Falls der Kanton an dieser Aufgabe festhält, ist die Anforderung wesentlich genauer zu umschreiben, insbesondere hinsichtlich Inhalt, Umfang, Verbindlichkeit, Prüfmechanismus und Verhältnis zu bestehenden kommunalen Planungsinstrumenten.	Auf die Verpflichtung zur Erstellung eines Umsetzungs-konzepts bis 2030 ist zu verzichten oder die Aufgabe ist deutlich präziser zu definieren. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens des kantonomer Richtplans ist derzeit unklar, sodass realistische Verzögerungen zu erwarten sind und eine fixe Frist bis 2030 für die Gemeinden kaum planbar ist. Gleichzeitig verfügt der Kanton nicht über die notwendigen personellen Ressourcen, um die eingereichten Konzepte zeitgerecht zu prüfen und zu begleiten. Unklar bleibt zudem, welche Anforderungen ein solches Umsetzungs-konzept überhaupt erfüllen muss und wie es sich zu bestehenden kommunalen Instrumenten wie Richtplänen oder Erschliessungsrichtplänen verhält. Es ist nicht ersichtlich, ob diese bestehenden Planungsinstrumente als Konzeptionierung gelten oder ob zusätzliche Dokumente erstellt werden müssten. Für die Gemeinden sind die damit verbundenen Aufwände deshalb weder abschätzbar noch planbar. Damit steigt die Gefahr, dass neben dem Masterplan Velo weitere Konzepte entstehen, die keinen erkennbaren Mehrwert bieten und lediglich zusätzliche Bürokratie erzeugen. Der Nutzen eines separaten Umsetzungs-konzepts wurde bisher nicht erläutert, und im Entwurf des Dekrets finden sich keine Bestimmungen, die diese neue Anforderung rechtlich oder inhaltlich abstützen würden. Insgesamt ist die Aufgabe in der vorliegenden Form weder klar definiert noch vollziehbar und sollte deshalb gestrichen oder substantiell präzisiert werden.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Zuständigkeit Kanton - Gemeinden:		Keine Antwort	Keine Antwort
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Priorisierung Schwachstellen:		Keine Antwort	Keine Antwort
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Velowegnetzplans Freizeit Rutenplan Veloland:			
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Freizeit Änderungen Velolandruten:		Keine Antwort	Keine Antwort
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Freizeit Zielgruppen:		Keine Antwort	Keine Antwort
Rückmeldung zur Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung		Keine Antwort	Keine Antwort