

Stellungnahme Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung - Vernehmlassung Gesamtrevisionen Weggesetz und Wegverordnung

Die Stellungnahme wurde am 28. Mai 2026 um 11:00:36 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung - Vernehmlassung Gesamtrevisionen Weggesetz und Wegverordnung

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:

208509

Fragebogen Gesamtrevisionen Weggesetz (WegG) und Wegverordnung (WegV)

Sind Sie im Grundsatz mit der Vorlage einverstanden?

- ☐ ja
☒ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

Begründung:

Die Vorlage stärkt die Umsetzung des kantonalen Velonetzes und bildet eine zentrale Grundlage für die systematische Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur im Kanton Luzern. Mit den beiden Gesamtrevisionen werden die behördenverbindliche Planung und Umsetzung des kantonalen Velowegnetzes bis 2042 gefestigt und die veralteten Instrumente (Weggesetz von 1990 und Radroutenkonzept von 1994) abgelöst.

Kritisch beurteilt werden hingegen die vorgesehene Zuständigkeit und die Finanzierung.

Sind Entwurf und Erläuterungen vollständig und verständlich?

- ☐ ja
☒ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

Begründung:

Der Entwurf und die Erläuterungen sind trotz der hohen Komplexität grundsätzlich nachvollziehbar und gut strukturiert. Aus regionaler Sicht wären jedoch ergänzende Ausführungen zur konkreten Umsetzung der Velonetzpläne, zur Priorisierung der Massnahmen sowie zur Zusammenarbeit zwischen Kanton, Gemeinden und regionalen Organisationen hilfreich.

Sind Sie im Grundsatz mit der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden einverstanden?

- ☐ ja
☐ eher ja
☐ eher nein
☒ nein

Begründung:

Die Gemeinden sind grundsätzlich bereit, Verantwortung für das kommunale Velonetz zu übernehmen. Die vorgeschlagene Aufgabenteilung geht jedoch zu weit: Hauptverbindungen, die im kantonalen Richtplan als Grundgerüst des Velowegnetzes festgelegt sind, erfüllen eine übergeordnete Funktion und sollen unabhängig von der Strassenklassierung in die Zuständigkeit des Kantons fallen. Wir beantragen, dass alle Hauptverbindungen – auch jene abseits von Kantonsstrassen – dem Kanton zugeordnet werden (analog zur Regelung bei den Velovorzugsrouten).

Die Haupttrouten sind durch den Kanton zu finanzieren, kantonsgrenzenübergreifende Strecken sind als Haupttrouten zu deklarieren.

Auf die Behördenverbindlichkeit des Basisnetzes ist zu verzichten.

Mindestens eine Verbindung zwischen Gemeinden (Grunderschliessung) soll unabhängig von der Kategorie durch den Kanton finanziert werden.

Zudem fehlen explizite Rechtsgrundlagen, um Zuständigkeiten für Planung und Bau der Veloinfrastruktur auf Kantonsstrassen an Gemeinden zu delegieren (z.B. WegG § 22).

Sind Sie im Grundsatz mit den vorgeschlagenen Finanzierungs-Varianten gemäss § 24 WegG (Variante 1 und 2) einverstanden?

- ☐ ja
☐ eher ja
☒ eher nein
☐ nein

Begründung:

Beide Varianten (1 und 2) weisen grundlegende Mängel auf.

Variante 2 (getrennte Finanzierung nach Territorialprinzip) führt zu einer extremen Ungleichbelastung der Gemeinden ohne jeglichen Ausgleich.

Variante 1 (teilsolidarisch) ist ein Schritt in die richtige Richtung, bleibt aber unvollständig: Das Basisnetz (rund CHF 160 Mio.) ist vollständig ausgeklammert und belastet flächengrosse, dünn besiedelte Gemeinden unverhältnismässig. Wir fordern zumindest eine klar definierte, zumutbare Belastungsobergrenze.

Insgesamt ist die finanzielle Lastenverteilung für grossflächige ländliche Strukturgemeinden nicht tragbar. Pro-Kopf-Belastungen von bis zu CHF 5/Jahr (Schlierbach) bzw. CHF 89/Jahr (Römerswil) stehen in keinem Verhältnis zu deren Finanzkraft.

Wenn ja, bevorzugen Sie die Finanzierungs-Variante 1 oder 2 (§ 24 Variante 1 oder Variante 2)?

Begründung:

Falls zwischen den beiden Varianten zu wählen ist, bevorzugen wir Variante 1 (teilsolidarische Finanzierung), da sie zumindest einen partiellen Lastenausgleich bei den Hauptverbindungen vorsieht. Variante 1 ist jedoch nur unter folgenden Bedingungen akzeptabel:

- gesetzliche Verankerung einer zumutbaren Belastungsobergrenze
- Erhöhung des Kantonsanteils auf mindestens 70% der Gesamtkosten

Nach heutigem Kenntnisstand wird eine überarbeitete Variante 1 bevorzugt, welche die bereits ausgebaute Veloinfrastruktur angemessen berücksichtigt. Sollte dies nicht realisierbar sein, wird Variante 2 vorgezogen. Jede Gemeinde soll ihr Velonetz selbst planen und finanzieren, ohne sich in komplexen Kostenteilerdiskussionen zu verlieren. Bei gemeindeübergreifenden Vorhaben sollen sich die Gemeinden gemeinsam mit dem Kanton bilateral abstimmen, eine Leitbehörde bestimmen und die Finanzierung im Einzelfall aushandeln.

Sind Sie damit einverstanden, dass der Kanton ein Bilanzkonto «Kommunale Velohauptverbindungen» gemäss § 24 (Variante 1) Abs. 5 WegG zuhanden der Gemeinden führt und die Finanzierungsbeiträge der Gemeinden zur solidarischen Finanzierung der kommunalen Hauptverbindungen für die Gemeinden treuhänderisch verwaltet?

- ☐ ja
☒ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

Begründung:

Die treuhänderische Verwaltung durch den Kanton wird als praktikabel eingeschätzt und einer Selbstverwaltung durch die Gemeinden vorgezogen. Klärungsbedarf besteht insbesondere bei folgenden Punkten: Die Verwaltungskosten des Kantons sind transparent auszuweisen und möglichst tief zu halten. Der Refinanzierungsmechanismus (Auszahlung auf Antrag nach Projektabschluss) ist unbürokratisch auszugestalten, analog den Pauschalmassnahmen im Agglomerationsprogramm. Für Kleingemeinden soll zudem eine Vorfinanzierungsmöglichkeit geprüft werden, etwa in Form von Akontozahlungen nach Projektstand.

Falls nein: Wie und durch wen sollen die kommunalen Finanzierungsbeiträge zur Erstumsetzung der kommunalen Hauptverbindungen bei einer solidarischen Finanzierung durch die Gemeinden verwaltet werden?

Sind Sie im Grundsatz mit der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden einverstanden?

- ☐ ja
☐ eher ja
☐ eher nein
☒ nein

Begründung:

Das Mountainbikenetz wurde in dieser Vernehmlassung ausgeklammert, da es noch nicht vollständig geplant ist. Entsprechend sind auch Finanzierungsfragen und Aufgabenteilung separat zu behandeln.

4. Haben Sie weitere Fragen, Bemerkungen oder Anträge?

Weitere Fragen/Bemerkungen/Anträge

WegG § 47 Abs. 3

- Stellt der Kanton für den jährlich einzureichenden Bericht eine geeignete Reportingvorlage zur Verfügung?

- Wie stellt der Kanton sicher, dass ausreichend Ressourcen für die Prüfung der Jahresberichte aller Gemeinden vorhanden sind – insbesondere vor dem Hintergrund des Stellenabbaus in der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr?

WegG § 16 und WegV § 6d

- Weshalb werden die Bestimmungen zu den vereinfachten Projektbewilligungsverfahren in Gesetz und Verordnung unterschiedlich geregelt (z.B. Kostenlimite nur in WegV § 6d)?

- Weshalb wird nicht auf das kantonale Planungs- und Baugesetz bzw. dessen Bestimmungen verwiesen (z.B. § 193 Abs. 3 wortgleich übernommen)? Die gewählte Lösung führt zu einem gesetzlichen Flickwerk.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.2.1 Entwicklung Velowegnetz Alltag	Alle Wahlkreise und kantonalen Nebenzentren (Kategorie Z2 gemäss aktuellem Richtplanentwurf) sollen über eine Velovorzugsroute an das kantonale Netz angebunden werden.	Die angewandte Methodik zur Ausgestaltung des Velowegnetzes für den Alltag benachteiligt systematisch weniger dicht besiedelte Gebiete des Kantons. Andere Kantone, wie etwa Aargau, verfolgen demgegenüber das Ziel, sämtliche Gemeinden über Vorzugs- und Hauptrouten an das kantonale Velonetz anzubinden.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.2.3 Abgrenzung Mountainbike-Routen	Eine Lösung für die Mountainbike-Routen ist möglichst rasch anzustreben. Die Lösungsfindung ist sowohl mit ersten Grundsätzen im kantonalen Richtplan als auch in der Gesetzgebung einzuleiten.	Die Begründung zur Abgrenzung der aktuell stark diskutierten Mountainbike-Routen ist aus unserer Sicht unzureichend. Das Biken abseits der Velowanderrouuten hat ein bedeutendes Ausmass erreicht und führt zu erheblichen Konflikten zwischen Nutzungsinteressen (Forstwirtschaft, Wandern etc.) und Schutzinteressen (Naturschutz, Jagd etc.). In den letzten vier Jahren wurden in dieser Frage kaum Fortschritte erzielt – weder im Austausch zwischen den beteiligten Akteuren noch auf regulatorischer oder verwaltungsseitiger Ebene.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.1 Behördenverbindliche Planung	Das Basisnetz ist nicht behördenverbindlich festzulegen. Stattdessen ist festzuhalten, dass die Gemeinden für die Erstellung eines Basisnetzes gemäss Konzeption zuständig sind.	Die behördenverbindliche Festlegung des Basisnetzes im kantonalen Richtplan schränkt die Planungshoheit und damit die Gemeindeautonomie unverhältnismässig ein. Kantone wie Aargau beschränken die behördenverbindliche Festlegung des Velonetzes auf Verbindungen in kantonomer Verantwortung. Verschiedene Gemeinden und Regionen verfügen bereits über eigene Velowegplanungen auf verschiedenen Stufen, die den

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Vorgaben des eidgenössischen Veloweggesetzes mit kommunalen Richtplänen oder Konzeptionen entsprechen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.1 Zuständigkeit	Die Gemeinden sollen in begründeten Fällen im Auftrag und auf Kosten des Kantons Velovorzugsrouten und Hauptrouten abseits von Kantonsstrassen planen und realisieren können.	Die Gemeinden kennen die örtlichen Gegebenheiten, Konflikte und Potenziale am besten. Viele geeignete Linienführungen für Velovorzugsrouten und Hauptrouten verlaufen nicht entlang von Kantonsstrassen, sondern auf kommunalen oder privaten Wegen. Können Gemeinden solche Abschnitte im Auftrag und auf Kosten des Kantons planen und realisieren, lassen sich Projekte schneller, flexibler und mit höherer Akzeptanz umsetzen. Der Kanton bleibt damit koordinierend und finanzierend in der Verantwortung, während die Gemeinden handlungsfähig bleiben und Lücken im kantonalen Netz effizient schliessen können.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.1 Zuständigkeit	Das Kapitel ist zu ergänzen um den Hinweis, dass die Kantone in begründeten Fällen die Projektierung und den Umsetzungsvollzug von Velomassnahmen auf Kantonsstrassen an die Gemeinden delegieren können.	Der ambitionierte Umsetzungshorizont wird dazu führen, dass nicht alle Projekte auf Kantonsstrassen im gewünschten Zeitraum realisiert werden können. Wo es sinnvoll ist und Gemeinden über die nötigen Ressourcen und das erforderliche Fachwissen verfügen, sollten deshalb bestimmte (Teil-)Aufgaben der Projektierung und Umsetzung an sie übertragen werden. Dies leistet einen Beitrag zu einer realistischeren Zielerreichung.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.3 Bewilligungsbehörde und -verfahren	Bei Velovorzugsrouten über mehrere Gemeinden abseits von Kantonsstrassen soll vorzugsweise der Kanton als Leitbehörde fungieren. Es ist zu klären, ob hierfür eine Änderung des Strassengesetzes erforderlich ist.	Damit die Velovorzugsrouten bis 2042 realisiert werden können, darf die Koordination des Bewilligungsverfahrens nicht einer einzelnen Gemeinde aufgebürdet werden. Die Umsetzung der Vorzugsrouten ist prioritär voranzutreiben und darf nicht von den personellen Ressourcen einer Gemeinde als Leitbehörde abhängen. Angesichts des erwarteten Bevölkerungswachstums liegt es im Gesamtinteresse des Kantons, den Ausbau der Vorzugsrouten zügig voranzutreiben, um die Strassennutzung durch den MIV zu entlasten. Mit Blick auf das Ziel, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Modalsplit auf 15 % zu erhöhen, muss der Kanton die Führungsrolle in der Entwicklung wahrnehmen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	7.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen	Der personelle Aufwand wird vom Kanton eher unterschätzt. Die Ressourcen der kantonalen Fachstelle Fuss- und Veloverkehr sind angesichts der bevorstehenden Koordinations- und Umsetzungsaufgaben bis 2042 dringend aufzustocken.	Bereits in Kapitel 4.2.2.2 wird faktisch eingeräumt, dass eine vollständige Umsetzung bis Ende 2042 kaum erreichbar ist. Dennoch sind keine wesentlichen Anpassungen bei den personellen Ressourcen vorgesehen – das wirkt widersprüchlich. Mit den Gesetzesänderungen und Richtplananpassungen kommen erhebliche Zusatzaufgaben auf die Fachstelle zu: Neu sind jährlich die Berichte aller Gemeinden zum Umsetzungsstand zu prüfen, und von 910 km Alltagsnetz müssen 758 km angepasst werden, ein bedeutender Teil davon auf Kantonsstrassen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	Anhang	Der Kanton verzichtet im Richtplan vollständig auf die Festlegung des Basisnetzes (Velowegnetz Alltag), auch nicht mit Anordnungsspielraum. Stattdessen stellt er den Gemeinden ein kantonales Velokonzept als verbindliche Leitlinie zur Verfügung. Die Gemeinden passen ihre kommunalen Richt- und Erschliessungsrichtpläne daraufhin an und legen das kommunale Basisnetz eigenständig und behördenverbindlich fest. Der Richtplan ist entsprechend anzupassen.	Die Festlegung des Basisnetzes im kantonalen Richtplan greift unnötig in die kommunale Planungshoheit ein, da dieses Netz überwiegend auf kommunalen Strassen und Wegen verläuft und sachgerecht von den Gemeinden selbst festgelegt werden sollte. Besonders ins Gewicht fällt, dass das Basisnetz im Luzerner Velowegnetz rund 49 Prozent des gesamten Alltagsnetzes ausmacht und damit den grössten Teil der Linien betrifft. Eine kantonale Vorgabe – selbst mit Anordnungsspielraum – würde die notwendige Flexibilität der Gemeinden erheblich einschränken und eine effiziente, ortsangepasste Planung erschweren.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Andere Kantone, wie etwa Aargau, beschränken sich auf die Festlegung des kantonalen Netzes und überlassen die kommunalen Basisnetze vollständig den Gemeinden. Dies entspricht dem Subsidiaritätsprinzip. Das Veloweggesetz verlangt zudem lediglich ein kantonales Netz, nicht aber eine kantonale Festlegung kommunaler Basisnetze. Der Kanton soll daher ein konzeptionelles Velonetz als Leitlinie bereitstellen, während die Gemeinden ihre Richtpläne eigenständig darauf ausrichten und das Basisnetz behördenverbindlich festlegen.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf		Keine Antwort	Keine Antwort
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 2 Vernehmlassungsentwurf (§ 24 Kosten Variante 2)		Keine Antwort	Keine Antwort
Rückmeldung zur Gesamtrevision Wegverordnung Vernehmlassungsentwurf		Keine Antwort	Keine Antwort