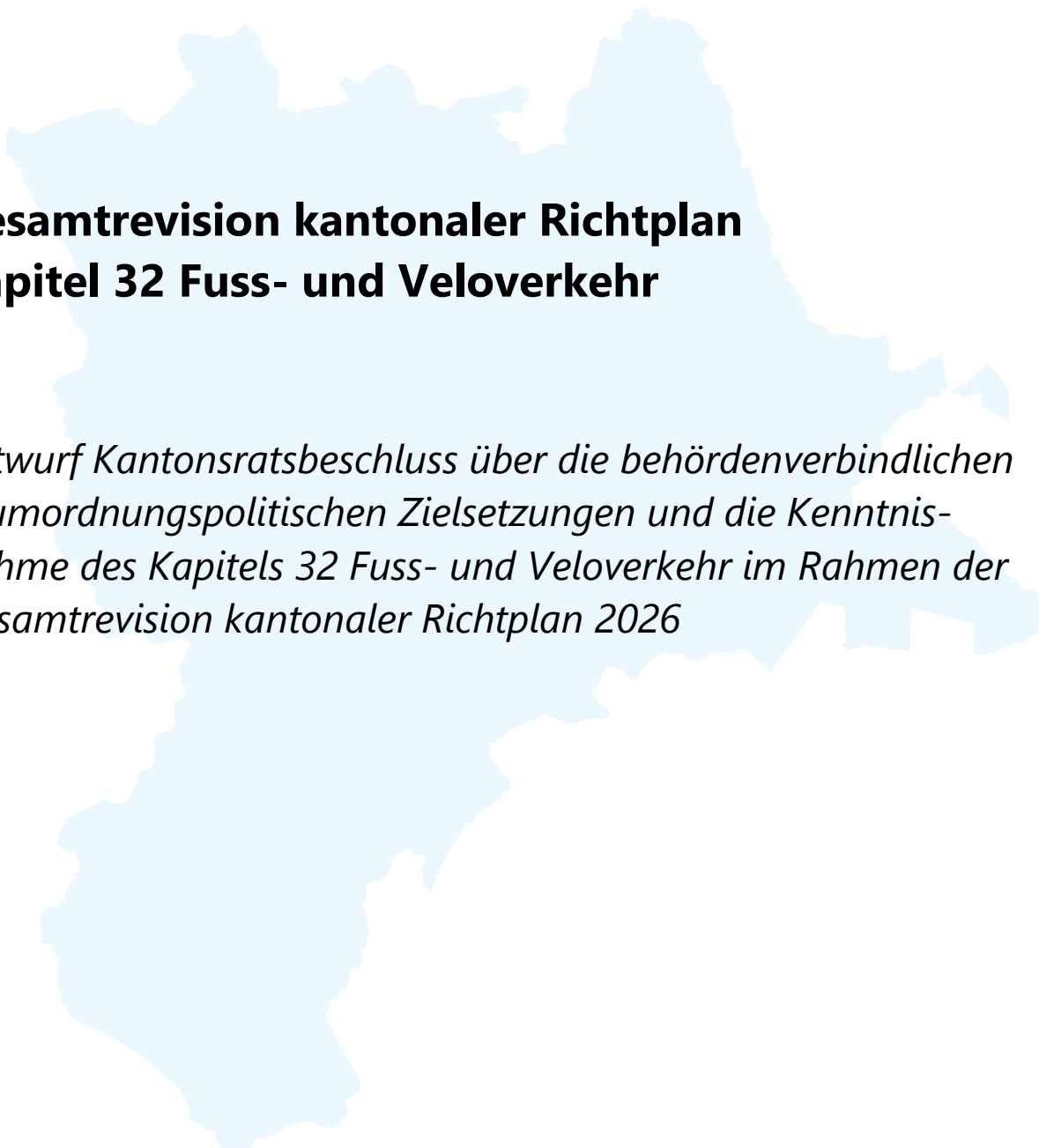


Botschaft des Regierungsrates an den Kantonsrat

25. September 2026

B 120



Gesamtrevision kantonaler Richtplan Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr

*Entwurf Kantonsratsbeschluss über die behördenverbindlichen
raumordnungspolitischen Zielsetzungen und die Kenntnis-
nahme des Kapitels 32 Fuss- und Veloverkehr im Rahmen der
Gesamtrevision kantonaler Richtplan 2026*

Zusammenfassung

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat mit dieser Botschaft das separat erarbeitete Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr zur Gesamtrevision des kantonalen Richtplans 2026 gemäss der Botschaft B 106 vom 19. Mai 2026. In diesem Kapitel wird insbesondere die vom Bundesgesetz über Velowege verlangte behördenverbindliche Verankerung der kantonalen Velowegnetzpläne vorgenommen. Wie die Gesamtrevision enthält auch das vorliegende Kapitel zwei Teile: zum einen die vom Kantonsrat zu erlassenden behördenverbindlichen raumordnungspolitischen Zielsetzungen, zum anderen die vom Regierungsrat zu erlassenden übrigen Inhalte sowie die dazugehörige Richtplankarte zur Kenntnissnahme durch den Kantonsrat.

Das neue Bundesgesetz über Velowege verpflichtet den Bund und die Kantone, zusammenhängende, sichere und attraktive Velowegnetze zu schaffen, bestehende Velowege zu erhalten, Lücken zu schliessen und den Veloverkehr verbindlich in die Raum- und Verkehrsplanung einzubeziehen. Die Kantone haben dazu mit den Gemeinden für das ganze Kantonsgebiet behördenverbindliche Pläne zum Velowegnetz Alltag und Freizeit festzulegen. Im Kanton Luzern besteht zudem ein grosses politisches Interesse an einer Stärkung des Veloverkehrs und an einer raschestmöglichen Umsetzung des Veloweggesetzes. Dies zeigen politische Vorstösse im Kantonsrat, aber auch breit abgestützte politische Strategien wie der vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommene Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern und der vom Kantonsrat ebenfalls zustimmend zur Kenntnis genommene Planungsbericht Klima- und Energiepolitik 2021.

Im Spätherbst 2025 fand die öffentliche Auflage des Entwurfs der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans statt. Teil davon war auch das Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr. Aufgelegt wurde dabei nicht das vollständige Velowegnetz, sondern lediglich das Velowegnetz Alltag ohne Basisnetz. Nach Auswertung der Vernehmlassungsantworten und aufgrund der anstehenden Revision der Veloweggesetzgebung in Form einer Totalrevision des Weggesetzes und der Wegverordnung hat der Regierungsrat in der Folge entschieden, das Kapitel 32 separat weiterzubearbeiten. Er hat dabei das vollständige kantonale Velowegnetz (exkl. Mountainbike) in die Richtplankarte aufgenommen und diese zusammen mit dem angepassten Richtplantext parallel zur Vernehmlassung der Entwürfe des totalrevidierten Weggesetzes und der totalrevidierten Wegverordnung im Spätfrühling 2026 nochmals öffentlich aufgelegt. Mit diesem Vorgehen wurde sichergestellt, dass die Velowegnetzpläne mit Bekanntsein der in den Entwürfen zum Weggesetz und zur Wegverordnung vorgesehenen Zuständigkeiten für die Planung, den Bau und die Finanzierung gesamtheitlich beurteilt werden können.

Nachdem die Richtplanvorlage zu Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr und zu den Velowegnetzen öffentlich aufgelegt und überarbeitet vorlag, hat der Regierungsrat die in seiner Zuständigkeit liegenden Inhalte beschlossen. Soweit es sich um Inhalte in der Kompetenz des Kantonsrates handelt, werden diese dem Kantonsrat mit der vorliegenden Botschaft zum Beschluss unterbreitet. Das Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr und die Richtplankarte mit den Velowegnetzen werden nach dem Beschluss des Kantonsrates in die Gesamtrevision des Richtplans integriert und zur Genehmigung beim Bund eingereicht.

Die mit dieser Botschaft beantragte behördenverbindliche Festsetzung der raumordnungspolitischen Zielsetzungen im Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr des gesamtrevidierten kantonalen Richtplans 2026 dient den folgenden Zielen und Inhalten gemäss der Kantonsstrategie und dem Legislaturprogramm:

Kantonsstrategie:

- Luzern steht für Nachhaltigkeit.
- Luzern steht für Zusammenhalt.
- Luzern steht für Lebensqualität.

Legislaturprogramm:

- Wir konzentrieren Siedlung und Verkehr in den Hauptentwicklungsachsen und sorgen für einen wirksamen Schutz des Kulturlandes.
- Wir fördern die Digitalisierung der Raumplanung und die Interaktion mit der Bevölkerung.
- Wir behandeln Unterhalt und Ausbau unserer Infrastruktur gleichwertig.
- Wir erarbeiten das neue Instrument «Programm Gesamtmobilität».
- Wir setzen die Massnahmen in den Bereichen Klima, Energie und Biodiversität gemäss den entsprechenden Planungsberichten um.

Inhalt

1 Ausgangslage und Revisionsgründe	5
2 Zuständigkeit	6
3 Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens	6
3.1 Zusammenfassung der Anträge	7
3.2 Anpassung der Vorlage nach der öffentlichen Auflage	8
3.3 Zusammenfassung wesentlicher nicht berücksichtigter Anträge	11
4 Erläuterungen zum Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr	12
4.1 Ziele und Stossrichtungen	12
4.2 Koordinationsaufgaben	13
4.3 Richtplankarte 1:50'000	13
5 Koordination mit der Totalrevision Weggesetz und -verordnung	14
6 Erlass durch den Kantonsrat	14
7 Genehmigung durch den Bundesrat	15
8 Antrag	15
Entwurf	16
Beilagen	17

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die behördenverbindlichen raumordnungspolitischen Zielsetzungen und die Kenntnisnahme des Kapitels 32 des gesamtrevidierten kantonalen Richtplans 2026 zur Umsetzung des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz) vom 18. März 2022 (SR [705](#)).

1 Ausgangslage und Revisionsgründe

Die Bedürfnisse und Anforderungen an die Veloinfrastruktur sowie die Velowegnetze haben sich in den vergangenen Jahren erheblich verändert. Am 1. Januar 2023 ist das [Veloweggesetz](#) in Kraft getreten. Dieses verpflichtet die Kantone, bis Ende 2027 durchgehende und sichere Velowegnetze behördenverbindlich festzulegen und diese bis 2042 zu realisieren. Auch im Luzerner Kantonsrat wurden in den vergangenen Jahren mehrere Vorstösse im Zusammenhang mit der kantonalen Velowegnetzplanung und -infrastruktur eingereicht. So verlangte das vom Kantonsrat im Juni 2018 erheblich erklärte [Postulat P 508](#) von Yvonne Zemp Baumgartner die Überarbeitung des bestehenden Radroutenkonzepts. Die vom Kantonsrat im Dezember 2020 ebenfalls erheblich erklärte [Motion M 208](#) von Yvonne Zemp Baumgartner verlangte die Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes für die Erstellung von Radrouten ausserhalb des Kantonsstrassennetzes. Zudem wurden auf kantonomer Ebene der vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommene [Planungsbericht B 140](#) Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (ZuMoLu) und der vom Kantonsrat ebenfalls zustimmend zur Kenntnis genommene [Planungsbericht B 87](#) Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern erarbeitet und verabschiedet. Diese sehen diverse strategische Stossrichtungen und Massnahmen im Bereich der Mobilität, beziehungsweise des Veloverkehrs, vor.

Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen gemäss Artikel 8 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (SR [700](#)) einer Grundlage im Richtplan. Präzisierend schreibt das [Veloweggesetz](#) in Artikel 5 Absatz 2 vor, dass die Pläne behördenverbindlich festzulegen sind. Aufgrund der veränderten Anforderungen und Rahmenbedingungen sind die Velowegnetzpläne behördenverbindlich festzulegen. Vom 20. Oktober bis 18. Dezember 2025 fand die öffentliche Auflage des Entwurfs der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans statt. Teil davon war auch das Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr. Aufgelegt wurde dabei das Velowegnetz Alltag ohne Basisnetz und Freizeitnetz. Nach Auswertung der Vernehmlassungsantworten und aufgrund der anstehenden Revision der Velogesetzgebung (Totalrevision des Weggesetzes und der Wegverordnung) hat unser Rat in der Folge entschieden, das Kapitel 32 aus der Gesamtrevision herauszulösen und separat weiterzubearbeiten. Dabei wurde das kantonale Velowegnetz Alltag inklusive Basisnetz sowie Freizeitnetz (exkl. Mountainbike) in die Richtplankarte aufgenommen und diese zusammen mit dem angepassten Richtplantext parallel zur Vernehmlassung des totalrevidierten Weggesetzes und der Wegverordnung vom 17. April bis 16. Juni 2026 nochmals öffentlich aufgelegt. Damit konnte sichergestellt werden, dass insbesondere mit Bekanntsein der Zuständigkeiten für die Planung, den Bau und die Finanzierung die Velowegnetzpläne gesamtheitlich beurteilt werden können.

Die raumordnungspolitischen Zielsetzungen (Ziele und Stossrichtungen) der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans (exkl. Kapitel 32) unter Kenntnissnahme der von unserem Rat beschlossenen übrigen Inhalte befinden sich zurzeit in der parlamentarischen Beratung. Es wird diesbezüglich auf die [Botschaft B 106](#) vom 19. Mai 2026 verwiesen. Die raumordnungspolitischen Zielsetzungen aus Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr werden Ihrem Rat mit der vorliegenden Botschaft zum Beschluss unterbreitet. Die übrigen Inhalte von Kapitel 32 wurden von unserem Rat am 25. September 2026 beschlossen.

Das Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr sowie die Richtplankarte mit den Velowegnetzen werden nach dem Beschluss des Kantonsrates in die Gesamtrevision des Richtplans integriert und zur Genehmigung beim Bund eingereicht.

2 Zuständigkeit

Gemäss § 7 Absatz 1 Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 7. März 1989 (SRL Nr. [735](#)) erlässt Ihr Rat als Teil des kantonalen Richtplans die behördenverbindlichen raumordnungspolitischen Zielsetzungen, namentlich die «wesentlichen räumlichen Entwicklungsziele und -strategien». Der Regierungsrat hingegen ist gemäss § 7 Absatz 2 [PBG](#) für die darauf abgestützten übrigen Inhalte des Richtplans sowie für die Richtplankarte zuständig.

Diese Kompetenzaufteilung entspricht inhaltlich dem Verhältnis von Gesetz und Verordnung: Während Ihr Rat die grundlegenden Vorgaben festlegt, erlässt der Regierungsrat die darauf abgestützten Ausführungsbestimmungen (s. [Botschaft B 72](#), S. 41). Anders als bei Gesetz und Verordnung, wo die Regelungsinhalte entlang der Kompetenzaufteilung in zwei separaten Erlassformen verankert werden, sind diese im kantonalen Richtplan im gleichen Dokument enthalten. Im Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr wird die Zuständigkeitsregelung daher mit folgender Farbgebung verdeutlicht:

- blaue Hinterlegung: behördenverbindlich, Zuständigkeit: Kantonsrat
- graue Hinterlegung: behördenverbindlich, Zuständigkeit: Regierungsrat
- ohne Hinterlegung: nicht behördenverbindlich, Zuständigkeit: Regierungsrat

Ihr Rat nimmt dabei gemäss § 7 Absatz 2 [PBG](#) Kenntnis von den Beschlüssen unseres Rates. Änderungen des Richtplaninhalts betreffend diese Inhalte sind durch Ihren Rat nicht möglich. Trotzdem bleibt Ihr Rat frei in der Beschlussfassung in Ihrem Zuständigkeitsbereich. Ändert Ihr Rat die Ihnen von unserem Rat im Entwurf vorgelegten raumordnungspolitischen Zielsetzungen, haben wir die übrigen Inhalte des kantonalen Richtplans soweit erforderlich anzupassen (s. § 7 Abs. 3 PBG). Für die detaillierten Ausführungen zur Zuständigkeit wird auf die [Botschaft B 106](#), Ziffer 2.2, zur Gesamtrevision des kantonalen Richtplans verwiesen.

Wie die Gesamtrevision des kantonalen Richtplans (s. [Botschaft B 106](#) vom 19. Mai 2026) enthält auch das vorliegende Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr zwei Teile: erstens die durch Ihren Rat zu erlassenden raumordnungspolitischen Zielsetzungen (Ziele und Stossrichtungen) sowie zweitens die durch unseren Rat am 25. September 2026 beschlossene Revision der übrigen Inhalte (Koordinationsaufgaben, räumliche Festlegungen, Erläuterungen, Grundlagen sowie Richtplankarte mit den Velowegnetzen Alltag und Freizeit).

3 Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens

Vom 17. April 2026 bis 16. Juni 2026 konnte im Rahmen der 60-tägigen öffentlichen Auflagefrist gemäss § 13 Absatz 2 [PBG](#) zum Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr und zur Richtplankarte 1:50'000 mit den Velonetzkarten Stellung genommen werden. Spezifisch zur Mitwirkung eingeladen wurden

unter anderem die Parteien, alle Gemeinden, der Verband Luzerner Gemeinden (VLG), die regionalen Entwicklungsträger (RET), die Nachbarkantone, Tourismusorganisationen, Velovereine, Schutz-, öV-, Gewerbe- sowie weitere Verbände.

Es haben sich vier im Kantonsrat vertretene politische Parteien und etwas mehr als die Hälfte der Gemeinden, vier RET, der VLG sowie anderweitige Verbände, Vereine und Privatpersonen zum Richtplanentwurf geäußert. Insgesamt wurden 79 Stellungnahmen mit total 479 Anträgen eingereicht. Die Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens werden nachfolgend zusammengefasst und in den wesentlichen Punkten erläutert.

3.1 Zusammenfassung der Anträge

Die Auswertung der Anträge zeigt, dass dem Revisionsinhalt von Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr im kantonalen Richtplan grundsätzlich mit einer knappen Mehrheit eher zugestimmt wird. Der VLG lehnt die Entwürfe eher ab. Im Detail gingen zahlreiche und sehr unterschiedliche Anliegen und Forderungen ein. Nur eine Minderheit lehnt jedoch den Revisionsentwurf von Kapitel 32 ganz ab.

Die RET LuzernPlus, Region Luzern West und Sursee-Mittelland sowie die GLP, die SP und die Grünen sind im Grundsatz mit dem Richtplantext sowie der -karte eher einverstanden. Der VLG fordert insbesondere gestützt auf die Gemeindeautonomie zusammen mit etlichen Gemeinden und der SVP, dass das Basisnetz des Velowegnetzes Alltag in den kommunalen und nicht in den kantonalen Richtplänen festgelegt wird. Der Kanton soll im Richtplan keine lagegenaue Festlegung des Basisnetzes vornehmen beziehungsweise ganz auf die Festlegung des Basisnetzes verzichten. Er soll den Gemeinden ein kantonales Velokonzept als verbindliche Leitlinie zur Verfügung stellen, und die Gemeinden sollen gestützt darauf ihre kommunalen Richt- und Erschliessungsrichtpläne anpassen und das kommunale Basisnetz behördenverbindlich festlegen. Die SVP verlangt, dass die Vorlage auf die Minimalvorgaben des Bundes begrenzt wird. Ganz zu streichen ist ihrer Meinung nach das von den Gemeinden bis 2030 verlangte Umsetzungskonzept.

Von mehreren Teilnehmerinnen und Teilnehmern wird eine bessere geografische Abdeckung in ländlichen Gemeinden und Nebenzentren verlangt. Auch Regional- und Subzentren seien mit Velovorzugsrouten zu erschliessen.

Die Grünen verlangen eine Ergänzung der Koordinationsaufgabe 321 unter anderem dahingehend, dass das Velowegnetz als umgesetzt gilt, wenn die kantonalen Ausbaustandards für den Veloverkehr umgesetzt seien. Die SP fordert, dass die Gemeinden bei der Umsetzung des Basisnetzes zur Realisierung gewisser Standards verpflichtet werden.

In Bezug auf die Festlegung der Mountainbike-Wege beantragt ein Teil der Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer, dass das Netz auf kantonaler Ebene festzusetzen sei. Dabei sei eine substantielle kantonale Mitfinanzierung zu verankern. Die SVP hingegen fordert, dass auf die Festlegung eines kantonsweiten Mountainbike-Wegnetzes zu verzichten sei. Stattdessen sollen bestehende Forst- und Landwirtschaftswege in Koexistenz genutzt werden.

Regionen und Gemeinden, die an andere Kantone angrenzen, bemängeln einen systematischen Abgleich der Veloverbindungen mit den Nachbarkantonen (Luzern West, Idee Seetal, auch Obwalden und Schwyz). Sie beantragen, die überkantonale Abstimmung über alle Kantonsgrenzen generell verbindlich zu regeln und im Weggesetz sowie im kantonalen Richtplan entsprechend zu verankern.

Die Velowegnetzpläne Alltag und Freizeit in der Richtplankarte werden von einer guten Mehrheit von 60 Prozent eher unterstützt. Rund 40 Prozent der Teilnehmerinnen und Teilnehmer lehnen sie eher und davon gut 8 Prozent ganz ab.

3.2 Anpassung der Vorlage nach der öffentlichen Auflage

Sämtliche eingegangenen Anträge wurden sorgfältig geprüft und ausgewertet. Teilweise wurden weiterführende fachliche Abklärungen vorgenommen. Gestützt auf die Anträge und Begründungen im Rahmen der öffentlichen Auflage wurde die Vorlage wie folgt angepasst:

3.2.1 Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr

- Die Ziele für die Wegnetze Fuss- und Veloverkehr im Zusammenhang mit dem Netzausbau wurden geringfügig angepasst. Anstatt ein zusammenhängendes, durchgehendes und bedarfsgerechtes Netz wird ein zusammenhängendes und direktes Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr verankert.
- Stossrichtungen: In Bezug auf das Mountainbiken wurden die Qualitätsanforderungen für die Mountainbike-Infrastruktur und die regionale Abstimmung auf die verschiedenen Interessen ergänzt.
- Koordinationsaufgaben:
 - 321: Im Rahmen einer gezielten Gliederung wurde bereits einleitend festgehalten, dass der Kanton und die Gemeinden das kantonale Velowegnetz gemäss ihren Zuständigkeiten realisieren. Konkretisiert wurde, dass das Velokonzept aus einem Zielbild (Velowegnetz) sowie einer Umsetzungsplanung besteht, wobei die Begrifflichkeit «Masterplan» durch den übergeordneten Begriff «Umsetzungsplanung» ersetzt wurde. Ebenfalls ergänzt wurde, dass das Zielbild unter Einbezug von betroffenen Interessengruppen erarbeitet wird und dass das kantonale Velokonzept periodisch überprüft wird. Damit wird der Forderung nachgekommen, dass die Veloverbindungen mit den Nachbarkantonen und -gemeinden abgeglichen werden. Angepasst wurde zudem, dass die Gemeinden bis 2030 einen Umsetzungsvorschlag anstatt ein Umsetzungskonzept machen müssen. Dies, um den administrativen Aufwand bei den Gemeinden zu minimieren und dennoch das umsetzungsunterstützende Instrument einer Umsetzungsplanung nicht zu verlieren. Ergänzt wurde, dass das Velowegnetz Alltag etappen- und stufenweise umgesetzt wird. Zudem wurde der Anordnungsspielraum auf das ganze kantonale Velowegnetz ausgeweitet. Sowohl das etappen- und stufenweise Vorgehen wie auch die Erweiterung des Anordnungsspielraums sollen die Flexibilität in der Umsetzung fördern sowie die Umsetzungsbelastung und insbesondere den Finanzierungsdruck weiter senken.
 - 322: Der Kreis, mit welchem die zu erarbeitende kantonale Mountainbike-Strategie abzustimmen ist, wurde von vereinzelt, spezifisch genannten Gruppen auf sämtliche betroffenen Interessengruppen ausgeweitet. Explizit aufgenommen wurde auch die Abstimmung der Strategie auf die Interessen des Grundeigentums sowie der Wildtierökologie.
 - 323: Das Mountainbike-Wegnetz wurde, wie vereinzelt gefordert, gemäss Vollzugshilfe Mountainbike-Wegnetzplanung von Mountainbike-Routennetz zu Mountainbike-Wegnetz umbenannt. Ergänzt wurde auch, dass die RET die Mountainbike-Wegnetze in Absprache und unter Einbezug weiterer Interessen mit den betroffenen Gemeinden zusammen planen. Dass die RET jedoch diese Aufgabe wahrnehmen, wird als zielführend erachtet, machen doch Mountainbike-Wege vor Gemeindegrenzen keinen Halt und den RET obliegt grundsätzlich unter anderem auch eine Koordinationsaufgabe zwischen den Gemeinden im Sinne der überkommunalen Abstimmung. Ergänzt wurde, dass der Kanton die RET bei der Erarbeitung unterstützt.

- 324: Es wurde konkretisiert, dass die RET die Wanderwegnetze mit den betroffenen Gemeinden und unter Einbezug weiterer Interessen planen.
 - 325: Die Aufgabe wurde dahingehend ergänzt, dass die Gemeinden den Bedarf an Veloabstellplätzen an Bahnhöfen und Bushaltestellen zu definieren haben und für deren schrittweise Umsetzung sorgen.
- Räumliche Festlegungen: Einzelne in der Textkarte erfasste Netzlücken im Velowegnetz wurden gelöscht, da die Verbindung zwischenzeitlich realisiert wurde oder auf die Verbindung im Velowegnetz verzichtet wird. Einzelne Lücken wurden hingegen ergänzt, da sie im Vergleich zur Richtplankarte fehlten. Die Textkarte wurde entsprechend angepasst.
 - Erläuterungen: Die etappen- und stufenweise Umsetzung des Velowegnetzes Alltag wurde in der Koordinationsaufgabe 321 verankert. Dies soll in der kantonalen Gesetzgebung konkretisiert werden. Dabei sollen insbesondere Kriterien zu einer mehrstufigen Umsetzungsmöglichkeit oder Priorisierungsstufen mit dem Ziel geprüft werden, einerseits die Umsetzung zu fördern, aber andererseits auch die Umsetzungsbelastung und insbesondere den Finanzierungsdruck weiter zu minimieren. Weiter wurde festgehalten, dass sämtliche zu realisierende Linien aus dem kantonalen Velowegnetz mit einem Anordnungsspielraum festgelegt werden, wobei die Konkretisierung in der Gesetzgebung erfolgt. Dabei sollen für das ganze kantonale Velowegnetz insbesondere Kriterien sowie Möglichkeiten zur alternativen Wegführung oder zur Herabsetzung in der Netzkategorie sowie zulässige Verichtsgründe auf eine Umsetzung oder einen kategoriebezogenen Ausbaustandard geprüft werden.
- Einleitend zum Thema Mountainbiken wurde dessen Bedeutung als weit verbreitete Freizeitaktivität explizit festgehalten. Das diesbezügliche Angebot soll weiterentwickelt werden, da es nicht mehr den heutigen Anforderungen entspreche. Zusätzlich wurde ergänzt, dass die Bikerinnen und Biker nicht nur natur- und landschaftsschonend sowie bedarfsgerecht gelenkt werden müssen, sondern auch auf das Eigentumsrecht sowie die Nutz- und Schutzinteressen Rücksicht zu nehmen ist. Auch wurde festgehalten, dass sich nicht alle Wege für die Koexistenz eignen. Zudem wurde, wie mehrfach gefordert, aufgenommen, dass der Kanton für die Richtplanung der Mountainbike-Infrastrukturen durch die RET einen Kostenbeitrag gemäss Weggesetz leistet. Hinsichtlich der Fusswege wurde ergänzt, dass diese grundsätzlich hindernisfrei auszugestalten sind.

3.2.2 Richtplankarte

An den Velowegnetzen Alltag und Freizeit wurden aufgrund der im Rahmen der öffentlichen Auflage eingegangenen Anträge und Begründungen einerseits und einer fachlichen Überprüfung zur Senkung der Umsetzungsbelastung und insbesondere des Finanzierungsdrucks andererseits diverse Anpassungen vorgenommen. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die relevanten Anpassungen.

Gemeinde/n	Verortung	Anpassung
Altbüren / Grossdietwil / Zell	Verbindung auf/entlang Kantonsstrasse	Umklassierung Hauptverbindung in Basisnetz
Beromünster / Eich / Schenkön	Vogelsang-Bäch-Schenkön	Aufhebung Basisnetz
Beromünster / Römerswil	Neudorf-Römerswil	Aufhebung Basisnetz
Buchrain / Inwil / Root	Sagenwald-Reussbrücke inkl. Zubringer	Aufhebung Basisnetz
Büren / Knutwil	Bad Knutwil-Büren	Aufhebung Basisnetz und Umklassierung Hauptverbindung in Basisnetz (Parallelverbindungen)
Dagmersellen / Triengen	Uffikon-Winikon	Aufhebung Basisnetz
Dagmersellen / Wauwil	Buchs-Wauwil	Aufhebung Basisnetz

Gemeinde/n	Verortung	Anpassung
Egolzwil	Hübeli-Wauwilermoos	Umlegung Basisnetz auf weniger befahrene Nebenstrasse
Egolzwil	Moos-Gehren	Umlegung Velovorzugsroute auf bestehende Strasse
Eich	Eich-Vogelsang	Aufhebung Basisnetz
Eich / Sempach	Vogelsang-Kirchbühl	Aufhebung Basisnetz
Emmen	Seetalplatz-Emmen Center	Umlegung von Seetal- auf Hochdorferstrasse
Emmen	Dammweg, Mooshüslistrasse, Fichtenstrasse, Spitalhofstrasse	Umklassierung von Hauptverbindung in Basisnetz
Emmen	Waldibrücke-Rotterstwilstrasse	Aufhebung Basisnetz
Ettiswil / Grosswangen	Grosswangen-Zuswil	Aufhebung Basisnetz
Flühli	Sörenberg-Habchegg	Aufhebung Basisnetz
Hitzkirch	Hitzkirch-Hämikon	Aufhebung Basisnetz
Hochdorf	Baldegg	Aufhebung Basisnetz
Hochdorf	Südi-Zentrum	Ergänzung Netzlücke Hauptverbindung (Personenunterführung) und Umklassierung Kantonsstrasse von Hauptverbindung in Basisnetz
Horw	Kantonsstrasse, Ringstrasse, Schulhausstrasse, Wegmattstrasse, Krienserstrasse	Umklassierung von Hauptverbindung in Basisnetz
Horw	Schöneeggstrasse, Roggernweg, Rigiblickstrasse	Ergänzung Basisnetz
Knutwil / Triengen	Knutwil-Wilihof-Winikon	Umlegung Basisnetz auf weniger befahrene Nebenstrasse
Luzern	Libellenstrasse	Ergänzung Basisnetz
Luzern	Spitalstrasse, Moosstrasse, Cheerstrasse	Umklassierung von Hauptverbindung in Basisnetz
Luzern	Geissmattbrücke-Schlossberg	Aufhebung Basisnetz
Luzern	Bundesstrasse	Umklassierung von Basisnetz in Hauptverbindung
Malters	Unterrenng-Blatten	Umlegung Hauptverbindung auf Kantonsstrasse
Malters	Blatten-Feld	Aufhebung Basisnetz
Meggen	Sentibühlstrasse	Umlegung Basisnetz auf Adligenswilerstrasse
Nebikon / Schötz	Feldstrasse	Aufhebung Basisnetz
Neuenkirch / Ruswil	Neuenkirch-Windbloren-Ruswil	Aufhebung Basisnetz
Pfaffnau	Untersteckholz-St. Urban	Ergänzung Basisnetz
Rain / Rothenburg	Chilefeld-Dreiangel	Aufhebung Basisnetz
Rothenburg	Rosengartenstrasse	Ergänzung Hauptverbindung
Sursee / Schenkon	Dubenschwarzstrasse	Aufhebung Basisnetz
Sursee	Ringstrasse Ost-Geuenseestrasse	Verlängerung Velovorzugsroute
Triengen	Wilihof-Triengen	Ergänzung Basisnetz (Schulweg)

Die Anpassungen im Velowegnetz Alltag dürften den finanziellen Umsetzungsaufwand insbesondere für die Gemeinden insgesamt bereits leicht reduzieren.

Im Freizeitnetz wurden anstelle der Velolandrouten Zugersee-Runde und Rigi-Runde Freizeitbasisnetzverbindungen festgelegt. Ausserdem wurden vereinzelt aufzuhebende Velolandroutenabschnitte dem Freizeitbasisnetz hinzugefügt.

3.3 Zusammenfassung wesentlicher nicht berücksichtigter Anträge

Der VLG sowie einzelne Gemeinden beantragen insbesondere aufgrund von Autonomieüberlegungen, dass das Basisnetz in der Zuständigkeit der Gemeinden nicht im kantonalen Richtplan und auch nicht lagegenau festgelegt werden soll, sondern durch die Gemeinden selbst in ihren kommunalen Planungsinstrumenten entweder als Konzept oder in den kommunalen Richtplaninstrumenten.

Gemäss [Veloweggesetz](#) sind die Velowegnetze behördenverbindlich zu verankern, wobei der Kanton Luzern dazu das Instrument des Richtplans kennt. Eine Delegation an die Gemeinden ist möglich, jedoch haben die kommunalen Behörden wiederum die Netze in ihren kommunalen Richtplaninstrumenten festzusetzen.

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern legt die Netzpläne nach den vom Bund vorgegebenen Planungsgrundsätzen vor. Das kantonale Verfahren unter Einbezug der Gemeinden zur Festsetzung des Basisnetzes in den kantonalen Richtplänen ist am Laufen. Namhafte Ressourcen wurden dazu bereits eingesetzt. Auch unter Berücksichtigung der hoch zu gewichtenden Gemeindeautonomie erscheint eine kommunale Festlegung des Basisnetzes in 79 kommunalen Richtplänen unverhältnismässig. Neben einem grossen personellen und finanziellen Ressourceneinsatz, der eine solche Planung und Festlegung für jede Gemeinde mit sich bringen würde, würde ein solches Vorgehen zusätzlich zur Folge haben, dass die Gemeinden bis Ende 2027 die Planung und den damit verbundenen politischen Prozess vollzogen haben müssten, abgesehen davon, dass der Kanton anschliessend sämtliche 79 kommunale Richtpläne zu genehmigen hätte (s. § 9 Abs. 3 [PBG](#)). Mögliche Rechtsverfahren sind in diesen Zeitplanüberlegungen noch nicht mit eingeschlossen. Bei einer autonomen Planung durch jede Gemeinde dürfte eine gemeindeübergreifende Netzplanung aufgrund des Zeitdrucks erheblich eingeschränkt sein. Auch demnach bietet sich eine kantonale Koordination an. Neben grossen und unverhältnismässigen personellen und finanziellen Ressourcen für den Kanton und die Gemeinden könnte somit der vom Bund vorgegebene Zeitplan grösstenteils nicht eingehalten werden. Wichtig erscheint unserem Rat jedoch, dass bei einer Festlegung durch den Kanton den Gemeinden die nötige Flexibilität und damit auch ihr Anordnungsspielraum belassen wird. Demnach wurde dieser Anordnungsspielraum in der Koordinationsaufgabe 321 verallgemeinernd auf das gesamte kantonale Velowegnetz ausgeweitet. Die konkreten netzspezifischen Rahmenbedingungen dieses Anordnungsspielraums wie die Möglichkeiten zu einer alternativen Velowegführung oder ein Verzicht auf eine einzelne Linie sollen stufengerecht erst im Rahmen der Gesetzgebung geprüft und verankert werden. Aus all den Überlegungen hält unser Rat an der Verankerung des Basisnetzes im kantonalen Richtplan fest.

Kanton und Gemeinden haben einen bundesrechtlichen Auftrag zur Umsetzung des kantonalen Velowegnetzes bis 2042. Ein Umsetzungsvorschlag durch die Gemeinden bis 2030 fördert die fristgerechte Umsetzung. Auch unterstützen diese Umsetzungsvorschläge der Gemeinden den Kanton im Rahmen seiner Aufsichtspflicht über die Umsetzung des kantonalen Velowegnetzes. Demgemäss wird der von der SVP verlangte Verzicht auf die Verankerung der Pflicht zur Erstellung des Umsetzungskonzepts durch die Gemeinden bis 2030 nicht berücksichtigt, jedoch anstelle eines Umsetzungskonzepts zur Senkung des administrativen Aufwands lediglich ein Umsetzungsvorschlag eingefordert.

Die Forderungen der Grünen und der SP, die aktuell vom Kanton berücksichtigten kantonalen Ausbaustandards oder gewisse Standards auch für Radwegverbindungen der Gemeinden als verbindlich zu erklären, erachten wir als nicht zielführend. Dies stellt nach Meinung unseres Rates einen unverhältnismässigen Eingriff in die Gemeindeautonomie dar und verhindert eine rechtzeitige Umsetzung des Velowegnetzes. Es ist unabdingbar, dass die Gemeinden im Rahmen der Umsetzung einen möglichst grossen Spielraum haben. Nur dies ermöglicht ortsangepasste Lösungen.

Von mehreren Teilnehmerinnen und Teilnehmern wird eine bessere geografische Abdeckung in ländlichen Gemeinden und Nebenzentren verlangt. Auch Regional- und Subzentren seien mit Velovorzugsrouten zu erschliessen.

Aufgrund des tieferen Velopotenzials und zur Schonung der Ressource Boden sollen nach Ansicht unseres Rates keine zusätzlichen Verbindungen geschaffen werden. Auch Hauptverbindungen weisen einen guten und dem vorhandenen Velopotenzial auch längerfristig angemessenen Ausbaustandard auf.

Die SVP verlangt, dass die Vorlage auf die Minimalvorgaben des Bundes begrenzt wird. Dem ist entgegenzuhalten, dass der Bund die Festsetzung eines sicheren, durchgehenden und zusammenhängenden Velowegnetz Alltag und Freizeit fordert. Es ist unabdingbar, dass dabei auch Zuständigkeits-, Umsetzungs- und Finanzierungsmechanismen festgelegt werden. Hingegen wurde der Richtplanteil dahingehend geschärft, dass er eine hohe Flexibilität im Rahmen der Gesetzgebung zulässt und das Ziel einer flexiblen Umsetzung des Velowegnetzes zuhanden der Gemeinden ohne unnötigen administrativen Aufwand und unter Senkung der Umsetzungsbelastung sowie insbesondere des Finanzierungsdrucks weiter stärkt.

4 Erläuterungen zum Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr

4.1 Ziele und Stossrichtungen

Das [Veloweggesetz](#) verpflichtet die Kantone, bis Ende 2027 durchgehende und sichere Velowegnetze behördenverbindlich festzulegen und diese bis 2042 zu realisieren. Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985 (SR [704](#)) verpflichtet den Kanton zur Planung und Sicherung des Fuss- und Wanderwegnetzes.

Die Ziele des Kapitels 32 beinhalten eine Beschreibung des zu erreichenden Zustandes bezüglich des Fuss- und Veloverkehrs in der Zukunft. Dabei sollen insbesondere die Strassen und Wege für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende aller Altersgruppen sicher und attraktiv gestaltet und der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr (Modalsplit) signifikant erhöht werden.

Die Stossrichtungen zeigen auf, mit welchen Ansätzen und Strategien die Ziele erreicht werden sollen. Insbesondere soll der Fuss- und Veloverkehr als wesentlicher Beitrag für eine gesundheitsfördernde, nachhaltige, flächeneffiziente sowie klimaneutrale Mobilität gestärkt werden. Auch soll ein sicheres, durchgängiges, zusammenhängendes und direktes kantonales Velowegnetz mit Veloabstellanlagen an den Zielorten realisiert und das kantonale Velowegnetz mit den kommunalen Netzen abgestimmt werden. Die Attraktivität des Wanderwegnetzes soll langfristig gesichert und gesteigert werden und für das Mountainbiken soll ein bedarfsgerechtes, regional auf unterschiedliche Interessen abgestimmtes Angebot angestrebt werden.

4.2 Koordinationsaufgaben

Die Koordinationsaufgaben enthalten die themenspezifischen Anweisungen für die konkrete Umsetzung und die weitere Abstimmung der angestrebten räumlichen Entwicklung. Festgelegt werden damit die Planungsaufgaben, die federführende Stelle, die für die weitere Koordination zuständig ist, bei Bedarf weitere an der Abstimmung beteiligte Behörden und Stellen sowie die zeitliche Priorität.

Unser Rat sieht fünf Koordinationsaufgaben vor. In der Koordinationsaufgabe 321 wird festgelegt, dass der Richtplan das kantonale Velowegnetz Alltag mit den Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen sowie dem Basisnetz und das kantonale Velowegnetz Freizeit festlegt. Kanton und Gemeinden realisieren dabei das kantonale Velowegnetz gemäss ihren Zuständigkeiten. Das Velowegnetz Alltag soll etappen- und stufenweise umgesetzt werden. Die Konkretisierung erfolgt stufengerecht im Rahmen der Gesetzgebung. Ein möglicher Ansatz dabei wird dahingehend sein, dass Velovorzugsrouten in einem ersten Schritt zum Teil als aufwärtskompatible Hauptverbindung und erst in einer nächsten Etappe im Vollausbau als Velovorzugsroute realisiert werden. Generell sollen für alle Beteiligten Kriterien für die Möglichkeit einer mehrstufigen Umsetzung oder Priorisierungsstufen mit dem Ziel geprüft werden, die Umsetzung zu fördern, aber auch die Umsetzungsbelastung und den Finanzierungsdruck zu minimieren. Zudem wird bei der Umsetzung des kantonalen Velowegnetzes ein Anordnungsspielraum erteilt. Die Konkretisierung dazu soll ebenfalls in der Gesetzgebung erfolgen. Dabei sollen für das ganze kantonale Velowegnetz insbesondere Möglichkeiten zur alternativen Wegführung oder zur Herabsetzung in der Netzkategorie sowie zulässige Gründe für den Verzicht auf eine Umsetzung oder einen kategoriebezogenen Ausbaustandard geprüft werden. Die so angepasste oder gestrichene Linienführung wird in einer nächsten kantonalen Richtplanteilrevision entsprechend angepasst dargestellt.

Die Koordinationsaufgabe 322 hält fest, dass der Kanton mit den Interessengruppen eine kantonale Strategie «Mountainbike-Lenkung» erarbeitet. Dabei verfolgt der Kanton den Grundsatz der gemeinsamen Nutzung bestehender Wege (Koexistenz). Da die Nutzung zunimmt und Konflikte mit anderen Erholungssuchenden entstehen können, sollen die Mountainbikerinnen und Mountainbiker auf natur- und landschaftsschonende, bedarfsgerechte sowie auf das Eigentumsrecht sowie die Nutz- und Schutzinteressen abgestimmte Wege gelenkt werden. Die Strategie gibt dabei der Kanton vor, die weitere Konkretisierung, namentlich mit regionaler Planung und Unterstützung bei der Realisierung, ist Aufgabe der RET.

Die Koordinationsaufgaben 323 und 324 bestimmen insbesondere, dass die RET in Absprache mit den betroffenen Gemeinden und unter Einbezug weiterer Interessen das Mountainbike-Wegnetz sowie das Wanderwegnetz in regionalen Teilrichtplänen festlegen.

Die Gemeinden können in ihren Richtplänen über das kantonale Velowegnetz hinaus Hauptverbindungen und Ergänzungen des Basisnetzes vorsehen. Die Koordinationsaufgabe 325 hält demnach fest, dass die Gemeinden das kommunale Fuss- und Velowegnetz in ihren Erschliessungsrichtplänen sowie in den Verkehrsrichtplänen planen und dabei ihre Planung unter anderem auch auf die Nachbargemeinden abstimmen. Den Gemeinden obliegt die Umsetzung der kommunalen Fuss- und Velowegnetze.

4.3 Richtplankarte 1:50'000

Die Richtplankarte legt raumwirksame Vorhaben räumlich konkret fest und ist behördenverbindlich. Die Aufnahme dieser Vorhaben in den Richtplan ermöglicht eine behördenverbindliche

Raumsicherung und bildet eine wichtige planungsrechtliche Grundlage für die Durchführung einer kantonalen Nutzungsplanung. In der Richtplankarte 1:50'000 werden folgende Velowegnetze dargestellt:

- Velovorzugsrouten (Alltagsnetz),
- Hauptverbindungen (Alltagsnetz),
- Basisnetz (Alltagsnetz),
- Freizeitnetz.

Für das ganze Alltagsnetz wird grundsätzlich zwischen Ausgangslage («bestehend») und Koordinationsbedarf («geplant») unterschieden. Der dargestellte Koordinationsbedarf umfasst die Netzlücken auf den Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und im Basisnetz. Die dargestellte Ausgangslage umfasst die festgelegten Verbindungen von Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz. Für das kantonale Velowegnetz wird ein Anordnungsspielraum festgelegt. Die Ausgangslage umfasst sowohl bereits realisierte Abschnitte des Velowegnetzes wie auch Abschnitte mit Handlungsbedarf bezüglich Infrastrukturneubau oder -ausbau.

Das Freizeitnetz wird gesamthaft als Ausgangslage dargestellt, ein richtplanrelevanter Koordinationsbedarf besteht nicht.

5 Koordination mit der Totalrevision Weggesetz und -verordnung

Parallel zur separaten öffentlichen Auflage des Kapitels 32 als Ergänzung im Rahmen der Gesamtrevision kantonaler Richtplan 2026 wurden vom 6. März 2026 bis 16. Juni 2026 die Totalrevision des Weggesetzes und der Wegverordnung vernehmlasst. Damit wurde transparent aufgezeigt, welche Auswirkungen der Richtplantext beziehungsweise die Richtplankarte mit den Velowegnetzplänen mit den beabsichtigten Zuständigkeiten sowie der gewählten Finanzierung für den Kanton und insbesondere für die Gemeinden haben könnte. Nach Auswertung der Vernehmlassungsergebnisse legen wir Ihrem Rat das totalrevidierte Weggesetz zur Beschlussfassung vor.

6 Erlass durch den Kantonsrat

Wie bereits in Kapitel 2 ausgeführt, werden die behördenverbindlichen raumordnungspolitischen Zielsetzungen des Kapitels 32 Fuss- und Veloverkehr gemäss § 7 Absatz 1 [PBG](#) durch Ihren Rat erlassen. Von den übrigen Inhalten des kantonalen Richtplans, welche durch unseren Rat erlassen werden, nimmt Ihr Rat Kenntnis (§ 7 Abs. 2 PBG). Nimmt Ihr Rat Änderungen am von uns unterbreiteten Entwurf der raumordnungspolitischen Zielsetzungen vor, hat unser Rat die übrigen Inhalte des kantonalen Richtplans soweit erforderlich daran anzupassen (§ 7 Abs. 3 PBG).

Der Kantonsratsbeschluss über die behördenverbindlichen raumordnungspolitischen Zielsetzungen und die Kenntnisnahme des Kapitels 32 Fuss- und Veloverkehr des kantonalen Richtplans unterliegt nicht dem Referendum, weil Referenden – soweit hier von Bedeutung – nur gegen Gesetze sowie Beschlüsse, mit denen freibestimmbare Ausgaben für Vorhaben ab 3 Millionen Franken bewilligt werden, zulässig sind und auch das PBG kein Referendum vorsieht (s. § 24 der Verfassung des Kantons Luzern; SRL Nr. [1](#)). Das Kapitel 32 hat keine unmittelbaren Ausgaben zur Folge. Entsprechende Ausgaben sind in einem für die betreffende Ausgabenhöhe vorgesehenen Erlass durch die zuständigen Behörden zu beschliessen und bedürfen einer Grundlage im Voranschlag. Erst diese Beschlüsse können mit den gesetzlichen Rechtsbehelfen angefochten werden.

7 Genehmigung durch den Bundesrat

Mit der Erstellung ihrer Richtpläne haben die Kantone in den Grundzügen zu bestimmen, wie sich ihr Gebiet räumlich entwickeln soll. Dabei haben sie die Konzepte und Sachpläne des Bundes sowie die Richtpläne der Nachbarkantone zu berücksichtigen. Im Genehmigungsverfahren hat der Bundesrat zu prüfen, ob die kantonalen Richtpläne diese Voraussetzungen erfüllen. Mit der Genehmigung durch den Bundesrat wird somit festgestellt werden, dass das Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr sowie die Gesamtrevision des kantonalen Richtplans dem Raumplanungsgesetz entspricht und die Interessen des Bundes und der Nachbarkantone berücksichtigt sind (Art. 11 Abs. 1 [RPG](#)). Für den Bund und die Nachbarkantone wird deshalb das revidierte Kapitel 32 des kantonalen Richtplans erst mit der Genehmigung durch den Bundesrat verbindlich. Beabsichtigt ist, das Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr zusammen mit dem gesamthaft revidierten kantonalen Richtplan beim Bundesrat zur Genehmigung einzureichen.

8 Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, den behördenverbindlichen raumordnungspolitischen Zielsetzungen in Form von Zielen und Stossrichtungen im Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr des gesamtrevidierten kantonalen Richtplans zuzustimmen sowie den übrigen Inhalt dieses Kapitels und die Richtplankarte 1:50'000 mit den Velowegnetzplänen zur Kenntnis zu nehmen.

Luzern, 25. September 2026

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident: Armin Hartmann

Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

Kantonsratsbeschluss über die behördenverbindlichen raumordnungspolitischen Zielsetzungen und die Kenntnisnahme des Kapitels 32 Fuss- und Veloverkehr des gesamtrevidierten kantonalen Richtplans 2026

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf § 7 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. März 1989,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 25. September 2026,
beschliesst:

1. Die behördenverbindlichen raumordnungspolitischen Zielsetzungen des Kapitels 32 Fuss- und Veloverkehr des gesamtrevidierten kantonalen Richtplans 2026 werden gemäss dem in der Beratung verabschiedeten Inhalt festgesetzt.
2. Die übrigen Inhalte des Kapitels 32 Fuss- und Veloverkehr sowie die Richtplankarte 1:50'000 mit den Velowegnetzplänen werden zur Kenntnis genommen.
3. Der Kantonsratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates
Die Präsidentin:
Der Staatsschreiber:

Verzeichnis der Beilagen

- Beilage 1 Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr (zur Beschlussfassung der blau hinterlegten Passagen bzw. zur Kenntnisnahme der übrigen Passagen)
- Beilage 2 [Richtplankarte](#) 1:50'000 (zur Kenntnisnahme)

Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr

32 Fuss- und Veloverkehr

Ziele

- 1) Strassen und Wege sind für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende aller Altersgruppen sicher und attraktiv gestaltet.
- 2) Der Fuss- und Veloverkehr ist ein wichtiger Bestandteil des Gesamtverkehrs und innerhalb der multimodalen Wegketten. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr (Modalsplit) hat sich signifikant erhöht.
- 3) 2042 sind die Wegnetze für den Fuss- und Veloverkehr zusammenhängend und direkt ausgebaut. Beim Freizeitverkehr bestehen gute Angebote für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende.

Stossrichtungen

- Der Fuss- und Veloverkehr wird als wesentlicher Beitrag für eine gesundheitsfördernde, nachhaltige, flächeneffiziente sowie klimaneutrale Mobilität gestärkt.
- Die Erschliessung der Siedlungszentren und die Feinerschliessung in Zentrumsgebieten für den Fuss- und Velo-Alltagsverkehr werden für alle Bedarfsgruppen optimiert. Die Wohngebiete und Zielorte wie Bildung, Arbeit, Freizeit, Kultur, Einkauf, öffentliche Einrichtungen sind untereinander gut und sicher zu verbinden.
- Es wird ein sicheres, durchgängiges, zusammenhängendes und direktes kantonales Velowegnetz mit Veloabstellanlagen an den Zielorten realisiert. Das kantonale Velowegnetz wird mit den kommunalen Netzen abgestimmt.
- Die Attraktivität des Wanderwegnetzes wird langfristig gesichert und gesteigert.
- Für das Mountainbiken wird ein bedarfsgerechtes Angebot angestrebt, welches regional auf die verschiedenen Interessen abgestimmt wird.

Koordinationsaufgaben

321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen

Kanton und Gemeinden realisieren das kantonale Velowegnetz gemäss ihren Zuständigkeiten. Der Kanton erarbeitet dazu ein Velokonzept, bestehend aus einem zusammen mit den Interessengruppen erarbeiteten Zielbild (Velowegnetz) sowie einer Umsetzungsplanung. Das Velokonzept wird periodisch überprüft. Die Gemeinden erarbeiten bis 2030 einen Vorschlag für die Umsetzung des kantonalen Velowegnetzes in ihrer Zuständigkeit. Die Umsetzung des kantonalen Velowegnetzes erfolgt etappen- und stufenweise.

Der Richtplan legt das kantonale Velowegnetz Alltag mit den Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen sowie dem Basisnetz und das kantonale Velowegnetz Freizeit fest. Das kantonale Velowegnetz wird mit einem Anordnungsspielraum festgelegt.

Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur

Zeitraum: Daueraufgabe

322 Kantonale Strategie «Mountainbike-Lenkung» erarbeiten

Der Kanton erarbeitet zusammen mit den Interessengruppen eine kantonale Strategie «Mountainbike-Lenkung». Diese wird auf das Wanderwegnetz (Koexistenz) sowie auf die Interessen des Grundeigentums, des Natur- und Landschaftsschutzes, der Wald- und der Landwirtschaft, der Wildtierökologie und der Jagd abgestimmt. Der Kanton überprüft die Strategie periodisch.

Federführung:	Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
Zeitraum:	Daueraufgabe

323 Mountainbike-Wegnetz

Die regionalen Entwicklungsträger (RET) legen in Absprache mit den betroffenen Gemeinden und unter Einbezug weiterer Interessen das Mountainbike-Wegnetz in regionalen Teilrichtplänen fest. Die RET überprüfen die Teilrichtpläne periodisch. Der Kanton unterstützt die RET bei der Erarbeitung. Das Mountainbike-Wegnetz ist mit dem Wanderwegnetz zu koordinieren. Dabei gilt der Grundsatz der Koexistenz.

Federführung:	Regionale Entwicklungsträger
Zeitraum:	Daueraufgabe

324 Wanderwegnetz

Die RET legen in Absprache mit den betroffenen Gemeinden und unter Einbezug weiterer Interessen das Wanderwegnetz in regionalen Teilrichtplänen fest. Das Wanderwegnetz ist mit den Wegen innerhalb der Siedlungsgebiete zu verknüpfen. Die RET überprüfen die Teilrichtpläne periodisch.

Federführung:	Regionale Entwicklungsträger
Zeitraum:	Daueraufgabe

325 Kommunale Fuss- und Velowegnetze planen und umsetzen

Die Gemeinden planen das kommunale Fuss- und Velowegnetz in den kommunalen Erschliessungsrichtplänen sowie in den kommunalen Verkehrsrichtplänen und setzen diese um. Die Gemeinden stimmen ihre Planungen auf die Nachbargemeinden, das Wanderwegnetz, die öV-Haltestellen, das kantonale Velokonzept, das Programm Gesamtmobilität, die Agglomerationsprogramme sowie auf ihre Ortsplanungen ab. Die Gemeinden definieren in Abstimmung mit den zuständigen Stellen an Bahnhöfen und Bushaltestellen auf ihrem Gemeindegebiet den Bedarf an Veloabstellplätzen und sorgen für deren Umsetzung.

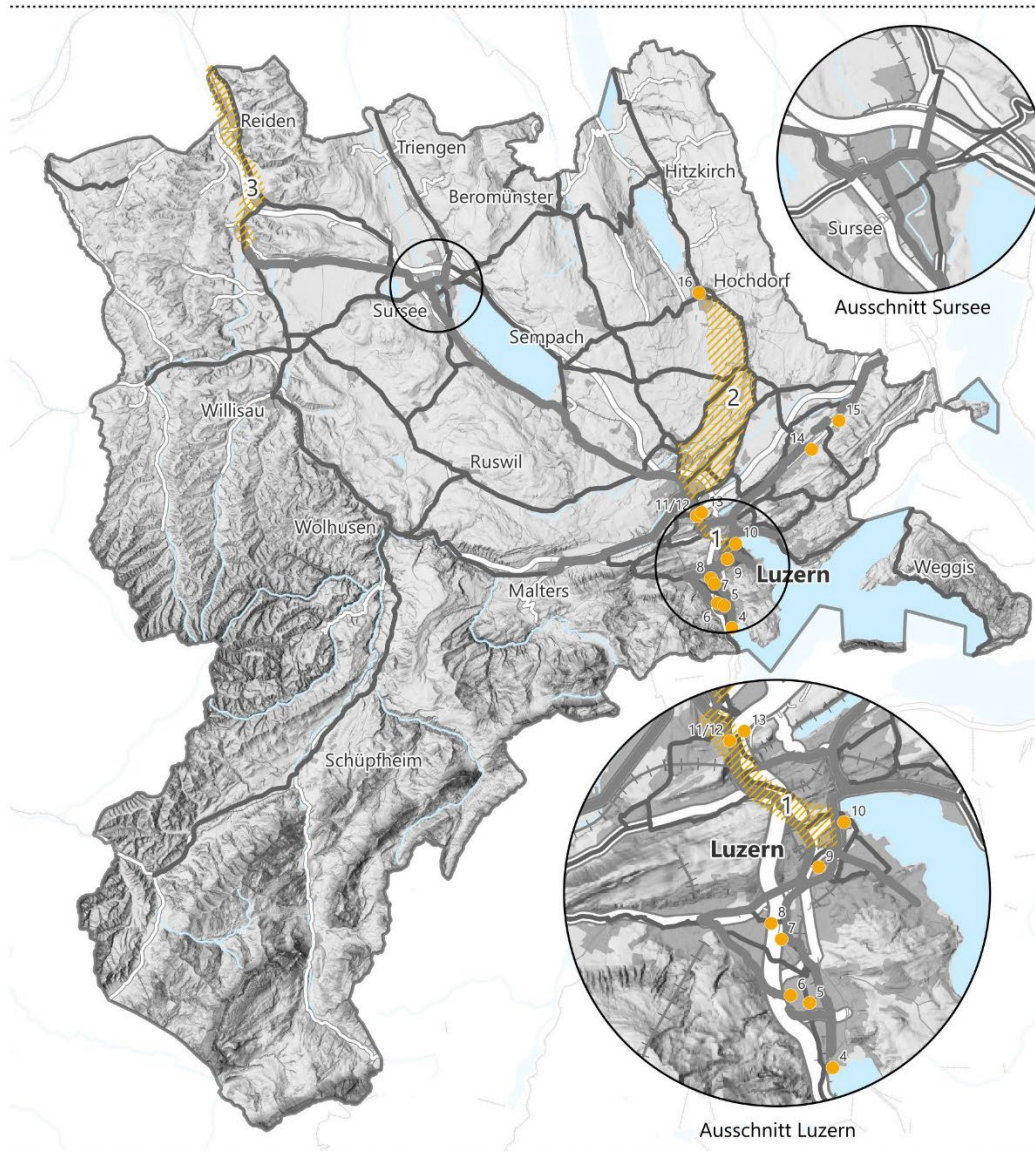
Federführung:	Gemeinden
Zeitraum:	Daueraufgabe

Räumliche Festlegungen

Velowegnetz Alltag: Korridore und Netzlücken

Nr.	Gemeinde/n	Vorhaben	Verortung	Koordinationsstand
1	Emmen – Luzern	Korridor Velovorzugsroute (Linienführung noch zu definieren)	Emmen, Seetalplatz–Luzern, Bahnhof	VO
2	Hochdorf – Eschenbach – Emmen	Korridor Velovorzugsroute (Linienführung noch zu definieren)	Hochdorf, Zentrum–Emmen, Seetalplatz	VO
3	Nebikon – Dagmersellen – Reiden – Wikon – Zofingen	Korridor Velovorzugsroute (Linienführung noch zu definieren)	Nebikon, Gründefeld–Wikon, Kantonsgrenze	VO
4	Horw	Netzlücke schliessen (Velovorzugsroute)	Ebenastrasse–Kreisel Technikum	ZE
5	Kriens	Netzlücke schliessen Velovorzugsroute)	Nord-Süd-Verbindung Kreisel Steinibach–Veilchenstrasse	VO
6	Kriens	Netzlücke schliessen (Basisnetz)	Nord-Süd-Verbindung Kreuzstrasse–Ringstrasse	ZE
7	Kriens	Netzlücke schliessen (Basisnetz)	Kreisel Arsenal–Freigleis	ZE
8	Kriens	Netzlücke schliessen (Überdeckung Autobahn A2) (Hauptverbindung)	Eichwilstrasse–Freigleis	VO
9	Luzern	Netzlücke schliessen (fehlende Brücke) (Hauptverbindung)	Freigleis bis Fruttstrasse	ZE
10	Luzern	Netzlücke schliessen (fehlende Unterführung für Veloverkehr) (Hauptverbindung)	Zentralstrasse–Bahnhofraum Ost	VO
11	Luzern	Netzlücke schliessen (fehlende Brücke) (Hauptverbindung)	Neue Reussquerung	ZE
12	Luzern	Netzlücke schliessen (Verbreiterung Unterführung) (Hauptverbindung)	Unterführung Bahndamm	ZE
13	Luzern	Netzlücke schliessen (Basisnetz)	Reussegg–Ibachbrücke	ZE
14	Buchrain – Dierikon – Root	Netzlücke schliessen (Velovorzugsroute)	Leisibach–A de Ron	ZE
15	Root	Netzlücke schliessen (Velovorzugsroute)	Oberdorf–Hochscherzlen	ZE
16	Hochdorf	Netzlücke schliessen (fehlende Unterführung für Veloverkehr) (Hauptverbindung)	Siedereistrasse–Bahnhofplatz	VO

Koordinationsbedarf Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen des Alltagsnetzes sowie Netzlücken Basisnetz



Ausgangslage	Koordinationsbedarf	
		Velovorzugsroute, mit Korridor
		Hauptverbindung, mit Netzlücke (und Netzlücke Basisnetz)

Erläuterungen

Veloverkehrsplanung

Die kantonale Planung von Velowegen beruht auf Artikel 88 der Bundesverfassung (SR [101](#)) und auf dem Bundesgesetz über die Velowege ([Veloweggesetz](#)). Das Veloweggesetz orientiert sich am Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ([FWG](#)) und verpflichtet die Kantone, das Velowegnetz für den Alltag und für die Freizeit behördenverbindlich zu planen und zu realisieren. Das Freizeitnetz umfasst sowohl das Velowandern als auch das Mountainbiken. Der Kanton Luzern behandelt das Mountainbiken separat vom übrigen Velofreizeitverkehr. Das Veloweggesetz definiert für die Velowegnetze Planungsgrundsätze und Qualitätsziele.

Der Kanton und die Gemeinden realisieren das kantonale Velowegnetz gemäss ihren Zuständigkeiten. Der Kanton erarbeitet dazu ein Velokonzept, bestehend aus einem zusammen mit den Interessengruppen erarbeiteten Zielbild (Velowegnetz) sowie einer Umsetzungsplanung. Das Velowegnetz liegt bereits erarbeitet zur Verabschiedung vor (Richtplankarte Stand 25. September 2026). Im Richtplan werden die drei Kategorien des Velowegnetzes Alltag (Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz) und das Freizeitnetz dargestellt. Die Umsetzungsmassnahmen fliessen in das Programm Gesamtmobilität ein. Das Velowegnetz Alltag besteht aus drei Netzkategorien:

- Die Velovorzugsrouten verknüpfen direkt Räume mit hohem Potenzial und können flüssig befahren werden.
- Die Hauptverbindungen bilden zusammen mit den Velovorzugsrouten das Grundgerüst des Velowegnetzes.
- Das Basisnetz bindet Räume mit geringerem Potenzial an das Grundgerüst des Velowegnetzes an und sorgt für eine genügend hohe Dichte im Velowegnetz.

Das Alltagsnetz wird durch das Freizeitnetz ergänzt, das vor allem für die Naherholung und den Tourismus wichtig ist. Das Freizeitnetz besteht aus SchweizMobil-Routen und dem Freizeitbasisnetz. Um Synergien zu nutzen, überlagern sich Alltags- und Freizeitnetz teilweise.

Die in der Textkarte sowie der Tabelle beschriebenen Vorhaben umfassen die Korridore für die Velovorzugsrouten, bei denen die Linienführung noch nicht genau festgelegt werden konnte, sowie Netzlücken auf den festgelegten Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und im Basisnetz. Netzlücken sind fehlende Verbindungsstücke, zum Beispiel Wege oder Brücken. Es handelt sich dabei nicht um Schwachstellen, bei denen die bestehende Infrastruktur ungenügend ist. Im Bereich der Korridore für Velovorzugsrouten wird mittels Korridorstudien die Linienführung festgelegt und im Richtplan fortgeschrieben. Die in der Richtplankarte dargestellte Ausgangslage umfasst die festgelegten Verbindungen von Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz. Die Ausgangslage umfasst sowohl bereits realisierte Abschnitte des Velowegnetzes wie auch Abschnitte mit Handlungsbedarf bezüglich Infrastrukturen- oder -ausbau. Der in der Richtplankarte dargestellte Koordinationsbedarf umfasst die Netzlücken auf den Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und dem Basisnetz. Das Velowegnetz Alltag wird etappen- und stufenweise umgesetzt. Die Konkretisierung erfolgt in der Gesetzgebung.

Das kantonale Velowegnetz wird mit einem Anordnungsspielraum festgelegt. Auch die Konkretisierung des Anordnungsspielraums erfolgt in der Gesetzgebung. Der Richtplan wird mit der definitiven Festlegung fortgeschrieben.

Planung und Realisierung von Mountainbike-Infrastrukturen

Mountainbiken ist heute eine weit verbreitete Freizeitaktivität. In der Schweiz nutzen immer mehr Menschen das Mountainbike – sei es für sportliche Herausforderungen, zur Erholung in der Natur oder als soziale Aktivität. Dadurch gewinnt das Mountainbiken nicht nur in Tourismusregionen, sondern auch in den Naherholungsgebieten von Städten und Agglomerationen an Bedeutung. Das bestehende Mountainbike-Angebot im Kanton Luzern soll weiterentwickelt und optimiert werden, da es den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen mehrheitlich noch nicht entspricht.

Das Veloweggesetz verpflichtet den Kanton, ein Velowegnetz auch für den Freizeitverkehr (inkl. Mountainbiken) zu planen und zu realisieren. Der Kanton Luzern verfolgt dabei prioritär den Grundsatz der Koexistenz von Mountainbike und anderen Nutzenden auf bestehenden Weginfrastrukturen (Wander- und Bewirtschaftungswege). Der Koexistenz sind durch mögliche Konflikte mit anderen Nutz- und Schutzinteressen jedoch Grenzen gesetzt. Eine Lenkung der Bikenden auf natur- und landschaftsschonenden sowie bedarfsgerechten, auf das Eigentumsrecht, die Nutz- und Schutzinteressen abgestimmten Wegen ist notwendig. Jedoch eignen sich nicht alle bestehenden Wege für die Koexistenz. Die Netzplanung definiert die für das Mountainbiken freizugebenden Wege unter Berücksichtigung der Nutz- und Schutzinteressen.

In der Strategie «Mountainbike-Lenkung» stellt der Kanton die Zielsetzungen für den Umgang mit dem Thema Mountainbike im Kanton Luzern dar und zeigt die notwendigen Massnahmen zur Umsetzung auf. Die Strategie wird in Zusammenarbeit mit allen relevanten Interessengruppen, insbesondere den Vertretern des Grundeigentums sowie der verschiedenen Nutz- und Schutzinteressen erarbeitet. Die weitere Konkretisierung namentlich mit regionaler Planung ist Aufgabe der RET. Der Kanton leistet für die Planung der RET einen Kostenbeitrag gemäss Weggesetz.

Fuss- und Wanderwegplanung

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ([FWG](#)) verpflichtet den Kanton, bestehende und geplante Fuss- und Wanderwege in Plänen festzuhalten. Bei der Planung des Fuss- und Wanderwegnetzes ist das Inventar der historischen Verkehrswege nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Das Wanderwegnetz ist in regionalen Teilrichtplänen festgesetzt.

Kommunale Fuss- und Velowegnetzplanung

In den kommunalen Erschliessungs- und Verkehrsrichtplänen werden die kommunalen Fuss- und Velowegnetze definiert. Die Gemeinden koordinieren ihre Planungen mit den Nachbargemeinden. Die Planungen können auch im regionalen Zusammenschluss der Gemeinden erfolgen. Wanderwege, sofern innerorts, sind immer Teil des Fusswegnetzes. Die Gemeinden sind neben der Planung für den Bau, den Unterhalt, die Signalisierung sowie die grundbuchrechtliche Sicherung der Fuss- und Wanderwege sowie der kommunalen Velowege zuständig. Die Fusswege sind grundsätzlich hindernisfrei zu gestalten.

Grundlagen

- [Planungsbericht B 140](#) Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, September 2022

Richtplankarte



Staatskanzlei

Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch