

# Masterplan Velo 2035

## Kanton Luzern



<b>Inhalt</b>	
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>1</b>
<b>2 Übersicht</b>	<b>4</b>
<b>3 Erarbeitungsprozess</b>	<b>5</b>
<b>4 Zielbild</b>	<b>6</b>
4.1 Grundsatz - Qualitativ	6
4.2 Grundsatz - Quantitativ	6
4.3 Ziele Infrastruktur	7
4.4 Ziele Velokultur	9
4.5 Räumliche differenzierte Strategien	10
<b>5 Velowegnetz Alltag und Freizeit</b>	<b>11</b>
5.1 Routenhierarchie und Qualitätsanforderungen	11
5.2 Methodik Netzentwicklung Velo Alltag	13
5.3 Strukturbild Velo Alltag	14
5.4 Velowegnetzplan Alltag	15
5.5 Velowegnetzplan Freizeit	17
<b>6 Massnahmen</b>	<b>18</b>

# 1 Ausgangslage

Vor dem Hintergrund der absehbaren Siedlungsentwicklung (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum, v.a. im dichteren Raum) und der beschränkten räumlichen Verhältnisse stehen im Kanton Luzern grosse verkehrliche Herausforderungen an. Mit der kantonalen Strategie «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern», kurz Zumolu, zeigt der Kanton Luzern auf, wie der Anstieg der Mobilitätsbedürfnisse und auch der Anstieg der Verkehrsleistung bewältigt werden kann. Dabei soll der Veloverkehr als flächeneffizientes und energiesparendes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel eine zentrale Rolle einnehmen, vor allem innerhalb der dicht besiedelten Räume. Auch von politischer Seite werden auf verschiedenen Ebenen Forderungen im Bereich Veloverkehr immer lauter. Der Kanton ist bestrebt, den Veloverkehr zu fördern, denn das Potenzial im Veloverkehr ist bei weitem nicht ausgeschöpft.

Die konzeptionellen Überlegungen und Realisierungen von konkreten Massnahmen beruhen auf dem Radroutenkonzept aus dem Jahre 1994 (mit Ergänzung 2009). In den letzten Jahrzehnten hat im Veloverkehr ein enormer Wandel stattgefunden, wodurch das bestehende Radroutenkonzept den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht werden kann. Mit der Bedeutung des Veloverkehrs als wichtiger Träger der Mobilität, der Diversifizierung der Velos (CargoVelo, E-Bike, Velo mit Anhänger etc.) und dem allgemeinen schweizweiten Veloboom steigen die Anforderungen an die Infrastruktur (z. B. attraktives und sicheres Velowegnetz für alle Nutzergruppen). Dies bringt neben der Diskussion der Netzgestaltung auch eine Auseinandersetzung mit den Ausbaustandards, Netzhierarchien und der gelebten aber vor allem der gewünschten Velokultur mit sich.

Um den heutigen Anforderungen gerecht zu werden und das Potenzial im Bereich des Veloverkehrs ausschöpfen zu können, wurde eine Neukonzeptionierung des kantonalen Radroutenkonzepts in Form des vorliegenden Masterplans Velo 2035 vorgenommen.

## Rahmenbedingungen

In den letzten Jahren wurden einige neue Gesetzgebungen und Grundlagen geschaffen, welche direkt das Velo betreffen oder das Velo inhaltlich mitberücksichtigt haben. Nachfolgend sind die wesentlichsten Rahmenbedingungen aufgeführt:

### *Bundesrecht*

Lange war es aus Bundessicht eher ruhig im Hinblick auf Velothemen. Dies hat sich in den letzten Jahren geändert: 2018 wurde der Bundesbeschluss über die Velowege (Alltag und Freizeit) sowie die Fuss- und Wanderwege mit 73,6% Ja-Anteil angenommen. Dies verdeutlicht die Relevanz des Fuss- und Veloverkehrs für die zukünftige Mobilität. Seit dem 1. Januar 2023 ist das auf dem Bundesbeschluss basierende Veloweggesetz (SR 705) in Kraft mit dem Ziel, für sicherere und bessere Velowege zu sorgen. Das Gesetz verpflichtet die Kantone zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen und auch den Bund, entlang seinen Strassen Velowege zu erstellen.

Seit April 2022 sind weitere neue Vorschriften in Kraft, wie die Pflicht für Elektrovelos tagsüber mit Licht zu fahren sowie die generelle Pflicht für Velos, die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten einzuhalten.

### *Planungs- und Vollzugshilfen des Bundes*

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) verfasst seit vielen Jahren Planungs- und Vollzugshilfen im Bereich Veloverkehr. Mit der Verfassungsgrundlage und der Erarbeitung des Veloweggesetzes konnte das ASTRA diesbezügliche Bestrebungen intensivieren. Insbesondere wurde

auch die Problematik des Veloverkehrs in Knoten erkannt. Aktuelle Themen sind auch die Velowegnetzplanung und die Ausgestaltung von Velostrassen. Wichtige Publikationen sind:

- Handbuch Velobahnen (2025)
- Praxishilfe Velowegnetzplanung (2024)
- Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen (2022)
- Handbuch Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte (2010)
- Handbuch für Veloparkierung (2008)

#### *Kantonaler Richtplan*

Der kantonale Richtplan Luzern widmet in seinem sich in Überarbeitung befindlichen Richtplan im Teil Mobilität dem Velo- und Fussverkehr das Kapitel 32, welches die Relevanz dieser Fortbewegungsarten unterstreicht. Darin enthalten ist unter anderem der Auftrag, ein kantonales Velowegnetz (Alltag und Freizeit) zu erarbeiten, welches regelmässig überprüft und aktualisiert wird. Das Velowegnetz soll mit Nachbarkantonen gut abgestimmt sein, alle wichtigen Quell und Zielorte miteinander verbinden, einen hohen Ausbaustandard (Dimensionierung, Gestaltung) haben und gut sichtbar signalisiert sein. Die kantonalen Velowegnetze Alltag und Freizeit sind in der Richtplan-Gesamtkarte abgebildet.

Der kantonale Richtplan weist auch auf die Pflicht der Gemeinden hin, kommunale Netze in Abstimmung mit dem kantonalen Velowegnetz zu planen und realisieren.

Ebenfalls im Richtplan enthalten ist der Auftrag, ein Mountainbike Konzept zu erarbeiten. Dies ist nicht Bestandteil des vorliegenden Masterplans Velo 2035, sondern wird in einem separaten Projekt – der Strategie Mountainbike-Lenkung – erarbeitet.

#### *Kantonale Mobilitätsstrategie (B140)*

Die kantonale Mobilitätsstrategie «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (B 140) formuliert für die verschiedenen Verkehrsträger Ziele, um die Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig auffangen zu können. Die Strategie setzt für die unterschiedlichen Räume des Kantons Luzern unterschiedliche Ziele, dies aber unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Mobilität im Sinne des 4V-Prinzips im ganzen Kanton. Entsprechend wird vor allem im urbanen Raum und im Raum mit dichten Siedlungen ein Wachstum des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs angestrebt. Konkret für das Velo wurden folgende Stossrichtungen formuliert:

- Ein attraktives, durchgängiges und direktes kantonales Velowegnetz mit attraktiven und sicheren Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten realisieren, welches mit den kommunalen Netzen zweckmässig abgestimmt ist.
- Direkte und schnelle Verbindungen zwischen den Zentren sowie zu den ausserkantonalen Zentren schaffen und die Erschliessung der Siedlungszentren sowie die Feinerschliessung im Zentrum für den Veloverkehr ausbauen.
- Vorgaben für die Erstellung von Abstellflächen für Velos für die verschiedenen Raumtypen festlegen.
- Kompetenzen und Fachwissen im Veloverkehr innerhalb der kantonalen Verwaltung stärken.

Das Velo ist aber auch Bestandteil weiterer Stossrichtungen. Im gesamtverkehrlichen Kontext ist die Siedlungsentwicklung dort voranzutreiben, wo eine gute Erschliessung mit dem öV sowie dem Fuss- und Veloverkehr gewährleistet werden kann. Auch die Themen Verkehrssicherheit und Finanzierung sind wesentlich für den Veloverkehr. Stand heute kann vom Kanton Luzern beispielsweise nur auf Kantonsstrassen Veloinfrastruktur finanziert werden.

### Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern (B 87)

Der Klimawandel und die resultierenden Herausforderungen werden den Raum, aber auch die kantonalen Handlungen in den kommenden Jahren prägen. Der Kanton Luzern hat dafür eine Doppelstrategie erarbeitet (Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern, B 87). Diese beinhaltet Massnahmen zum Klimaschutz und gleichzeitig auch zur Anpassung an den Klimawandel. Ziel der Strategie ist es, bis 2050 Netto-null Treibhausgasemissionen zu erreichen. Dabei sollen die Verkehrsemissionen bis 2050 auf null sein. Die Doppelstrategie weist in verschiedenen Kapiteln und Massnahmen auf die Relevanz des Veloverkehrs und dessen Förderung hin, um diesen Herausforderungen zu begegnen. Der Veloverkehr soll mit folgenden Massnahmen gefördert werden:

- KS-M3.2: Ausbau Infrastruktur für emissionsarme Verkehrsmittel (Ausbau und Aufwertung öV und Fuss-/ Veloverkehr, durchgängiges und attraktives Fuss- und Velowegnetz).
- KS-M3.3: Schaffen einer Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr Kanton Luzern (Vorgaben Bundesgesetz über Velowege).
- KS-M3.4: Sicherstellung einer eigenständigen Finanzierung des Veloverkehrs (unabhängig von Kantonsstrassen).
- KS-M3.6: Monetäre Anreize zur Verlagerung von MIV zu Fuss-/ Veloverkehr und öV, Prüfung Mobility Pricing und steuerliche Anreize.

Eine wichtige bereits umgesetzte Massnahme der Strategie ist die Schaffung einer kantonalen Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr. Aktuell wird ein neuer Bericht «Klima- und Energiepolitik 2026» zur Beschlussfassung vorbereitet, der bereits vom November 2025 bis März 2026 in Vernehmlassung war. Die Massnahmen sind etwas anders formuliert und zusammengesetzt, der Veloverkehr und die Umsetzung des vorliegenden Masterplans spielen aber weiterhin eine wichtige Rolle.

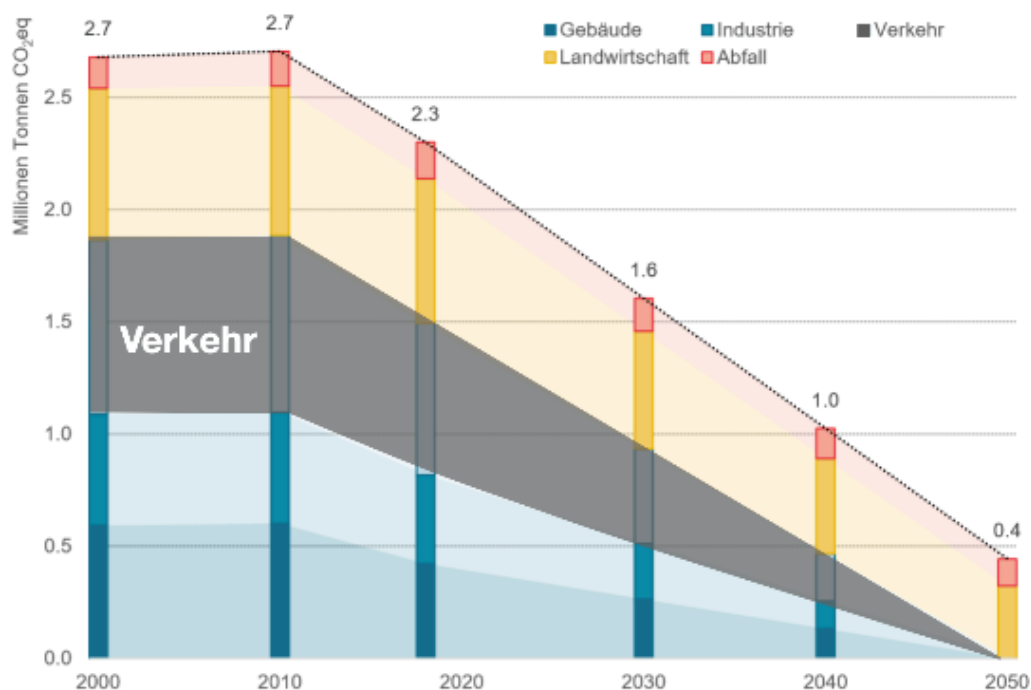


Abbildung 1: "Netto-null": Absenkpfad Treibhausgasemissionen Kanton Luzern bis 2050 (Planungsbericht, S. 72, Darstellung angepasst)

## 2 Übersicht

Der Masterplan Veloverkehr des Kanton Luzerns besteht aus drei Teilpaketen.



Abbildung 2: Bestandteile Masterplan Veloverkehr Kanton Luzern

Der vorliegende Bericht enthält das Zielbild sowie Erläuterungen zu den Velowegnetzen Alltag und Freizeit. Zusätzlich wird der Erarbeitungsprozess dargestellt. Der Bericht dient der Verwaltung sowie weiteren Beteiligten und Interessierten, die Ergebnisse der Velowegnetzplanung nachzuvollziehen.

### Inhaltliche Abgrenzung

Gemäss gesetzlichem Auftrag (Art. 3 – 5 Veloweggesetz) muss das Velowegnetz Alltag und Freizeit festgehalten werden. Das Velowegnetz Alltag unterscheidet sich vom Velowegnetz Freizeit durch den Wegzweck. Beim Alltag gilt «Der Weg zum Ziel», bei der Freizeit «Der Weg als Ziel». Das Velowegnetz Freizeit umfasst das Velowandern sowie das Mountainbiken.

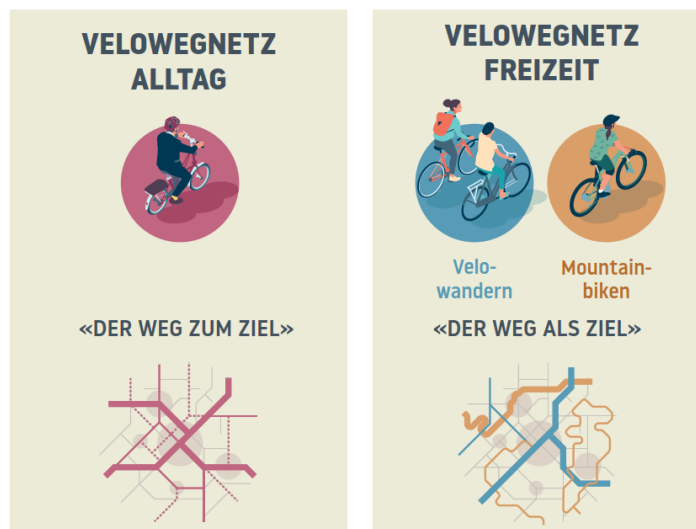


Abbildung 3: Übersicht Velowegnetze nach Veloweggesetz

Im Bericht ist die Erarbeitung des Velowegnetz Alltag sowie des Velowegnetz Freizeit – Teil Velowandern beschrieben. Das Mountainbikenetz, welches im Gegensatz zum Alltags- und Velowandernetz andere Räume betrifft und auch andere Akteure mitwirken, wird aktuell in einem separaten Projekt abgehandelt.

### Verbindlichkeit Netzpläne

Der kantonale Velowegnetzplan ist ein Bestandteil der kantonalen Richtplanung und somit behördenverbindlich.

### 3 Erarbeitungsprozess

Die Inhalte des kantonalen Velowegnetzes gehen aus einem breit abgestützten Prozess mit Beteiligung verschiedener Gremien hervor. Grundsätzlich wurden die Inhalte in der Arbeitsgruppe entwickelt, mit der Kerngruppe und der Echogruppe gespiegelt und bedeutende Meilensteine im Entwurf dem Steuerungsgremium und dem Regierungsrat vorgestellt. Diese Sitzungskaskade mit den genannten Gremien hat sich während der Projekterarbeitung mehrmals wiederholt. Nachfolgend sind die Gremien aufgeführt und erläutert.

- **Arbeitsgruppe:**
  - Erarbeitung der Inhalte
  - Projektleitung (vif, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr), Vertretung rawi und SchweizMobil sowie beauftragte Planungsbüros
- **Kerngruppe:**
  - Information und Konsolidierung der (Zwischen)Ergebnisse
  - Vertretungen ausgewählter Fachstellen innerhalb der kantonalen Verwaltung, des Verkehrsverbands Luzern und der Regionalen Entwicklungsträger (RET)
- **Echoraum** (2 Workshops):
  - Breite Diskussion der (Zwischen)Ergebnisse
  - Vertretungen von einem breiten Kreis an Interessensgruppen (Pro Velo Luzern und Sursee, Luzern Tourismus, VCS Sektion Luzern, TCS Sektion Waldstätte, Verband Luzerner Gemeinden, UmverkehR, Caritas Luzern, Schweizer Paraplegiker-Vereinigung, Hindernisfrei Bauen Luzern, Pro Infirmis Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden, Fussverkehr Region Luzern, Klimastreik Zentralschweiz, KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern) und der Regionalen Entwicklungsträger (RET)
- **Steuerungsgremium:**
  - Information und Konsolidierung der (Zwischen)Ergebnisse
  - Kantonsplaner und Kantonsingenieur
- **Regierungsrat**
  - Vorstellung der (Zwischen)Ergebnisse
  - Mitglieder des Regierungsrates

Zudem wurden im Februar/März 2024 insgesamt 4 regionale Workshops mit Vertretungen aus den Städten/Gemeinden und der regionalen Tourismusorganisationen durchgeführt. Der damalige Stand der Velowegnetzpläne Alltag und Freizeit wurde diskutiert, Anpassungswünsche entgegengenommen und geprüft. Die grosse Mehrheit der damalig geäusserten Anpassungswünsche wurden in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Ebenfalls wurde im August/September 2024 eine E-Mitwirkung mit den Vertretungen des Echoraums und der Kerngruppe zum damaligen Stand des Masterplans und der Netzpläne Alltag und Freizeit durchgeführt. Die erfolgten Rückmeldungen wurden geprüft und teilweise in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

## 4 Zielbild

Im Zielbild werden die übergeordneten Festlegungen für den Masterplan Velo konkretisiert. Es werden sowohl quantitative wie auch qualitative Ziele festgelegt. Das Zielbild wurde unter Mitwirkung verschiedenster Akteure erarbeitet und am 21. Juni 2023 vom Steuerungsgremium verabschiedet.

### 4.1 Grundsatz - Qualitativ

Das Velofahren als gesunde, ressourcensparende und erschwingliche Fortbewegungsart ist im ganzen Kanton für alle Bevölkerungsgruppen und Fahrzwecke attraktiv und sicher. Die Veloinfrastrukturen sind durchgängig und bilden ein zweckmässiges und zusammenhängendes Velowegnetz für den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr. Dies insbesondere auch für Kinder und Jugendliche sowie jene Personengruppen, welche das Velo bisher noch wenig genutzt haben. Der Veloverkehr ist ein wichtiges Verkehrsmittel innerhalb der multimodalen Wegketten, besonders in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr. Ein qualitativ hochwertiges Angebot an Freizeitrouten stellt ein attraktives Angebot für Naherholung und Tourismus dar und bildet ausserdem einen niederschweligen Einstieg zum Velofahren.

### 4.2 Grundsatz - Quantitativ

Der Kanton Luzern will den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2035 von 7.7 % der Etappen auf 15% erhöhen (jährliche Zunahme ca. 0.5%). Diese Zielsetzung beruht auf dem Szenario «Quantensprung» und bezeichnet einen Durchschnittswert für den ganzen Kanton. Sie berücksichtigt, dass die Potenziale für den Veloverkehr vor allem in urbanen und dichten Räumen sehr hoch sind und dort auch anzahlmässig viele Personen unterwegs sind. Insbesondere Strecken von 1 - 5 km lassen sich ideal mit dem Velo zurücklegen. Mit dem E-Bike sind aber auch längere Strecken – z. B. Arbeitswege – von 15 km und mehr möglich. Alle vier diskutierten Szenarien sind im Anhang erläutert.

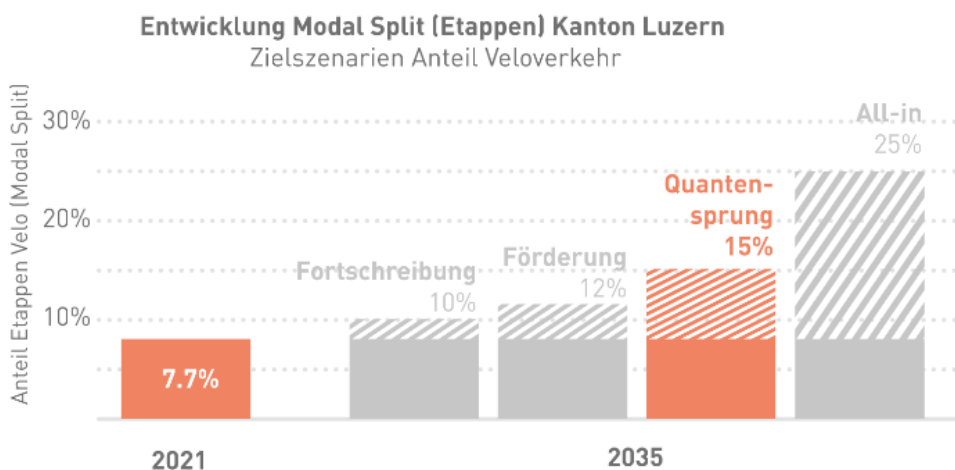


Abbildung 4: Zielszenario «Quantensprung»

## 4.3 Ziele Infrastruktur

### Sichere Veloinfrastruktur

Velofahrende sind und fühlen sich sicher, wenn sie im Kanton Luzern unterwegs sind – sowohl inner- wie auch ausserorts.

### Durchgehende und direkte Verbindungen

Die Veloinfrastruktur ist lückenlos – auch bei den Knoten – und ermöglicht direkte Wege. Sie verbindet die wichtigen Ziel- und Quellorte und berücksichtigt auch die benachbarten Regionen und Kantone.

### Attraktive Veloinfrastruktur

Velofahren ist im Kanton Luzern attraktiv und komfortabel mit einer wo möglich getrennten Führung vom Motorfahrzeug- und Fussverkehr.

### Eine Veloinfrastruktur für alle

Die Veloinfrastruktur und entsprechende Angebote sind auf breite Nutzergruppen und verschiedene Fahrzeuge ausgelegt wie z. B. Lastenräder, E-Bikes und Spezialvelos für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Damit werden auch weniger Geübte berücksichtigt und das Umsteigen auf das Velo gefördert. Der Kanton Luzern befürwortet die schweizweit angestrebte Regelung der schnellen E-Bikes (Geschwindigkeitslimite, Aufhebung der Radwegpflicht) und setzt diese konsequent um.

### Selbsterklärende Veloinfrastruktur

Die Veloinfrastruktur ist intuitiv befahr- sowie für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erkennbar. Dies ist in Kreuzungen besonders wichtig.

### Ganzjährig befahrbar

Die Veloinfrastruktur wird gut unterhalten (Laub, Schnee, Löcher) und ist dadurch ganzjährig befahrbar.

### Bedarfsgerechte und attraktive Veloparkierung

An den öffentlichen Ziel- und Umsteigeorten ist ein bedarfsgerechtes Angebot an Veloparkierung mit einer zweckmässigen Ausrüstung vorhanden (z. B. Überdachung bei Langzeitparkierung). Besonders wichtig ist die Anordnung nahe an den Eingängen der Zielorte und die Vorrichtungen zum Schutz vor Diebstahl und Umfallen.

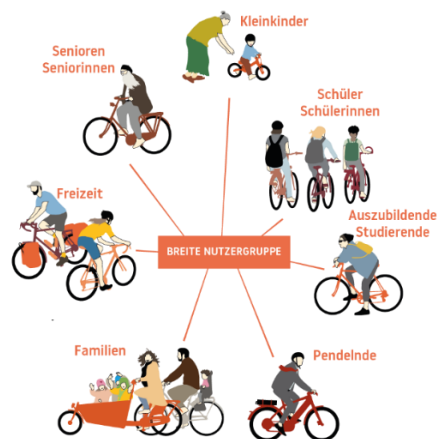


Abbildung 5: Zielgruppen Veloförderung
















Situation	Heute	künftig	
Stark befahrene Strasse innerorts	 <p>Auf <b>schmalen Radstreifen</b> fühlen sich viele Velofahrende aufgrund naher Überholmanöver unsicher</p>	 <p>Genügend <b>breit dimensionierter Radstreifen</b>: Hohes Sicherheitsgefühl für alle Velofahrenden, Überholen und Ausstellen innerhalb Radstreifen möglich (Stadt Bern)</p>	 <p><b>Attraktiver, abgesetzter Radweg</b> entlang städtischer Hauptachse, innerorts (Stadt Bern)</p>
Stark belasteter Knoten innerorts	 <p>Auf <b>Radstreifen in Mittel-lage</b> fühlen sich viele Velofahrende unsicher</p>	 <p>Sichere Veloführung durch <b>seitliche Anordnung</b> (Stadt Baden AG)</p>	 <p>Beim <b>indirekten Linksab-biegen</b> ist keine Verflechtung mit dem motorisierten Verkehr nötig (Stadt Bern).</p>
Quartierstrasse innerorts	 <p>Quartierstrassen mit <b>engem Querschnitt</b> und <b>Parkierung</b> sind konfliktbehaftet</p>	 <p>Quartierstrasse mit <b>wenig Verkehr</b> und <b>tiefem Geschwindigkeitsniveau</b> (T30)</p>	 <p><b>Velostrasse</b> mit Vortrittsbe-rechtigung für höher fre-quentierte Velorouten (Stadt Basel)</p>
Ausserorts	 <p>Auf <b>Strassen mit hohen Geschwindigkeiten</b> des MIV (<math>\geq 60</math> km/h) fühlen sich Velofahrende nur auf getrennten Radwegen sicher</p>	 <p><b>Abgetrennter Rad- und Fussweg</b>, ausserorts (Kanton Zürich)</p>	 <p><b>Radweg mit separater Fussgängerinfrastruktur</b> für Velovorzugsroute (Bauprojekt Veloschnellroute Kanton ZH, Wallisellen)</p>
Veloparkierung	 <p>Ungenügende Veloabstell-plätze führen zu überstell-ten öffentlichen Räumen.</p>	 <p>Geordnete Veloparkierung auf Platz (Stadt Luzern)</p>	 <p>Geordnete Veloparkierung (Bike+Ride), überdacht (Sursee)</p>

Tabelle 1: Übersicht heutige und künftige Situationen im Strassenraum

## **4.4 Ziele Velokultur**

### **Wirkung nach Aussen (Bevölkerung)**

#### *Sichtbar und selbstverständlich*

Das Velo ist ein vollwertiges Verkehrsmittel. Es geniesst einen hohen Stellenwert und ist präsent im Strassenraum: Velofahrende sind willkommen. Die Vorteile für die Gesundheit, die Umwelt und das Klima sind erkannt und akzeptiert.

### **Wirkung nach Innen (verwaltungsintern)**

#### *Hoher Stellenwert des Velos*

Das Velo wird als eigenständiges Verkehrsmittel bei allen Planungen und Realisierungen des Kantons Luzern berücksichtigt. Es wird erkannt, dass das Velo einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des Klimaziels Netto null leistet. Strassenbauprojekte werden auch aufgrund spezifischer Anforderungen des Veloverkehrs ausgelöst.

#### *Partnerschaftliche Planung*

Die Veloförderung ist eine departementsübergreifende Aufgabe, welche gemeinsam mit den Luzerner Gemeinden und regionalen Entwicklungsträgern angegangen wird. Gemeinsam wird nach guten Lösungen im Strassenraum gesucht.

#### *Bedarfsgerechte Ressourcen*

Der Kanton Luzern stellt die erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen für Planung, Bau und Betrieb der Veloinfrastruktur über das Programm Gesamtmobilität zur Verfügung.

## 4.5 Räumliche differenzierte Strategien

Zusätzlich zu den generellen Anforderungen an die Veloverkehrsinfrastruktur lassen sich strategische Zielsetzungen für die vier Raumtypologien des Kantons Luzern formulieren:

### Urbaner Raum

Das Velo ist ein Hauptverkehrsmittel und im städtischen Raum von Haustüre zu Haustüre mitunter auch das schnellste. Standards und Abmessungen der Infrastruktur richten sich nach dem hohen Potenzial und der hohen Benutzerfrequenz.

### Raum mit dichten Siedlungen

Für den öffentlichen Verkehr besteht in der Regel nicht ein mit dem urbanen Raum vergleichbares Angebot. Viele Wege – auch kurze – werden daher mit dem Auto zurückgelegt. In diesem Raum ist das Velo ein ideales Verkehrsmittel für kurze und mittlere Distanzen aber auch als Teil der Wegketten. Entsprechend hoch ist das Potenzial des Veloverkehrs. Handlungsbedarf besteht insbesondere bezüglich eines durchgängigen und sicheren Velowegnetzes und der Anbindung wichtiger Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

### Ländlicher Raum mit kompakten Siedlungen

Der Fokus liegt auf der Schulwegsicherheit und der Verbindung zu regionalen Zentren und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Multimodalität). Besonders zu beachten sind die Ausserortsstrecken.

### Naturgeprägter Raum

Hier steht der Freizeitverkehr und die Erreichbarkeit der Räume mit dem Velo selbst, aber auch mit dem öffentlichen Verkehr (Velotransport) im Vordergrund. Besonders wichtig ist die Sicherheit, vor allem auf Ausserortsstrecken, sei es auf Schulwegen oder für Freizeitfahrten mit der ganzen Familie.

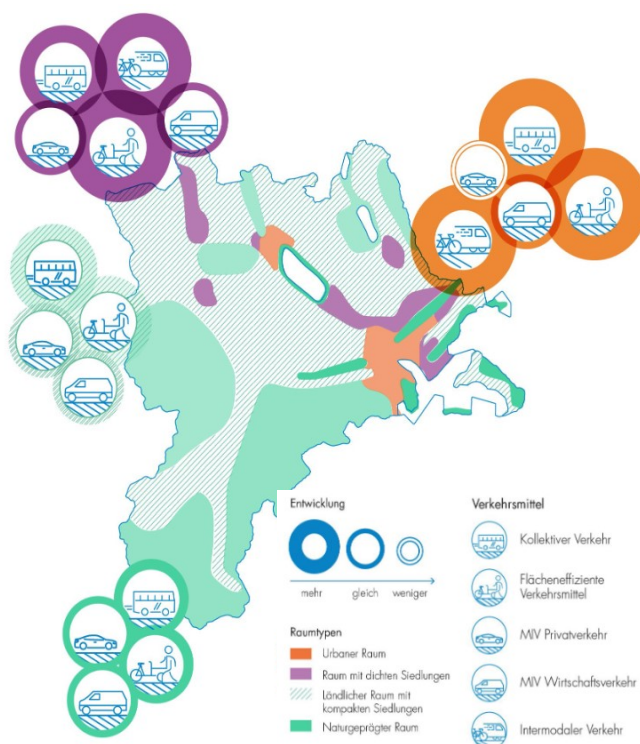


Abbildung 6: Übersicht Raumtypen gemäss Zumolu

## 5 Velowegnetz Alltag und Freizeit

### 5.1 Routenhierarchie und Qualitätsanforderungen

Der Netzaufbau erfolgt nach den Vorgaben des ASTRA gemäss der Praxishilfe Velowegnetzplanung. Das kantonale Velowegnetz wird in folgende Hierarchiestufen eingeteilt:

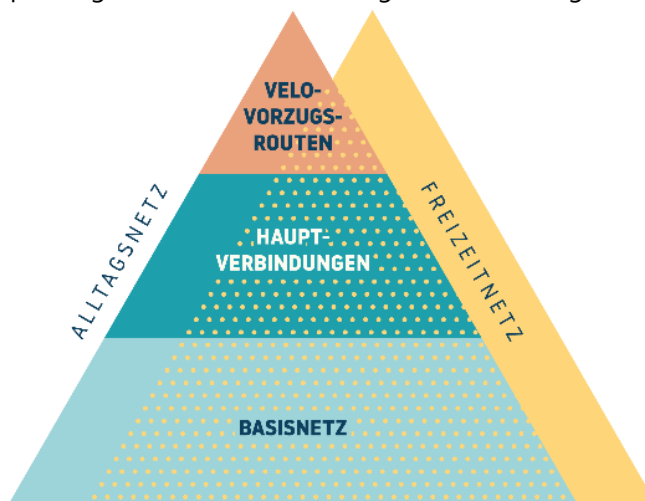


Abbildung 7: Netzkatgorien kantonales Velowegnetz

Das Alltagsnetz umfasst die Netzkatgorien Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und das Basisnetz. Es richtet sich an alle Nutzergruppen, von E-Bikefahrenden bis zu Gelegenheitsfahrenden und Schulkindern. Das Alltagsnetz wird ergänzt mit dem Freizeitnetz bzw. Freizeitrouten, welche vor allem für die Naherholung und den Tourismus wichtig sind. Wo möglich und sinnvoll überlagern sich Alltags- und Freizeitnetz und nutzen Synergiepotenziale. Die Netzkatgorien unterscheiden sich durch unterschiedliche Qualitätsanforderungen.

Netzkatgorie	Eigenschaften
Velovorzugsrouten	Bei den Velovorzugsrouten, auch Velobahnen genannt, handelt es sich um qualitativ hochwertige Verbindungen im Veloverkehrsnetz, welche Räume mit hohem Potenzial verknüpfen und ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglichen. Velofahrende fühlen sich auf den Velovorzugsrouten willkommen und sicher. Die Fahrt auf den Velovorzugsrouten ist möglichst unterbruchsfrei und mit wenigen Stopps und Wartezeiten verbunden. Fahrzeiten werden planbar. Das Nebeneinanderfahren soll grösstenteils möglich sein.
Hauptverbindungen	Die Hauptverbindungen bilden zusammen mit den Velovorzugsrouten das Grundgerüst des kantonalen Velowegnetzes. Hauptverbindungen verbinden weitere wichtige Ziel- und Quellorte und ergänzen die Velovorzugsrouten. Sie sind zügig und unterbruchsarm befahrbar und möglichst direkt geführt. Wechsel in der Verkehrsführung sind möglichst, Unterbrüche gänzlich zu vermeiden.
Basisnetz	Das Basisnetz vervollständigt das kantonale Alltagsnetz. Es umfasst Ergänzungen und Zubringer, welche weniger hohe Velofrequenzen aufweisen, jedoch als Netzverbindung wichtig sind. Des Weiteren ist das Basisnetz als überkommunale Groberschliessung zu verstehen, welche insbesondere die ländlichen Gemeinden anbindet.

## Netzkategorie

Freizeitnetz

## Eigenschaften

Im Unterschied zum Alltagsverkehr steht beim Freizeitverkehr der «Weg als Ziel» im Vordergrund. Freizeitrouten bilden einen niederschweligen Einstieg zum Velofahren. Sie dienen der Naherholung wie auch dem Tourismus. Freizeitrouten werden in landschaftlich attraktiver Umgebung auf Routen möglichst abseits des Verkehrs geführt, überlagern sich aber auch mit dem Alltagsnetz und bilden Synergien. Übergeordnete Freizeitrouten sollen als SchweizMobil Veloland-Routen festgesetzt und an der Kantonsgrenze weitergeführt werden (Vorgabe Veloweggesetz). Sie erschliessen und verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen. Ergänzt werden sie durch das Freizeitbasisnetz. Der Velofreizeitverkehr in Form von Mountainbiken wird in der kantonalen Strategie Mountainbike-Lenkung abgehandelt.

## Qualitätsanforderungen Infrastruktur

Die Qualitätsanforderungen an die Veloinfrastruktur leiten sich aus den Ansprüchen an die objektive und subjektive Sicherheit, Kompatibilität der verschiedenen Fahrzeugtypen (Velo mit Anhänger, Cargovelos, etc.) und Velofrequenzen ab. Die Sicherheit und Komptabilität sind dabei auf allen Netzkategorien gleichwertig zu erfüllen – Velofahrende müssen sich unabhängig von der Netzkategorie sicher fühlen.

		SICHERHEIT objektive und subjektive Sicherheit	FAHRFLUSS	DIREKT	UMFELD-QUALITÄT	FREQUENZ	QUERSCHNITT RADSTREIFEN Beispiel	QUERSCHNITT RADWEG Beispiel
ALLTAGSNETZ	VELOVORZUGSROUTEN	5/5	5/5	5/5	4/5	5/5		
	HAUPTVERBINDUNGEN	5/5	5/5	5/5	4/5	5/5		
	BASISNETZ	5/5	5/5	5/5	3/5 (1) (1) (1)	5/5		
	FREIZEITNETZ	5/5	5/5	5/5	5/5	2/5 (2) (2) (2)	Frequenzabhängig	

1) Bei geringer Umfeldqualität der VVR oder der Hauptverbindungen kann das Basisnetz ein ergänzendes Angebot mit hoher Umfeldqualität anbieten.  
2) Frequenz kann örtlich und zeitlich stark variieren ( Beliebtheit der Strecke/Überlagerung mit Alltagsnetz etc.)

Abbildung 8: Anforderungen Veloinfrastruktur für Alltags- und Freizeitnetz

Die Netzkategorie wird aufgrund der Netzfunktion und der Velofrequenzen festgelegt. Verbindungen mit hohen Velofrequenzen werden als Hauptverbindung oder Velovorzugsroute bezeichnet. Beide Netzkategorien benötigen aufgrund der Häufigkeit von Begegnungsfällen grösser dimensionierte Veloinfrastrukturen als diejenigen auf dem Basisnetz. Massgebend für die Wahl sind die zukünftigen Velofrequenzen, also das Velopotenzial. Eine wichtige Grundlage für die Festlegung des Velopotenzials sind die verkehrsplanerischen und klimapolitischen Zielsetzungen von Kanton, Regionen, Agglomerationen und Gemeinden.

## 5.2 Methodik Netzentwicklung Velo Alltag

Das Vorgehen bei der Netzentwicklung lässt sich in die drei folgenden Schritte unterteilen:

- **Schritt 1 – Datenbasierte Analyse:** Zuerst wurden datenbasierte Analysen durchgeführt, zielgerichtet auf den Raum des Kanton Luzern. Es wurden u. a. die Bevölkerungsdichte, Pendlerbeziehungen, die Topografie, das kantonale Verkehrsmodell, wichtige Zielorte sowie zukünftige Entwicklungen zusammengetragen. Daraus resultierten verschiedene Übersichten basierend auf Strukturdaten (z. B. Entwicklungsgebiete, Unfälle) sowie als Synthesen ein Quell-/Zielplan und ein Potenzialplan mit modellierter Velonachfrage.
- **Schritt 2 – Planerische Raumskizze:** Basierend auf der Synthese von Schritt 1 wurde das Strukturbild entwickelt. Dieses übersetzt die verschiedenen Analysen und Grundlagen schematisch in den Raum und gibt ein erstes Bild des künftigen, kantonalen Velowegnetzes.
- **Schritt 3 – Planerischer Netzentwurf:** Aufbauend auf dem Strukturbild wurde ein erster Netzentwurf erarbeitet, in welchem die schematischen Linien konkret auf den Strassenraum umgelegt wurden. Im Rahmen der Netzumlegung wurden auch Netzvarianten geprüft.

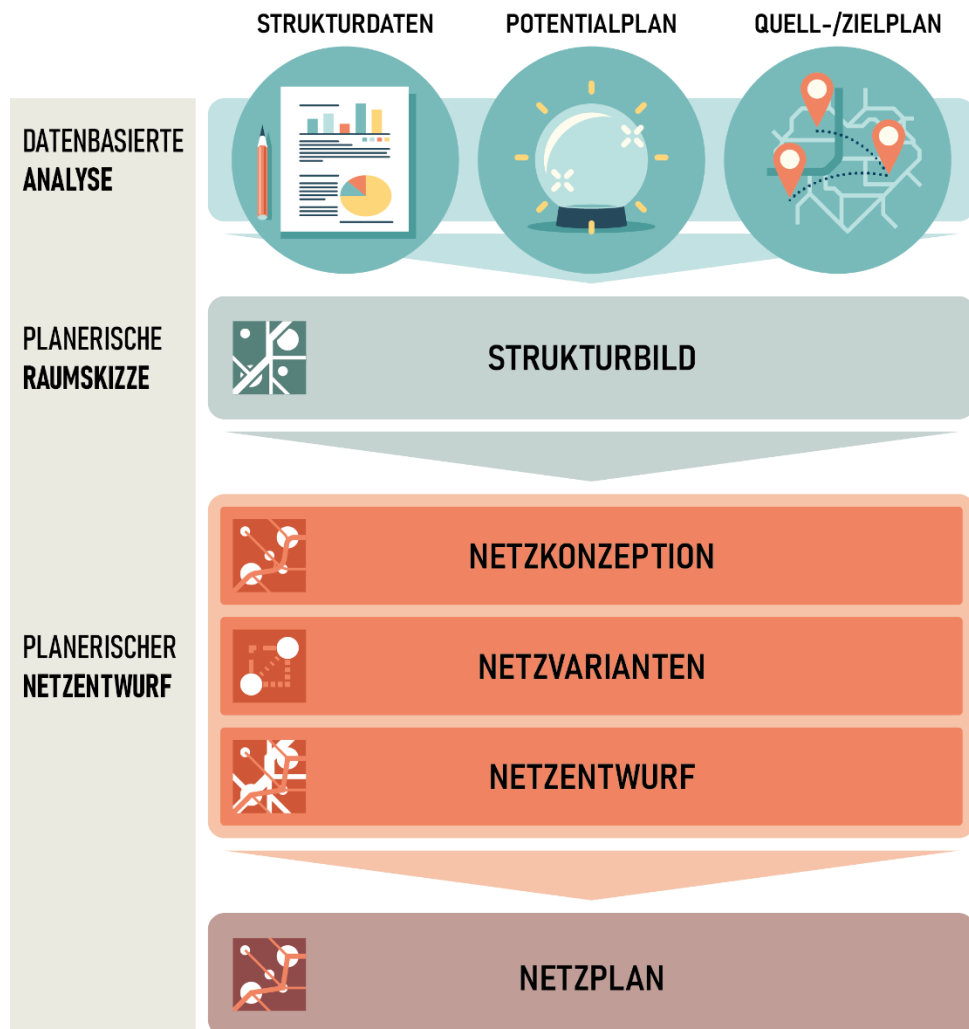


Abbildung 9: Übersicht Methodik Netzplanung

### 5.3 Strukturbild Velo Alltag

Basierend auf den datenbasierten Analysen wurde das Strukturbild erarbeitet. Darin werden die prioritären Netzkorridore bestimmt, hierarchisiert und dargestellt.

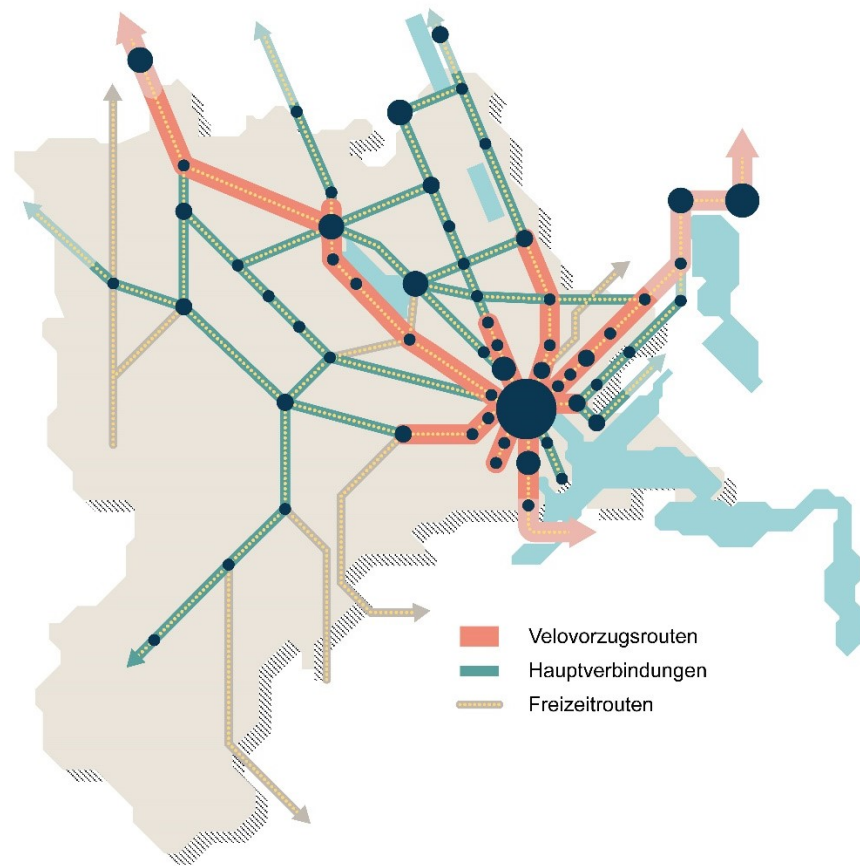


Abbildung 10: Strukturbild

Im Grossraum Luzern und Sursee ist das Potenzial genügend gross, um Velovorzugsrouten anbieten zu können. Die Velovorzugsrouten werden im Kanton Zug aber auch im Kanton Aargau und im Kanton Nidwalden direkt an der Kantonsgrenze weitergeführt. Räume mit dichten Siedlungen werden mit Hauptverbindungen erschlossen.

Im Strukturbild nicht dargestellt ist das Basisnetz, welches einzelne Gemeinden mit weniger hohem Potenzial erschliesst.

## 5.4 Velowegnetzplan Alltag

Auf der Basis des Strukturbildes erfolgte die Netzumlegung auf das Strassen- und Wegenetz. Dabei wurde die konkrete Linienführung festgelegt. Bei der Umlegung der Routen bestand für die meisten Verbindungen eine eindeutige Führung. Für die weiteren Verbindungen wurden die Varianten mittels einheitlicher Kriterien nach den Planungsgrundsätzen des Bundes beurteilt (vgl. Praxishilfe Velowegnetzplanung ASTRA, Kap. 1).

Der Velowegnetzplan umfasst das gesamte Kantonsgebiet und wird in den Richtplan überführt. Die Dichte des Netzes wurde ebenfalls nach den Vorgaben des Bundes festgelegt. Zudem gilt der Grundsatz: Jede Gemeinde ist über mindestens eine im Netzplan bezeichnete Veloverbindung erreichbar. Bedeutende Schulwegverbindungen wurden ebenfalls im Netzplan aufgenommen.

Das Velowegnetz Alltag wurde auf das Velowegnetz Freizeit abgestimmt und wo möglich auf den gleichen Verbindungen geführt.

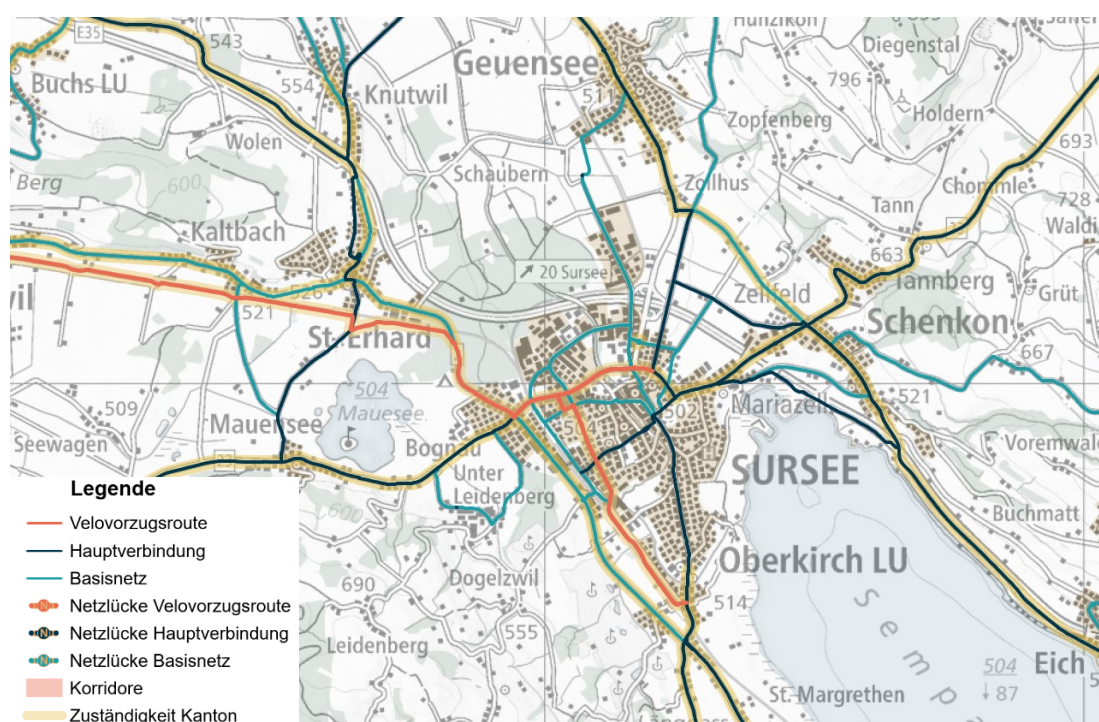


Abbildung 11: Kantonales Velowegnetz Alltag – Ausschnitt.

Im Netzplan sind folgende Kategorien dargestellt (Erläuterungen siehe Kap. 5.1):

- Velovorzugsrouten
- Hauptverbindungen
- Basisnetz

Im Netzplan sind ebenfalls Netzlücken bezeichnet. Dies sind Netzabschnitte, auf denen keine Verbindung existiert (z. B. fehlende Brücke, fehlende Strasse). Schwachstellen oder ungenügende Veloinfrastrukturen gelten nicht als Netzlücken.

## Kennwerte kantonales Veloalltagsnetz

	Velovorzugsrouten	Hauptverbindungen	Basisnetz
<b>Total</b>	103 km	362 km	445 km
Anteil am Gesamtnetz	11%	40%	49%

Tabelle 2: Kennwerte kantonales Veloalltagsnetz

Das aktualisierte kantonale Veloalltagsnetz umfasst rund 910 km (inkl. Netzlücken). Für die Netzauswertung wurden innerhalb der Korridore der Velovorzugsroute (vgl. folgender Abschnitt) eine mögliche Führung der Velovorzugsroute und Klassierung der Hauptverbindungen und des Basisnetzes angenommen. Die Netzkilometer können sich nach definitiver Festlegung der Velovorzugsroute noch ändern, was wiederum aufgrund der gesamten Netzkonzeption innerhalb der Korridore auch Auswirkungen auf die Netzkilometer der Hauptverbindungen und des Basisnetzes hat.

### Korridore für Velovorzugsrouten

Velovorzugsrouten erfordern aufgrund ihrer hohen Anforderungen bezüglich Dimensionierung, Direktheit und intuitiver Führung eine vertiefte Planung. In drei Räumen konnte die genaue Linienführung im Rahmen der Netzplanung noch nicht festgelegt werden. Diese sind im Netzplan mit "Korridor" bezeichnet. In diesen Räumen sind Korridorstudien mit einer Bewertung der Varianten notwendig. Die Vorzugsrouten können innerhalb des Korridors frei festgelegt werden (auch auf Routen, welche nicht als Hauptverbindung oder Basisnetz ausgeschieden sind).

Korridore sind bezeichnet im:

- Raum Dagmersellen
- Raum Hochdorf – Emmenbrücke
- Raum Emmenbrücke – Luzern Zentrum (Verbindung entlang Reuss)

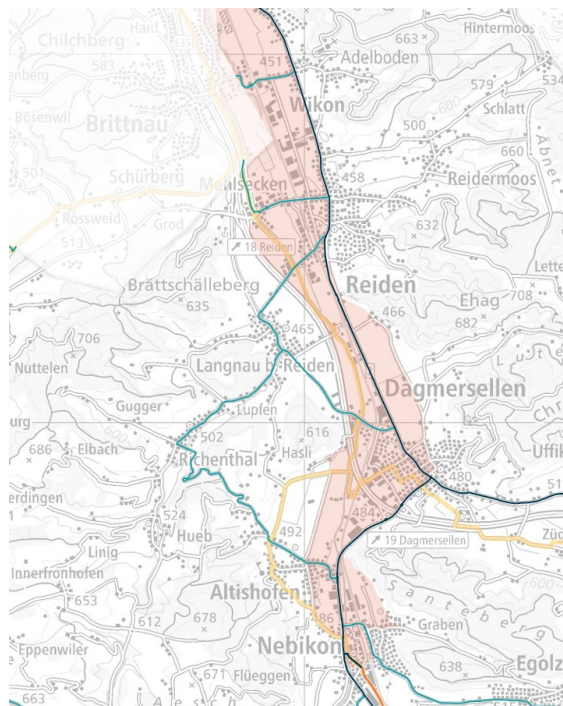


Abbildung 12: Beispielhafte Darstellung eines Korridors für Velovorzugsrouten im Raum Dagmersellen

## 5.5 Velowegnetzplan Freizeit

Das Velowegnetz Freizeit basiert im Kern auf den SchweizMobil-Routen und wird durch weitere Freizeitverbindungen (Freizeitbasisnetz) ergänzt. Das Netz umfasst das gesamte Kantonsgebiet. Die Überarbeitung des kantonalen Freizeitnetzes erfolgte auf Basis von drei Workshops mit SchweizMobil. Im Rahmen der Workshops wurden sämtliche Veloland-Routen überprüft. Daraus ergaben sich Anpassungen an bestehenden Veloland-Routen, aufgehobenen Veloland-Routen sowie neuen lokalen Veloland-Routen. Neu geschaffen wurde das Freizeitbasisnetz (vgl. Praxishilfe Velowegnetzplanung ASTRA, Kap. 1). Neben der Umlegung auf das Strassen- und Wegenetz, wurde auch die Zielgruppe definiert. Die Attraktivität sowie die Erschliessung von touristischen Attraktoren waren wichtige Aspekte bei der Definition des Velowegnetzes Freizeit. Bei der Routenbildung der Veloland-Routen war die Ausrichtung auf eine bestimmte Zielgruppe sowie die thematische Widmung der Routen ein wichtiger Baustein.

Das Velowegnetz Freizeit wurde auf das Velowegnetz Alltag abgestimmt und wird wo möglich auf den gleichen Verbindungen geführt.

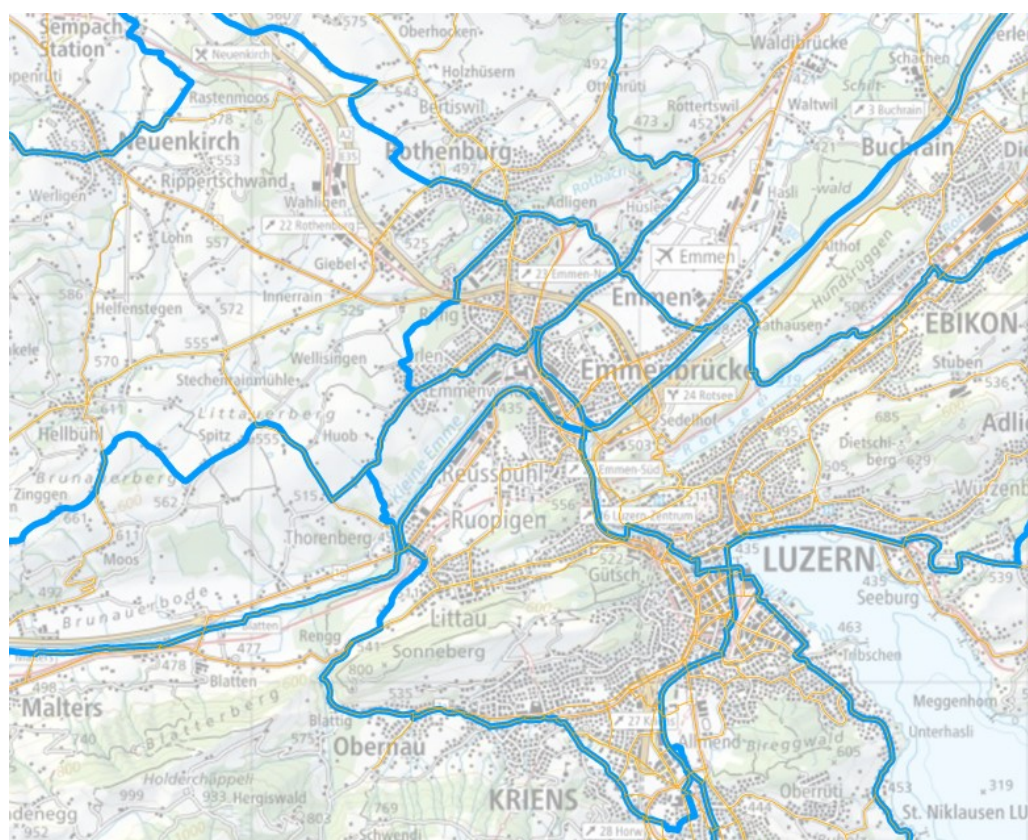


Abbildung 13: Kantonales Velowegnetz Freizeit – Ausschnitt.


Im Netzplan sind folgende Kategorien dargestellt:

- Veloland-Routen
- Freizeitbasisnetz

Im Netzplan sind ebenfalls Netzlücken bezeichnet. Dies sind Netzabschnitte, auf denen keine Verbindung existiert (z.B. fehlende Brücke, fehlende Strasse). Schwachstellen oder ungenügende Veloinfrastrukturen gelten nicht als Netzlücken.

## 6 Massnahmen

Der Quantensprung für den Veloverkehr erfordert Massnahmen in vielen Bereichen mit vielen Handlungsfeldern. Die folgenden Massnahmenblätter beschreiben Ziele und Massnahmen, bezeichnen die Federführung und die weiteren Beteiligten und geben Hinweise zum Umsetzungshorizont.



M1: Umsetzung und Unterhalt kantonales Velowegnetz

M2: Velomonitoring

M3: Umsetzungscontrolling kantonales Velokonzept

M4: Unterstützung der Gemeinden in Velofragen

M5: Kommunikation Veloförderungen und Veloprojekte

M6: Veloförderprogramme und -fahrkurse

M7: Förderung Bike-Sharing

M8: Velomitnahme im öV

Massnahme	<b>M1 – Umsetzung und Unterhalt kantonales Velowegnetz</b>	
Ziel	Die Umsetzung und der Unterhalt des kantonalen Velowegnetzes ist zeitlich und finanziell zwischen den verschiedenen Akteuren abgestimmt und das Vorgehen definiert.	
Beschrieb	<p>Das kantonale Velowegnetz in Kantonszuständigkeit wird laufend nach den Vorgaben der neuen Standards Fuss- und Veloverkehr (Alltag) bzw. den Qualitätsanforderungen für Freizeitverbindungen umgesetzt. Die Umsetzung erfolgt priorisiert nach Relevanz der Verbindung und Schweregrad der Schwachstelle und abgestimmt mit den Finanzierungsgefässen wie dem Programm Gesamtmobilität und dem Agglomerationsprogramm. Das kantonale Velowegnetz in Gemeindezuständigkeit wird durch die Gemeinden umgesetzt.</p> <p>Neben der langfristig ausgerichteten Umsetzung werden Sofortmassnahmen und temporäre Massnahmen umgesetzt, um Sicherheitsdefizite und punktuelle Schwachstellen möglichst schnell zu beheben.</p> <p>Die Infrastruktur des kantonalen Velowegnetzes wird laufend gepflegt und betriebsicher gehalten (Reparatur kleiner Belagschäden, Reinigung, Rückschnitt Begrünung, Schneeräumung usw.).</p>	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Laufende Umsetzungsplanung auf Basis Schwachstellenanalyse</li> <li>– Integration Massnahmen in Programm Gesamtmobilität und Agglomerationsprogramm</li> <li>– Erheben von punktuellen Schwachstellen (z.B. via Bikeable.ch), Entwicklung und Umsetzung von Sofortmassnahmen</li> <li>– Bereitstellung genügender Ressourcen für den Unterhalt</li> </ul>	
<b>Umsetzung</b>		
Federführung	<i>vif, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (bei Kantonsstrassen und allen Velovorzugsrouten)</i> <i>Gemeinden (bei Gemeinde- und Privatstrassen)</i>	
Weitere Beteiligte	<i>vif, Planung Strassen</i> <i>vif, Realisierung Strassen</i> <i>vif, Verkehrssicherheit</i> <i>zentras</i> <i>SchweizMobil</i> <i>Tourismusorganisationen</i> <i>Regionale Entwicklungsträger (RET)</i>	
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2027)	<input type="checkbox"/> mittelfristig (bis 2035) <input type="checkbox"/> langfristig (bis 2042)

Massnahme	<b>M2 – Velomonitoring</b>
Ziel	Der Kanton Luzern verfügt über eine gute Datengrundlage zum Veloaufkommen. Es sind ausreichend Zählstellen an strategisch relevanten Achsen und Routen angeordnet, um die Entwicklungen der Velofrequenzen auswerten zu können.
Beschrieb	Der Kanton Luzern verfügt aktuell über 38 Velozählstellen und erreicht damit bereits eine gute Abdeckung des Velowegnetzes. Basierend auf dem Zählkonzept Fuss- und Veloverkehr vom Juli 2025 sollen in den kommenden Jahren drei weitere Zählstellen errichtet werden.  Die kantonalen Zählstellen werden durch kommunale Zählnetze (aktuell in Luzern und Kriens) ergänzt. Die kantonalen und kommunalen Zählstellen werden aufeinander abgestimmt. Der Austausch von Daten und die Veröffentlichung ist gewährleistet.
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umsetzung gemäss Zählkonzept</li> <li>– Periodische Überprüfung des Zählkonzepts</li> <li>– Veröffentlichung der kantonalen und kommunalen Daten sicherstellen</li> </ul>

### **Umsetzung**

Federführung	<i>vif, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr</i>	
Weitere Beteiligte	<i>vif, Strategien und Grundlagen Gemeinden</i>	
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> mittelfristig (bis 2035)
	<input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2027)	<input type="checkbox"/> langfristig (bis 2042)

Massnahme	<b>M3 – Umsetzungscontrolling Velokonzept</b>
Ziel	Der Umsetzungsstand des kantonalen Velokonzepts wird systematisch erhoben, geprüft und kommuniziert.
Beschrieb	Das Umsetzungscontrolling mit einem entsprechenden Monitoring ist eine wichtige Grundlage, um die Umsetzung des kantonalen Velokonzeptes zu überprüfen und voranzutreiben. Das Monitoring zum Umsetzungscontrolling erfolgt permanent. Die daraus gezogenen Ergebnisse werden in einem jährlichen Controllingbericht zusammengefasst und kommuniziert.
Vorgehen	– Detailkonzipierung Umsetzungscontrolling: Inhalte, Erfassungsmethode, Einbezug kantonsinterner Partner für die Datenerfassung, etc.

### **Umsetzung**

Federführung	<i>vif, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr</i>	
Weitere Beteiligte	<i>vif, Planung Strassen</i>	
	<i>vif, Realisierung Strassen</i>	
	<i>vif, Verkehrssicherheit</i>	
	<i>Gemeinden</i>	
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> mittelfristig (bis 2035)
	<input type="checkbox"/> kurzfristig (bis 2027)	<input type="checkbox"/> langfristig (bis 2042)

Massnahme	<b>M4 – Unterstützung der Gemeinden in Velofragen</b>
Ziel	Für durchgängige, attraktive und sichere Velorouten und Förderung des Veloverkehrs unterstützt der Kanton die Luzerner Gemeinden in Form einer Anlaufstelle mit verschiedenen Leistungen.
Beschrieb	Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr oder ein von ihr beauftragter externer Partner bietet den Luzerner Gemeinden verschiedene Beratungsleistungen an. Beispielsweise: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Informationen über Anforderungen des Veloweggesetzes.</li> <li>– Beratung bei Veloplanungen und Massnahmen zur Veloförderung.</li> <li>– Bereitstellung von aktuell gehaltenen Leitfäden und Richtlinien zu spezifischen Veloaspekten.</li> </ul>
Vorgehen	– Detailkonzipierung des Angebotes, inkl. Kosten und Finanzierung

**Umsetzung**

Federführung	<i>vif, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr</i>	
Weitere Beteiligte	<i>Gemeinden</i>	
	<i>Pro Velo Luzern / andere Fachorganisationen</i>	
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Daueraufgabe</i>	<input type="checkbox"/> <i>mittelfristig (bis 2035)</i>
	<input type="checkbox"/> <i>kurzfristig (bis 2027)</i>	<input type="checkbox"/> <i>langfristig (bis 2042)</i>

Massnahme	<b>M5 – Kommunikation Veloförderung und Veloprojekte</b>
Ziel	Mit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit wird ein wichtiger Beitrag zur Information und Sensibilisierung rund um das Velofahren im Kanton Luzern geleistet. Die Luzerner Bevölkerung ist über den Umsetzungsstand des kantonalen Velokonzeptes informiert.
Beschrieb	Der Kanton Luzern informiert regelmässig über unterschiedliche Projekte zur Veloförderung und spezifische Themen rund um das Velofahren. Ein Schwerpunkt liegt dabei in der Information zum Umsetzungsstand des kantonalen Velowegnetzes.
Vorgehen	– Erstellung eines Kommunikationskonzepts inkl. Kosten und Finanzierung, Inhalte, einzubeziehende Partner, Bildsprache, Formate etc.

**Umsetzung**

Federführung	<i>vif, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr</i>	
Weitere Beteiligte	<i>BUWD, Kommunikation Luzernmobil</i>	
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Daueraufgabe</i>	<input type="checkbox"/> <i>mittelfristig (bis 2035)</i>
	<input checked="" type="checkbox"/> <i>kurzfristig (bis 2027)</i>	<input type="checkbox"/> <i>langfristig (bis 2042)</i>

Massnahme	<b>M6 – Veloförderprogramme und -fahrkurse</b>
Ziel	Mit Veloförderprogrammen in Schulen und Velofahrkursen für spezifische Nutzergruppen wird das Velofahren in breiteren Bevölkerungsschichten gefördert.
Beschrieb	Mit Veloförderprogrammen für verschiedene Schulstufen wird gezielt die Motivation und Befähigung zum Velofahren ergänzend zum Unterrichtsprogramm der Luzerner Polizei zur Verkehrsprävention (mit Veloprüfung) gefördert. Dabei steht der spielerische Aspekt im Vordergrund.  Für einen sicheren Wiedereinstieg, das richtige Benutzen spezifischer Velotypen (z. B. E-Bike oder Cargo-Bike) oder um grundsätzlich Velofahren zu lernen, sind spezifische Fahrkurse für spezifische Nutzergruppen hilfreich. Im Vordergrund stehen Senioren und Personen mit Migrationshintergrund/kulturelle Gruppen.
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bereitstellen genügender Ressourcen für die finanzielle Unterstützung der Kursangebote</li> <li>– Weiterentwicklung des Angebots an Kursen für spezifische Nutzergruppen gemeinsam mit institutionellen Vertretern der Nutzergruppen und potenziellen Anbietern von Kursen</li> </ul>

**Umsetzung**

<i>Federführung</i>	<i>vif, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr</i>	
<i>Weitere Beteiligte</i>	<i>Dienststelle Volksschulbildung</i> <i>Dienststelle Gesundheit und Sport</i> <i>Luzerner Polizei, Sicherheits- und Verkehrspolizei</i> <i>Externe Anbieter von Velofahrkursen (z.B. Pro Velo, Swiss Cycling)</i> <i>Institutionelle Vertreter von Nutzergruppen (z. B. Pro Senectute, kulturelle Gruppen)</i>	
<i>Umsetzungshorizont</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Daueraufgabe</i> <input checked="" type="checkbox"/> <i>kurzfristig (bis 2027)</i>	<input type="checkbox"/> <i>mittelfristig (bis 2035)</i> <input type="checkbox"/> <i>langfristig (bis 2042)</i>

Massnahme	<b>M7 – Förderung Bike-Sharing</b>
Ziel	Der Kanton Luzern fördert das Bike-Sharing an den eigenen Standorten und setzt sich bei den Partnern für eine Förderung an wichtigen Standorten mit hohem Potenzial ein.
Beschrieb	Das Bike-Sharing ermöglicht unkompliziertes und situatives Umsteigen auf das Velo. Gerade im Verbund mit dem öV lässt sich so ein attraktives Alternativangebot zum MIV erreichen. Im Rahmen von Verkehrsplanungen ist das Bike-Sharing darum stets miteinzubeziehen und nach Möglichkeit zu fördern. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Verkehrsdrehscheiben. Bei seinen eigenen Gebäuden bietet der Kanton in der Regel Bike-Sharing an. Eine weitere Handlungsmöglichkeit des Kantons zur Ausweitung des bestehenden Netzes ist, dass er bei den Kantonsstrassen zugeordneten Räumen entsprechende Flächen für neue Bike-Sharing-Standorte zur Verfügung stellt.
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Prüfung Bike-Sharing bei allen kantonseigenen Gebäuden und bei Bedarf Bereitstellung von neuen Standorten.</li> <li>– Bestimmung des Bedarfs und Sicherung möglicher Flächen für Bike-Sharing bei den Kantonsstrassen zugeordneten Räumen.</li> </ul>

**Umsetzung**

Federführung	<i>vif, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr</i>	
	<i>Dienststelle Immobilien</i>	
Weitere Beteiligte	<i>Gemeinden</i>	
	<i>Anbieter von Bike-Sharing</i>	
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="checkbox"/> <i>Daueraufgabe</i>	<input type="checkbox"/> <i>mittelfristig (bis 2035)</i>
	<input type="checkbox"/> <i>kurzfristig (bis 2027)</i>	<input type="checkbox"/> <i>langfristig (bis 2042)</i>

Massnahme	<b>M8 – Velomitnahme im öV</b>
Ziel	Die Mitnahme von Velos im öffentlichen Verkehr ist, wo dies zweckmässig ist, einfach möglich.
Beschrieb	Die Möglichkeit der Velomitnahme im öffentlichen Verkehr ist sowohl im Alltag (z. B. Pendeln) wie auch in der Freizeit (z. B. Velowandern, Mountainbiken) ein unterstützender Faktor für die Velonutzung. Aus Sicht Velo ist eine Optimierung und Vereinheitlichung der Schnittstellen zum öV anzustreben. Reiseketten mit öV und Velo sollen planbarer und flexibler gestaltet und die Hürden abgebaut werden. Eine Optimierung reduziert die Nachteile der öV-Velo Kette gegenüber dem MIV (v.a. im Freizeitbereich), vergrössert das Einzugsgebiet sowie das Fahrgastpotenzial des öV-Netzes und stärkt die Konkurrenzfähigkeit sowohl des Veloverkehrs als auch des öV.
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Handlungsbedarf erheben für Alltags- und Freizeitveloverkehr</li> <li>– Austausch mit Transportunternehmungen hinsichtlich möglicher Massnahmen</li> </ul>

**Umsetzung**

<i>Federführung</i>	<i>vif, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr</i>	
<i>Weitere Beteiligte</i>	<i>Verkehrsverbund Luzern (VVL)</i> <i>Transportunternehmungen</i> <i>Tourismusorganisationen</i>	
<i>Umsetzungshorizont</i>	<input type="checkbox"/> <i>Daueraufgabe</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <i>mittelfristig (bis 2035)</i>
	<input type="checkbox"/> <i>kurzfristig (bis 2027)</i>	<input type="checkbox"/> <i>langfristig (bis 2042)</i>

Szenario	Zielwert	Impact / Wirkung	Potenzialabschöpfung	Veloinfrastruktur	Vorgehensweise Kanton	Umsetzung Netz bis 2035
<b>Fortschreibung</b>	<b>Fortschreibung</b> Zielwert 2035: 10% jährlich +0.2 %-Punkte (Mittelwert)	Der Anteil des Veloverkehrs wird geringfügig erhöht; das Potenzial des Veloverkehrs nicht ausgeschöpft. Die Veränderung des Modal-Splits erfolgt aufgrund des generellen Trends und nicht aufgrund des Angebotes. Es besteht wenig Anreiz, mit dem Velo zu fahren. Furchtlose nutzen das Velo. Viele Bevölkerungsgruppen fühlen sich unsicher und nutzen andere Verkehrsmittel. Die Effekte zur Erreichung der Klimaziele, zur Senkung der Unfallkosten, der Förderung der Gesundheit und Entlastung des Strassennetzes sind gering.		Das Velowegnetz wird punktuell verdichtet. Der Veloverkehr wird in der Regel mit Radstreifen oder im Mischverkehr geführt. Die Verkehrssicherheit wird an Gefahrenstellen oder auf Schulwegen punktuell verbessert. Die Abmessungen richten sich nach der bisherigen Praxis aus der Schweiz und dem Kanton Luzern (Minimalmasse).	Die Veloinfrastruktur wird in der Regel im Rahmen von Strassenbau- und Unterhaltsprojekten realisiert. Der Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen bleibt in etwa gleich wie bisher.	
<b>Förderung</b>	<b>Förderung</b> Zielwert 2035: 12% jährlich +0.3%-Punkte (Mittelwert)	Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr wird erhöht, das Potenzial vermehrt ausgeschöpft. Die Veränderung des Modal-Splits erfolgt aufgrund des besseren Angebotes auf bestimmten Strecken. Die verbesserte Infrastruktur richtet sich an breitere Bevölkerungsgruppen und führt zu vermehrtem Umsteigen auf das Velo. Die Effekte zur Erreichung der Klimaziele, der Förderung der Gesundheit, zur Senkung der Unfallkosten und Entlastung des Strassennetzes (Vermeidung von Infrastrukturausbauten für MIV und ÖV) sind spürbar.		Das Velowegnetz ist auf wichtigen Verbindungen durchgehend; in Zentrumsbereichen ist ein engmaschiges Netz vorhanden. Der Veloverkehr wird vermehrt auch getrennt vom Motorfahrzeugverkehr geführt. Die Verkehrssicherheit wird entlang wichtiger Achsen oder auf Schulwegen verbessert. Die Abmessungen richten sich nach den neuen Standards des Kantons Luzern, die sich an der geänderten Praxis in der Schweiz und neuen Normen orientieren. Die Qualität der bestehenden Freizeitrouten und insbesondere deren Infrastruktur wird verbessert. Vereinzelt entstehen neue Freizeitrouten.	Es werden einzelne eigenständige Veloprojekte zur Schliessung von Netzlücken und Behebung von Gefahrenstellen ausgelöst. Realisierung von Sofortmassnahmen Punktuellen Begleitmassnahmen im Bereich der Veloförderung (Kampagnen, Kurse, etc.) Bei Interessensabwägungen wird das Velo auf wichtigen Routen gleichwertig behandelt. Der Bedarf an personellen und finanziellen Ressourcen nimmt leicht zu. Der Kanton stärkt die bestehenden Freizeitrouten und sorgt für eine höhere Wertschöpfung des Velotourismus und stärkt damit die lokale Wirtschaft.	
<b>Quantensprung</b>	<b>Quantensprung</b> Zielwert 2035: 15% jährlich +0.5 %-Punkte (Mittelwert)	Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist hoch; die Potenziale des Veloverkehrs werden in allen Regionen zu grossen Teilen ausgeschöpft. Das Velo ist in den Zentren ein Hauptverkehrsmittel, in den anderen Regionen ein vollwertiges Verkehrsmittel. Die Infrastruktur ermöglicht ein sicheres, attraktives und entspanntes Velofahren für die ganze Bevölkerung bzw. alle Nutzergruppen. Es werden auch längere Wege mit dem Velo zurückgelegt und vermehrt Waren mit dem Velo transportiert. Die Effekte zur Erreichung der Klimaziele, zur Senkung der Unfallkosten, der Förderung der Gesundheit und Entlastung des Strassennetzes (Vermeidung von Infrastrukturausbauten für MIV und ÖV) sind hoch.		Das Velowegnetz ist weitgehend durchgehend und dicht. Der Veloverkehr wird meistens getrennt vom Motorfahrzeugverkehr geführt. Die Infrastruktur wird aufgrund der Sicherheitsanforderungen und der erwünschten Frequenzen dimensioniert. Die Abmessungen richten sich nach den Standards des Kantons Luzern, die sich an der neuen Praxis in der Schweiz und den aktuellen Normen orientieren. Die Qualität der bestehenden Freizeitrouten und insbesondere deren Infrastruktur wird verbessert. Vereinzelt entstehen neue Freizeitrouten.	Es werden viele Veloprojekte für durchgehende, attraktive Verbindungen ausgelöst und mit Sofortmassnahmen ergänzt. Bei Interessensabwägungen hat das Velo einen sehr hohen Stellenwert. Die Einsatzzwecke des Velos werden erweitert mit z. B. Einsatz in der Logistik, und Gütertransport. Infrastrukturmassnahmen werden von einer aktiven Kommunikation mit Kampagnen, Events, Kursen, etc. begleitet Der Bedarf an personellen und finanziellen Ressourcen nimmt zu. Der Kanton fördert mit Freizeitrouten den Velotourismus und stärkt die lokale Wirtschaft und die Standortattraktivität durch ein attraktives Angebot an Naherholung.	
<b>«All-in»</b>	<b>«All-in»</b> Zielwert 2035: 25% jährlich +1.2%-Punkte (Mittelwert)	Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist sehr hoch; die Potenziale des Veloverkehrs werden in allen Regionen optimal ausgeschöpft. Das Velo ist in den Zentren und in den Regionen ein Hauptverkehrsmittel Die Infrastruktur ermöglicht ein sicheres, attraktives und spannendes Velofahren für die ganze Bevölkerung und alle Nutzergruppen. Es werden noch mehr und noch längere Wege mit dem Velo zurückgelegt; Warentransporte mit dem Velo gehören zum Alltagsbild. Die Effekte zur Erreichung der Klimaziele, der Förderung der Gesundheit, zur Senkung der Unfallkosten und Entlastung des Strassennetzes (Vermeidung von Infrastrukturausbauten für MIV und ÖV) sind sehr hoch.		Das Velowegnetz ist durchgehend und dicht. Der Veloverkehr wird - ausser in verkehrsberuhigten Gebieten - getrennt vom Motorfahrzeugverkehr geführt. Die Infrastruktur wird aufgrund der hohen Frequenzen vermehrt grosszügiger dimensioniert als in den Standards des Kantons Luzern und den aktuellen Normen vorgesehen. Das Freizeitnetz wird mit neuen Routen von hoher Umfeld- und Landschaftsqualität auf qualitativ hochwertiger Veloinfrastruktur ergänzt.	Es werden sehr viele eigenständige Veloprojekte für durchgehende, attraktive Verbindungen ausgelöst, so dass bis 2035 der grösste Teil des Velowegnetzes im neuen Standard realisiert ist. Bei Interessensabwägungen wird das Velo bevorzugt behandelt. Allgemeine Kommunikation mit Kampagnen, Events, Kursen, etc. Der Bedarf an personellen und finanziellen Ressourcen nimmt stark zu. Der Kanton fördert mit Freizeitrouten den Velotourismus und stärkt die lokale Wirtschaft und die Standortattraktivität durch ein attraktives Angebot an Naherholung.	

**Gewähltes Szenario**

**Quantensprung**  
Zielwert 2035: 15%  
jährlich +0.5 %-Punkte (Mittelwert)

Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr ist hoch; die Potenziale des Veloverkehrs werden in allen Regionen zu grossen Teilen ausgeschöpft.  
Das Velo ist in den Zentren ein Hauptverkehrsmittel, in den anderen Regionen ein vollwertiges Verkehrsmittel.  
Die Infrastruktur ermöglicht ein sicheres, attraktives und entspanntes Velofahren für die ganze Bevölkerung bzw. alle Nutzergruppen.  
Es werden auch längere Wege mit dem Velo zurückgelegt und vermehrt Waren mit dem Velo transportiert.  
Die Effekte zur Erreichung der Klimaziele, zur Senkung der Unfallkosten, der Förderung der Gesundheit und Entlastung des Strassennetzes (Vermeidung von Infrastrukturausbauten für MIV und ÖV) sind hoch.

Das Velowegnetz ist weitgehend durchgehend und dicht.  
Der Veloverkehr wird meistens getrennt vom Motorfahrzeugverkehr geführt.  
Die Infrastruktur wird aufgrund der Sicherheitsanforderungen und der erwünschten Frequenzen dimensioniert.  
Die Abmessungen richten sich nach den Standards des Kantons Luzern, die sich an der neuen Praxis in der Schweiz und den aktuellen Normen orientieren.  
Die Qualität der bestehenden Freizeitrouten und insbesondere deren Infrastruktur wird verbessert. Vereinzelt entstehen neue Freizeitrouten.

Es werden viele Veloprojekte für durchgehende, attraktive Verbindungen ausgelöst und mit Sofortmassnahmen ergänzt.  
Bei Interessensabwägungen hat das Velo einen sehr hohen Stellenwert.  
Die Einsatzzwecke des Velos werden erweitert mit z. B. Einsatz in der Logistik, und Gütertransport.  
Infrastrukturmassnahmen werden von einer aktiven Kommunikation mit Kampagnen, Events, Kursen, etc. begleitet  
Der Bedarf an personellen und finanziellen Ressourcen nimmt zu.  
Der Kanton fördert mit Freizeitrouten den Velotourismus und stärkt die lokale Wirtschaft und die Standortattraktivität durch ein attraktives Angebot an Naherholung.

