

Vernehmlassungsbotschaft

3. März 2026

Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung

A. Teil Kantonaler Richtplan 2026, Ergänzung

Richtplankarte und Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr

Öffentliche Auflage vom 17. April – 16. Juni 2026

B. Teil Weggesetz und -verordnung

Gesamtrevision des Weggesetzes und der Wegverordnung

Entwürfe für die Vernehmlassung vom 6. März – 16. Juni 2026

Zusammenfassung

Die vorliegende Vernehmlassungsvorlage umfasst sowohl eine ergänzende öffentliche Auflage des kantonalen Richtplanes betreffend Verankerung des Velonetzes in der Richtplankarte und Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr wie auch die Erläuterungen zu einer Gesamtrevision des Weggesetzes und der Wegverordnung, die aufgrund des neuen Bundesgesetzes über Velowege und zur Umsetzung der Velonetzpläne nötig werden.

Das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz; [SR Nr. 705](#)) verpflichtet Bund und 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. Sie haben dazu für das ganze Kantonsgebiet behördenverbindliche Pläne zum Velowegnetz Alltag und Freizeit festzulegen. Zudem besteht im Kanton Luzern ein hohes politisches Interesse an einer Stärkung des Veloverkehrs und an einer raschestmöglichen Umsetzung des Veloweggesetzes, wie politische Vorstösse im Kantonsrat, aber auch breit abgestützte politische Strategien wie der vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommene Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern ([B 140](#); ZuMoLu) und der vom Kantonsrat ebenfalls zustimmend zur Kenntnis genommene Planungsbericht Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern ([B 87](#)) zeigen.

Der Kanton Luzern hat deshalb den konzeptionellen Masterplan Velo 2035 erarbeitet, der – neben der Umsetzung des Bundesauftrags – darauf abzielt, den Veloverkehr als nachhaltige und gesunde Mobilitätsform zu fördern. Dazu gehört im Wesentlichen auch der Ausbau der Veloverkehrsinfrastrukturen und die Schaffung eines entsprechenden attraktiven Angebots. Mit dem Masterplan Velo strebt der Kanton Luzern an, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr signifikant zu erhöhen und damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität und zur Klimapolitik zu leisten. Die Zielsetzungen und Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele sind im Masterplan Velo 2035 festgehalten, der dieser Vernehmlassungsbotschaft zur Orientierung beiliegt. Konkret strebt der Kanton Luzern bis 2035 eine Verdopplung des Anteils des Veloverkehrs am Modalsplit an, von heute rund 7.5 auf 15 Prozent.

Im Rahmen des Masterplans Velo hat der Kanton zur Umsetzung des bundesrechtlichen Auftrags Velowegnetzpläne für das Velowegnetz Alltag sowie Freizeit erarbeitet und legt diese ergänzend als Teil des kantonalen Richtplans, Richtplankarte und Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, öffentlich auf. Sie umfassen im Unterschied zum bestehenden Radroutenkonzept 1994 (ergänzt 2009) neben Kantonsstrassen auch Gemeinde-, Güter- und Privatstrassen.

Die kantonalen Velowegnetze sind nach Vorgabe des Veloweggesetzes grundsätzlich bis Ende 2042 umzusetzen. Dabei handelt es sich um ein ambitioniertes Ziel. Die Priorisierung für die definitive Umsetzungsplanung wird noch mit Kosten-Nutzen-Überlegungen, den Terminplänen des baulichen Unterhalts und der Strassenerneuerung, weiteren Projekten sowie den zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen abgestimmt. Auch der Bund ist sich der anspruchsvollen Zielvorgaben bewusst und sieht deshalb in Artikel 19 Absatz 2 Veloweggesetz (bereits) vor,

dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Fristen ausnahmsweise für einzelne Gebiete verlängern kann.

Die Vorgaben des Veloweggesetzes des Bundes sowie die neuen kantonalen Velowegnetzpläne führen hinsichtlich Planung, Erstellung sowie Unterhalt aber auch in Bezug auf die Finanzierung von Velowegen zu geänderten Zuständigkeiten. Für die kantonalen Velowegnetze teilen sich Kanton und Gemeinden die Zuständigkeit. Dies gilt es mit einer Gesamtrevision des heutigen Weggesetzes (WegG; [SRL Nr. 758a](#)) und der entsprechenden Verordnung (WegV; [SRL Nr. 758b](#)) umzusetzen, wofür ein Vernehmlassungsverfahren durch geführt wird.

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage und Revisionsgründe	6
2 Kantonale Velowegnetzpläne	7
2.1 Bundesrechtliche Vorgabe	7
2.2 Velowegnetze Alltag und Freizeit	7
2.2.1 Entwicklung Velowegnetz Alltag	8
2.2.2 Entwicklung Velowegnetze Freizeit	11
2.2.3 Abgrenzung Mountainbike-Routen	12
2.3 Einbezug Gemeinden und weitere Akteure sowie Koordination mit Nachbarkantonen	13
3 Kantonaler Richtplan 2026, Ergänzung Richtplankarte und Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr	14
3.1 Ausgangslage	14
3.2 Zweck und Aufgabe kantonaler Richtplan	14
3.3 Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr	14
3.4 Ziele und Stossrichtungen	15
3.5 Koordinationsaufgaben	15
3.6 Tabellen und Textkarten	15
3.7 Erläuterungen und Grundlagen	15
3.8 Richtplankarte 1:50'000	16
3.9 Verfahren Ergänzung 2026	16
4 Vernehmlassung Revision Weggesetz und -verordnung	17
4.1 Gesamtrevision	17
4.2 Schwerpunkte der Gesamtrevision	17
4.2.1 Behördenverbindliche Planung	17
4.2.2 Umsetzung Velowegnetz	17
4.2.2.1 Zuständigkeit	17
4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	18
4.2.3 Bewilligungsbehörde und -verfahren	22
4.2.4 Unterhalt	22
4.3 Kosten und Finanzierung	25
4.3.1 Approximative Aufwandschätzung	25
4.3.2 Finanzierung Kantonskosten	26
4.3.3 Finanzierung Gemeindekosten	27
4.3.3.1 Geprüfte Finanzierungsmodelle	27
4.3.3.2 Teilsolidarische Finanzierung (Variante 1)	28
4.3.3.3 Getrennte Finanzierung (Variante 2)	30
4.3.3.4 Vor- und Nachteile der Finanzierungsvarianten	30
4.3.3.5 Kantonsvergleiche	30
5 Revision Weggesetz, Gesetzesbestimmungen im Einzelnen	31

6 Revision Wegverordnung, Verordnungsbestimmungen im Einzelnen	38
7 Auswirkungen der Gesetzesänderungen	39
7.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen	39
8 Weiteres Vorgehen	40
Beilagen	41
Anhang	42

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 Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz; [SR Nr. 705](#)) in Kraft getreten, das die Kantone verpflichtet, bis Ende 2027 durchgehende und sichere Velowegnetze behördenverbindlich festzulegen und diese bis 2042 zu realisieren. Auch im Parlament 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 und Mit. die Überarbeitung des bestehenden Radroutenkonzepts. Die vom Kantonsrat im Dezember 2020 ebenfalls erheblich erklärte Motion [M 208](#) von Yvonne Zemp Baumgartner und Mit. 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 Zukunft Mobilität im Kanton Luzern ([B 140](#); ZuMoLu) und der vom Kantonsrat ebenfalls zustimmend zur Kenntnis genommene Planungsbericht Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern ([B 87](#)) erarbeitet und verabschiedet, welche diverse strategische Stossrichtungen und Massnahmen im Bereich der Mobilität, beziehungsweise des Veloverkehrs, vorsehen.

Aufgrund der veränderten Anforderungen und Rahmenbedingungen sind neue Velowegnetzpläne im kantonalen Richtplan (KRP) festzulegen. Im Rahmen der dafür vorgesehenen ergänzenden öffentlichen Auflage werden die neuen Velowegnetzpläne als Ergänzung des bereits im Herbst 2025 aufgelegten kantonalen Richtplans zusammen mit dem angepassten Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr bekannt gemacht.

Ebenfalls sind die Aufgaben und Zuständigkeiten sowie die Finanzierung rund um die Planung, Projektierung, Erstellung und den Unterhalt des kantonalen Velowegnetzes zu regeln. Dafür bedarf es Anpassungen und Ergänzungen im heutigen Weggesetz (WegG; [SRL Nr. 758a](#)) und der Verordnung dazu (WegV; [SRL Nr. 758b](#)), die zur Wahrung der Übersichtlichkeit gesamthaft revidiert werden, wozu – parallel zur öffentlichen Auflage der Velonetze im KRP und darauf abgestimmt – ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt wird.

Über die gesetzgeberische und raumplanerische Verankerung der Umsetzung des Bundesauftrags aus dem Veloweggesetz hinaus wurde als konzeptionelle Grundlage ein Masterplan Velo 2035 (im Folgenden Masterplan) erarbeitet, in dem die Zielsetzungen und Massnahmen für die Förderung des Veloverkehrs festgehalten werden. Dieser Masterplan liegt der Vernehmlassung zur Orientierung bei, ist jedoch nicht Bestandteil der Richtplan- bzw. der Gesetzesvorlage.

Die Vorlage beschreibt zunächst die neuen kantonalen Velowegnetzpläne, wie sie in den KRP aufgenommen werden sollen (Kapitel 2 und 3). Danach werden die Zuständigkeiten für die Planung, Projektierung, Erstellung und den Unterhalt der Velowegnetze dargelegt. Dabei wird für die Finanzierung der Massnahmen in Gemeindezuständigkeit eine teilweise solidarische Finanzierungslösung vorgeschlagen (Kapitel 4). Die Zuständigkeiten und die Finanzierung werden im gesamtrevidierten Weggesetz und der zugehörigen Wegverordnung festgehalten (Kapitel 5).

2 Kantonale Velowegnetzpläne

2.1 Bundesrechtliche Vorgabe

Gemäss neuem Veloweggesetz des Bundes haben die Kantone bis Ende 2027 über den ganzen Kanton hinweg ein attraktives, zusammenhängendes und durchgehendes Velowegnetz mit einer angemessenen Dichte und direkten Streckenführung behördenverbindlich festzulegen.

Der Kanton Luzern verfügt mit dem Radroutenkonzept aus dem Jahr 1994 (ergänzt 2009) bereits heute über eine Grundlage zur Planung und Realisierung eines Radwegnetzes auf den kantonalen Strassen. Von den darin enthaltenen 415 Kilometern Radverkehrsanlagen auf oder an Kantonsstrassen sind Stand Ende 2025 rund 300 Kilometer und somit knapp Dreiviertel umgesetzt.

Das neue Veloweggesetz des Bundes verlangt jedoch über die kantonalen Strassen hinaus ein attraktives, zusammenhängendes und durchgehendes Velowegnetz mit einer angemessenen Dichte und direkten Streckenführung auf dem ganzen Kantonsgebiet. Das bisherige Radroutenkonzept mit den bisherigen Netzplänen genügt dieser Vorgabe nicht. Auch entspricht der Ausbaustandard der Radverkehrsanlagen gemäss Radroutenkonzept nicht mehr überall den heutigen Anforderungen (vgl. auch nachfolgendes Kap. 4.2.2.2). Dementsprechend sind teilweise auch bei der nach dem Radroutenkonzept realisierten Veloinfrastruktur aufgrund neuer oder geänderter Vorgaben Anpassungen nötig, um den bundesrechtlichen Vorgaben zu entsprechen.

2.2 Velowegnetze Alltag und Freizeit

Velowegnetze sind gemäss dem Veloweggesetz zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen. Das Bundesgesetz unterscheidet dabei zwischen Velowegnetzen für den Alltag sowie die Freizeit.

Das Veloweggesetz gibt vor, dass die Behörden für ein zusammenhängendes und durchgehendes Velowegnetz zu sorgen haben und mit dem Netz wichtige Orte wie Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden oder Freizeit- und Sportanlagen erschliessen. Die Velowegnetze sollen dabei eine angemessene Dichte und die Velowege eine direkte Streckenführung aufweisen. Sie haben sicher zu sein und der Veloverkehr soll, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt werden. Das Velowegnetz soll möglichst homogen und attraktiv sein und jenes für die Freizeit im Speziellen eine hohe Erholungsqualität für die Velofahrerinnen und die Velofahrer aufweisen.

Als Basis für die Erarbeitung des Velowegnetzes wurden verschiedene Analysen in den Bereichen Bevölkerungsentwicklung, Mobilitätsentwicklung, Pendlerströme, Verlagerungspotenzial in der Verkehrsmittelwahl, Verkehrssicherheit und Nachfragepotenzial gemacht. Dabei wurde im Masterplan als Zielvorgabe unter anderem eine Verdoppelung des Anteils Veloverkehr an der Gesamtzahl Etappen aller Verkehrsträger formuliert. Der Masterplan, der nicht Gegenstand der Vernehmlassungsvorlage

ist, befindet sich als Beilage 1 bei den Vernehmlassungsunterlagen; in Bezug auf die Entwicklungsanalysen kann auf Kapitel 5 des Masterplans verwiesen werden.

Das auf Basis der Analysen erarbeitete Velowegnetz umfasst aufgrund der bundesrechtlichen Vorgaben im Gegensatz zum Radnetz des aktuell gültigen Radroutenkonzepts neben den Kantonsstrassen auch Gemeinde-, Güter- und Privatstrassen. Damit kann die vom nationalen Veloweggesetz in den Planungsgrundsätzen geforderte Durchgängigkeit und angemessene Dichte erreicht werden.

Das Velowegnetz umfasst im Bereich Alltagsverkehr drei Netzkategorien, nämlich die Velovorzugsrouten, die Hauptverbindungen sowie das Basisnetz:

- Die Velovorzugsrouten verknüpfen Räume mit hohem Potenzial und sind flüssig und komfortabel zu befahren.
- 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 Dichte im Velowegnetz.

Das Erschliessungsnetz, das der Feinanbindung an das Velowegnetz Alltag dient, dagegen ist nicht Bestandteil des Velowegnetzes.

Das Velowegnetz Alltag wird durch das Velowegnetz Freizeit ergänzt, das vor allem für die Naherholung und den Tourismus wichtig ist. Das Velowegnetz Freizeit besteht aus Velolandrouten von SchweizMobil und dem Freizeitbasisnetz. Wo möglich und sinnvoll überlagern sich die Velowegnetze Alltag und Freizeit und nutzen so Synergiepotenziale. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Systematik der beiden Velowegnetze auf.

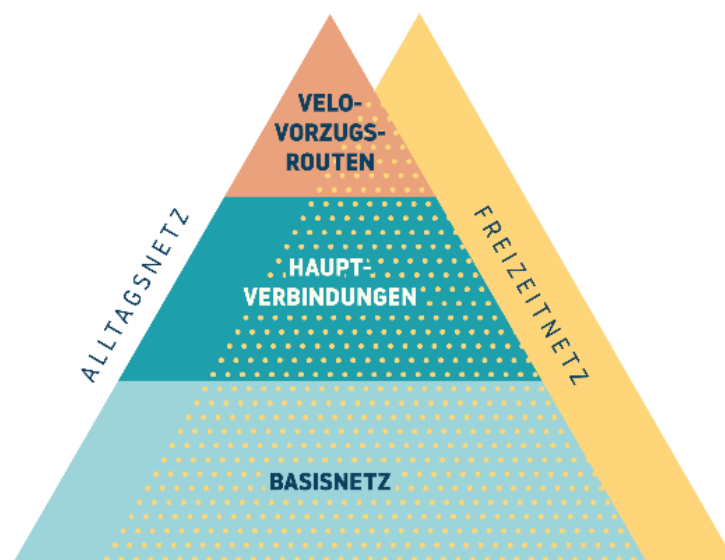


Abbildung 1: Netzkategorien Velowegnetz

2.2.1 Entwicklung Velowegnetz Alltag

Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten. Sie umfassen Strassen, Strassen mit Velostreifen, Velobahnen, Velowege, Wege, Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen. Sie erschliessen und verbinden

insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit (Art. 3 Veloweggesetz).

Zunächst wurde für das Velowegnetz Alltag auf Basis von Ziel- und Quellorten, Einwohner- und Arbeitsplatzdichten und den zukünftigen Siedlungsentwicklungen ein Strukturbild erarbeitet. In diesem wurden die prioritären Netzkorridore bestimmt und hierarchisiert:

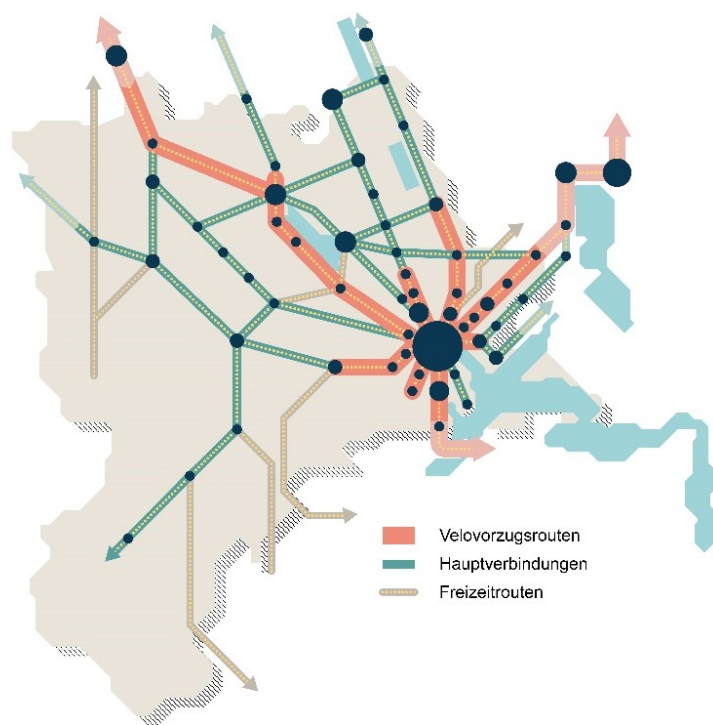


Abbildung 2: Strukturbild

Folgende Grundsätze fanden Anwendung:

- Der Plan zum Velowegnetz Alltag soll das gesamte Kantonsgebiet umfassen und den Zielzustand für das Velowegnetz Alltag aufzeigen.
- Die Dichte des Netzes folgt den Vorgaben des Bundes gemäss der [Praxishilfe Velowegnetzplanung des Bundesamtes für Strassen Astra](#) (Praxishilfe Astra), Ziffer 4.3.5.
- Räume mit dichten Siedlungen werden mit Hauptverbindungen erschlossen.
- Jede Gemeinde ist über mindestens eine im Netzplan bezeichnete Veloverbindung erreichbar.
- Bedeutende Schulwegverbindungen werden in den Netzplan aufgenommen.

In der Folge wurde das Strukturbild auf das bestehende Strassen- und Wegnetz umgelegt. Dabei zeigte sich, dass für die meisten Verbindungen des Velowegnetzes Alltag eine eindeutige Linienführung besteht. Für die übrigen Verbindungen wurden die Varianten nach einheitlichen Kriterien beziehungsweise nach den Planungsgrundsätzen wie Kohärenz, Direktheit, Attraktivität, Sicherheit und Homogenität nach Kapitel 3 der Praxishilfe Astra beurteilt.

Mit Blick auf die Velovorzugsrouten ergab sich, dass im Grossraum der Städte Luzern und Sursee das Potenzial genügend gross ist, um solche anbieten zu können. Zudem können sie in Richtung Kanton Zug, aber auch in Richtung der Kantone Aargau und Nidwalden an der Kantonsgrenze weitergeführt werden. Für die Velovorzugsrouten zwischen Luzern Zentrum und Luzern Nord, Emmenbrücke und Hochdorf sowie im Wiggertal zwischen Nebikon und Zofingen wurde statt einer konkreten Linie ein Korridor ausgeschieden, da sich in diesen Räumen keine eindeutige Linienführung ergab. Für die konkrete Linienführung braucht es in diesen Gebieten vertiefte Korridorstudien. Für die Linienführung sind aus Kostengründen in erster Linie bestehende Verbindungen in Zuständigkeit des Kantons zu wählen. Zusätzliche Verbindungen sind – auch aufgrund des Kulturlandschutzes – möglichst zu vermeiden. Die Konkretisierung der Linienführung in diesen Korridoren ist im KRP als Koordinationsaufgabe verankert. Eine solche Situation ist in der nachfolgenden Abbildung 3 mit einem Teil des Korridors für die Velovorzugsroute zwischen Emmenbrücke und Hochdorf dargestellt.

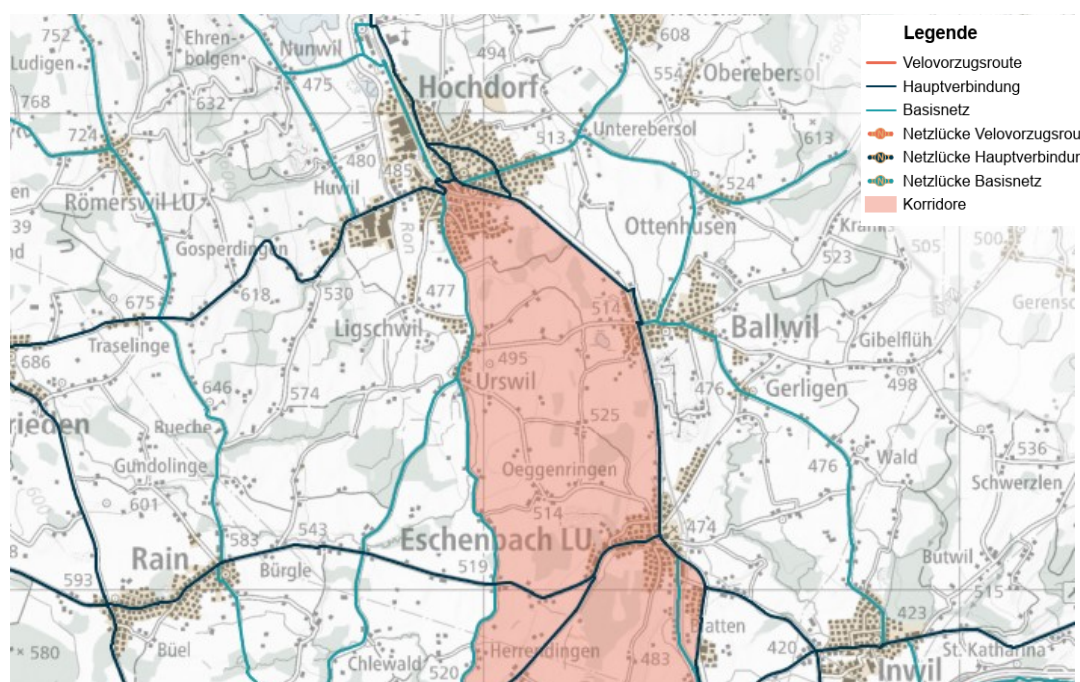


Abbildung 3: Auszug Plan Velowegnetz Alltag mit Korridor für Velovorzugsroute

Auch ergaben sich im Velowegnetz Alltag diverse Netzlücken, die im Plan ausgewiesen sind. Darüber hinaus bestehen vielerorts Schwachstellen unterschiedlicher Ausprägung. Für die Umsetzung des Velowegnetzes Alltag wurde deshalb eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Diese ist für die Priorisierung der Umsetzung relevant. Darauf wird im nachfolgenden Kapitel 4.2.2.2 eingegangen.

Das gesamte Velowegnetz Alltag umfasst insgesamt rund 910 Kilometer, die sich wie folgt auf die drei Netzhierarchiestufen verteilen:

	Velovorzugsrouten	Hauptverbindungen	Basisnetz
Kilometer	103	362	445
Anteil am Gesamtnetz	11%	40%	49%

Tabelle 1: Velowegnetz Alltag nach Netzhierarchiestufen

Die Zuständigkeiten für die Planung und Realisierung sowie auch die Finanzierung des Velowegnetzes Alltag werden im Kapitel 4 im Einzelnen erläutert. Der gesamte Plan des Velowegnetzes Alltag wird im Rahmen der vorliegenden Ergänzung 2026 des KRP zusammen mit dem Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr öffentlich aufgelegt.

2.2.2 Entwicklung Velowegnetze Freizeit

Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie umfassen Strassen, Velowege, Wege, signalisierte Velowander-Routen und ähnliche Infrastrukturen. Sie erschliessen und verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen (Art. 4 Veloweggesetz). Mountainbike-Routen, die grundsätzlich ebenfalls in die Kategorie «Velowegnetze Freizeit» fallen, werden im Kanton Luzern im Rahmen eines separaten Verfahrens entwickelt und behördenverbindlich festgehalten. Diesbezüglich wird auf Kapitel 2.2.3 nachfolgend verwiesen.

Das Velowegnetz Freizeit basiert auf den Velolandrouten von SchweizMobil und wird durch weitere Freizeitverbindungen (Freizeitbasisnetz) ergänzt. Das Netz umfasst das gesamte Kantonsgebiet und hat zum Ziel, touristische Anziehungspunkte miteinander zu verbinden und die Fortbewegung auf dem Velo in besonders attraktivem Umfeld zu ermöglichen. Dies im Gegensatz zum Velowegnetz Alltag, bei dem Kriterien wie Direktheit und Sicherheit im Vordergrund stehen. Die Routenführung des Velowegnetzes Freizeit erfolgt deshalb in der Regel abseits von stark befahrenen Strassen.

Gegenüber dem heutigen Routennetz von SchweizMobil sind diverse Anpassungen vorgesehen. Der nachfolgende Auszug des Netzplans zeigt die verschiedenen Kategorien im Raum Wolhusen.

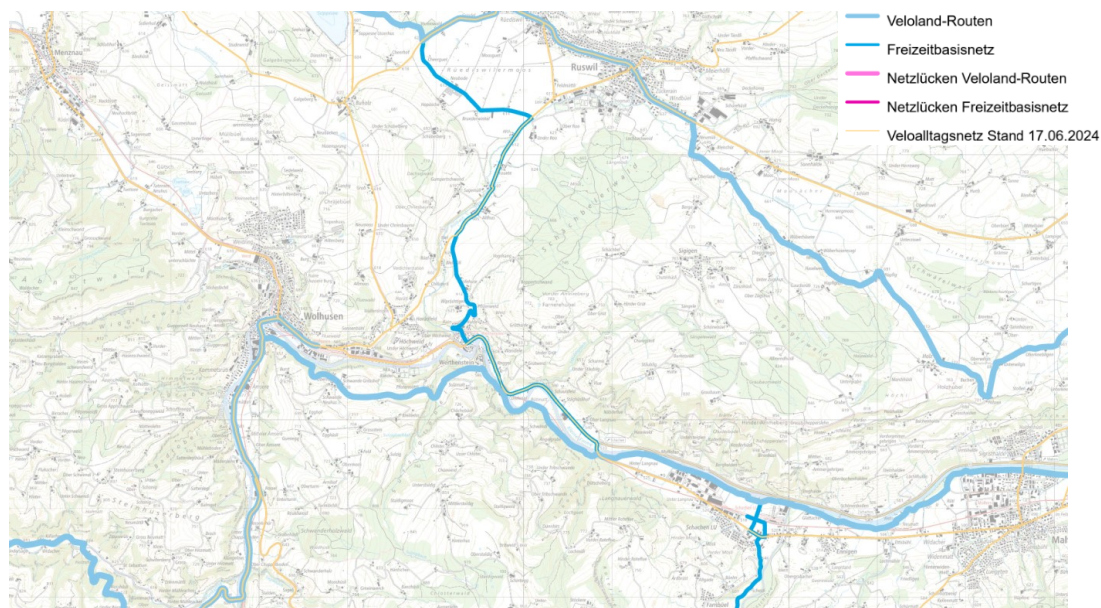


Abbildung 4: Auszug Plan Velowegnetz Freizeit

Mit dem neuen Velowegnetz Freizeit werden fünf neue Velolandrouten geschaffen:

- Lokale Route Wauwilermoos

- Äusserer Ring Luzern
- Lokale Route im Raum St. Urban-Melchnau
- Zugersee-Runde
- Rigi-Runde

Zudem werden an diversen bestehenden Routen Anpassungen vorgenommen. Eine Beschreibung der Anpassungen ist im Anhang zu finden.

Die Velolandrouten 56 Seetal-Bözberg und 399 Herzschnalle Napf bleiben unverändert bestehen. Die Velolandrouten 38 Luzerner Hinterland-Rigi sowie 94 L'Areuse-Emme-Sihl werden aufgrund ungenügender Qualität aufgehoben. Das Velowegnetz Freizeit umfasst insgesamt rund 1'318 Kilometer.

Der gesamte Plan des Velowegnetzes Freizeit (exklusive Mountainbike-Routen) wird im Rahmen der vorliegenden Ergänzung 2026 des KRP zusammen mit dem Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr öffentlich aufgelegt.

2.2.3 Abgrenzung Mountainbike-Routen

Obwohl das Mountainbiken ebenfalls den Veloverkehr Freizeit betrifft, sollen Mountainbike-Routen im Kanton Luzern gesondert vom übrigen Veloverkehr Freizeit betrachtet und in separaten Netzplänen bzw. Teilrichtplänen und mit eigenen Bestimmungen im Weggesetz und der -verordnung geregelt werden. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass die Überschneidungen des Velowegnetzes Freizeit mit den Mountainbike-Routen im Kanton Luzern eher gering sind.

Die Bedürfnisse der Mountainbikerinnen und Mountainbiker und der Benutzerinnen und Benutzer von Velolandrouten von SchweizMobil sind in weiten Teilen unterschiedlich, obschon es zwischen der Nutzergruppe Tour im Mountainbiken und den Ausflügerinnen und Ausflügern auf Velolandrouten eine Überschneidung gibt. Während für die Velofahrenden auf Velolandrouten der Landschaftsgenuss und das Erkunden von Regionen sowie die gute Befahrbarkeit der Wege abseits von vielbefahrenen Strassen zentral ist, sucht ein grosser Teil der Mountainbikerinnen und Mountainbiker die sportliche und technische Herausforderung des Fahrens auf schmalen, unbefestigten Wegen (Trails) oder eigens für sie angelegten Pisten. Velolandrouten werden von Mountainbikerinnen und Mountainbiker grösstenteils nur zur Anfahrt zum Trail genutzt. Dementsprechend sind die Bedürfnisse der Mountainbikerinnen und Mountainbiker näher bei jenen von Wandernden. Es ist daher davon auszugehen, dass Mountainbike-Routen mehrheitlich auf Wanderwegen oder speziell für sie angelegten Wegen und nicht auf Strassen und befestigten Wegen geführt werden. Deshalb orientieren sich die gesetzlichen Anpassungen im Weggesetz für Mountainbike-Routen an denen für die Wanderwege gemäss geltendem Weggesetz und nicht an den Bestimmungen des Strassengesetzes.

Mit der vorliegenden Änderung von Weggesetz und -verordnung werden erste Grundsätze der Zuständigkeiten in Anlehnung an die bestehenden und etablierten Regelungen für das Wandern in die Gesetzgebung aufgenommen. Der Kanton nimmt seine Verantwortung mit der übergeordneten Koordination und der Festlegung einer kantonalen Strategie und der Klärung der Rahmenbedingungen wahr. Dies wird in einem weiteren Schritt im Rahmen der Erarbeitung der kantonalen Strategie Mountainbike-Lenkung geschehen. Dabei sollen denn auch weitere Themen

wie beispielsweise der Vollzug bei regelwidrigem Verhalten diskutiert und angegangen werden. Die Mountainbike-Routen sollen gestützt darauf in regionale Netzplanungen Eingang finden und in regionalen Teilrichtplänen durch die regionalen Entwicklungsträger festgelegt werden.

Verschiedene Kantone gehen unterschiedlich mit dem Thema Mountainbike und dem Auftrag aus dem Bundesgesetz über die Velowege dazu um. Der Kanton Nidwalden beispielsweise übernimmt die gesamte Netzplanung sowie die Hälfte der Umsetzungskosten. Der Kanton St. Gallen wiederum legt nur die Rahmenbedingungen auf Konzeptstufe fest und überträgt das Übrige den Gemeinden. Mit dem sich in der Vernehmlassung befindlichen Vorschlag liegt der Kanton Luzern näher bei der Lösung des Kantons St. Gallen als des Kantons Nidwalden.

2.3 Einbezug Gemeinden und weitere Akteure sowie Koordination mit Nachbarkantonen

Für das Velowegnetz Freizeit wurde in mehreren Workshops mit SchweizMobil das bestehende Routennetz analysiert, dabei fanden regelmässig Verbesserungen Berücksichtigung. Die regionalen Tourismusorganisationen wurden punktuell beigezogen. Dabei wurden insbesondere die Zielgruppen der Velolandrouten überprüft und gestützt darauf entsprechende Anpassungen an den Routen vorgenommen.

Für das Velowegnetz Alltag wurden in der Projektorganisation die Zwischenergebnisse mit einem breiten Kreis von Interessensgruppen diskutiert (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 die Regionalen Entwicklungsträger [RET]).

Für die Befassung mit den beiden Velowegnetzen Alltag und Freizeit wurden im Februar und März 2024 zudem vier regionale Workshops organisiert. Für jeden RET wurde ein separater Workshop durchgeführt, an welchem ihre Mitgliedsgemeinden, die regionalen Tourismusorganisationen und eine Vertretung aus der Dienststelle Raum und Wirtschaft teilnahmen. Die Hinweise und Anpassungsvorschläge aus den Workshops wurden im Nachgang systematisch bearbeitet und diverse Anpassungen an den Netzplänen vorgenommen. Zu den überarbeiteten Velowegnetzplänen wurde unter den obgenannten Interessensgruppen im Herbst 2024 eine Vernehmlassung durchgeführt.

Damit erhielten die Betroffenen sowie weitere Interessierte, wie im Veloweggesetz vorgegeben, die Gelegenheit, sich an der Planung der Velowegnetze zu beteiligen.

Die Pläne zu den Velowegnetzen Alltag und Freizeit wurden zur Klärung der Anschlüsse an die Netzplanungen der benachbarten Kantone mit den jeweiligen kantonalen Fachstellen abgeglichen. Der Kanton Luzern ist in einem stetigen Austausch mit den Nachbarkantonen und setzt sich aktiv auch im Rahmen der Vernehmlassung der Velowegnetzpläne der anderen Kantone für eine optimale Koordination der Planungen ein.

3 Kantonaler Richtplan 2026, Ergänzung Richtplankarte und Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr

3.1 Ausgangslage

Die neuen Velowegnetzpläne sind bis Ende 2027 behördenverbindlich im kantonalen Richtplan festzulegen.

Vom 20. Oktober bis 18. Dezember 2025 fand die öffentliche Auflage des Entwurfs des gesamtrevidierten KRP statt. Teil davon war das Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr. Nach Auswertung der Vernehmlassungsantworten und aufgrund der anstehenden Revision der Velogesetzgebung (Revision des Weggesetzes und der -verordnung) hat der Regierungsrat entschieden, das kantonale Velowegnetz als Ganzes in die Richtplankarte aufzunehmen sowie Ziele, Stossrichtungen, Koordinationsaufgaben, Erläuterungen und Netzkarten zu ergänzen und dies nochmals öffentlich aufzulegen. Damit ist das Verfahren für die bundesrechtlich geforderte Behördenverbindlichkeit Velowegnetzpläne nur einmal und nur durch eine Staatsebene allein durchzuführen. Im gleichen Zug werden auch die Änderung des Weggesetzes und der Wegverordnung in die Vernehmlassung gegeben, damit möglichst transparent aufgezeigt werden kann, was die Richtplanergänzung bzw. die Velowegnetzpläne mit den festgelegten Zuständigkeiten sowie der gewählten Finanzierung für den Kanton und insbesondere für die Gemeinden bedeuten.

3.2 Zweck und Aufgabe kantonalen Richtplan

Der KRP ist das zentrale strategische Führungsinstrument des Kantons für die Koordination und Steuerung der räumlichen Entwicklung. Seine Erarbeitung wird durch das Raumplanungsgesetz vorgegeben. Im kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG; [SRL Nr.735](#)) wird die konkrete Umsetzung weiter differenziert. Der KRP legt die strategischen Zielsetzungen bis 2050 fest und stimmt die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab. Die Aufnahme der Velowegnetzpläne in den Richtplan ermöglicht eine behördenverbindliche Raumsicherung für relevante Vorhaben. Der KRP ist verbindlich für Bund, Kanton, RET und Gemeinden sowie anderer Träger öffentlicher Aufgaben. Die behördenverbindlichen Teile des KRP sind farblich (blau oder grau) hinterlegt. Die Richtplankarte im Massstab 1:50'000 ist ebenfalls behördenverbindlich. Mit dem Beschluss des Kantonsrats über die Ergänzung des KRP und des Kapitels 32 Fuss und Veloverkehr ist dieses Kapitel des KRP für die Behörden innerhalb des Kantons Luzern verbindlich, mit der Genehmigung durch den Bundesrat auch für die Nachbarkantone und den Bund.

3.3 Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr

Der KRP besteht aus dem Richtplantext und der Richtplankarte. Im Kapitel 32 des Richtplantextes werden die angestrebte räumliche Entwicklung sowie die Umsetzungsvorgaben bezüglich Velo- und Fussverkehr themenspezifisch konkretisiert. Dieses Kapitel beinhaltet Ziele und Stossrichtungen (blau, Zuständigkeitsbereich des Kantonsrats) sowie Koordinationsaufgaben und eine Tabelle (grau, Zuständigkeitsbereich des Regierungsrats). Die nachfolgende Textkarte dient lediglich der anschaulichen Verortung der Tabelleneinträge, sie ist wie die anschliessenden Erläuterungen und Grundlagen, die den Abschluss des Kapitels bilden, nicht farblich hinterlegt und somit nicht Teil des verbindlichen Inhalts.

3.4 Ziele und Stossrichtungen

Die Ziele beinhalten eine Beschreibung des zu erreichenden Zustandes bezüglich des Fuss- und Veloverkehrs in der Zukunft (2042 aufgrund der Velogesetzgebung). Die Stossrichtungen zeigen auf, mit welchen Ansätzen und Strategien die Ziele erreicht werden sollen.

3.5 Koordinationsaufgaben

Die Koordinationsaufgaben enthalten themenspezifische Anweisungen für die konkrete Umsetzung und die weitere Abstimmung. Festgelegt werden damit die Planungsaufgaben, die federführende Stelle, die für die weitere Koordination zuständig ist, die übrigen an der Abstimmung beteiligten Behörden und Stellen sowie die zeitliche Priorität. Die federführende Stelle ist für die Umsetzung der Koordinationsaufgabe verantwortlich. Weitere involvierte Stellen werden in den Koordinationsaufgaben beschrieben oder sind durch die federführende Stelle zweckmässig einzubeziehen.

In Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr sind fünf Koordinationsaufgaben angeführt: Eine zum kantonalen Velowegnetz (Federführung Dienststelle Verkehr und Infrastruktur [vif]), eine zur kantonalen Strategie Mountainbike-Lenkung (Federführung vif), eine zur Mountainbike-Infrastruktur (Federführung RET), eine zum Wanderwegnetz (Federführung RET) und eine zu den kommunalen Fussweg- und Velowegnetzen (Federführung Gemeinden).

3.6 Tabellen und Textkarten

In Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr sind in der Tabelle die richtplanrelevanten Vorhaben abgebildet, einerseits die Korridore für Velovorzugsrouten, bei denen die Festlegung der genauen Linienführung noch aussteht, und andererseits Netzlücken, bei denen Verbindungsstücke wie Brücken oder Strassen und Wege fehlen. In der zugehörigen Textkarte (farblich nicht hinterlegt und damit nicht verbindlich) sind diese Korridore und Netzlücken zur besseren Lesbarkeit verortet. Schwachstellen, bei denen die Infrastruktur ungenügend ist, sind nicht dargestellt.

Die in der Tabelle erwähnten Koordinationsstände sind:

- Zwischenergebnisse bezeichnen Vorhaben, die noch nicht abschliessend abgestimmt sind, bezüglich denen aber klare Aussagen zu den weiteren Koordinationsritten gemacht werden können. Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren (Verfahrensauftrag).
- Vororientierung bezeichnen Vorhaben, die erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben könnten, die aber noch nicht abstimmungsreif sind oder zu denen erst generelle Vorstellungen existieren. Vororientierungen verpflichten die Behörden, über wesentliche Änderungen am Vorhaben oder Änderungen der Umstände, die Auswirkungen auf das Vorhaben haben, zu orientieren (Orientierungsauftrag).

3.7 Erläuterungen und Grundlagen

Die Erläuterungen sind nicht verbindlich, sie verweisen auf die Ausgangslage, die Herausforderungen, die wichtigsten Zusammenhänge sowie den Stand der Planung und die massgeblichen Verfahren. Die relevanten rechtlichen und fachlichen Grundlagen sind am Schluss aufgeführt und ebenfalls nicht verbindlich. Es besteht kein

Anspruch auf die vollständige Auflistung aller möglicherweise zu konsultierenden weiteren Grundlagen.

3.8 Richtplankarte 1:50'000

Die Richtplankarte 1:50'000 ist behördenverbindlich. Darin werden folgende Velowegnetze dargestellt:

- Velovorzugsrouten (Alltagsnetz)
- Hauptverbindungen (Alltagsnetz)
- Basisnetz Alltag
- Basisnetz Freizeit

Dabei wird für all diese Netze grundsätzlich differenziert einerseits in Ausgangslage («bestehend») und Koordinationsbedarf («geplant»). Der dargestellte Koordinationsbedarf umfasst die Netzlücken auf den Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen sowie auch das gesamte Basisnetz in Zuständigkeit der Gemeinden. Die dargestellte Ausgangslage umfasst die festgelegten Verbindungen von Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen sowie das in Zuständigkeit des Kantons stehende Basisnetz. Die Ausgangslage umfasst sowohl bereits realisierte Abschnitte des Velowegnetzes wie auch Abschnitte mit Handlungsbedarf bezüglich Infrastrukturneu- oder ausbau.

3.9 Verfahren Ergänzung 2026

Das PBG regelt das Verfahren für die Überarbeitung und die Anpassung des KRP. Der Entwurf der Ergänzung 2026 des KRP und des Kapitels 32 Fuss- und Veloverkehr ist gemäss § 13 Absatz 2 PBG während 60 Tagen öffentlich aufzulegen. In dieser Zeit erhalten Gemeinden, Organisationen und Privatpersonen sowie weitere Interessierte die Möglichkeit, Anträge inklusive Begründungen einzureichen. Nach Abschluss der Auflagefrist nimmt der Kanton zu den eingegangenen Rückmeldungen in zweckmässiger Form Stellung und entscheidet auf nachvollziehbarer Grundlage über deren Weiterverwendung.

Der Auflagegegenstand umfasst die blau hinterlegten Ziele und Stossrichtungen sowie die grau und weiss hinterlegten Richtplantext-Bestandteile (Koordinationsaufgaben, Tabelle, Textkarte, Erläuterungen und Grundlagen) sowie die behördenverbindliche Richtplankarte mit den kantonalen Velowegnetzen.

Nach der öffentlichen Auflage des Kapitels 32 des Richtplans werden gemäss § 7 PBG die Ziele und Stossrichtungen (blau hinterlegt) durch den Kantonsrat und die Koordinationsaufgaben, die Tabelle mit der Auflistung von Vorhaben (grau hinterlegt), die Richtplankarte mit den verschiedenen Velowegnetzen sowie die Textkarte, die Erläuterungen und die Grundlagen (weiss hinterlegt) durch den Regierungsrat erlassen. Dem Kantonsrat werden dabei die durch den Regierungsrat erlassenen Richtplananpassung zum Thema Fuss- und Veloverkehr mit der Botschaft zum Erlass der Ziele und Stossrichtungen durch den Kantonsrat zur Kenntnismahme vorgelegt (§ 7 Abs. 2 PBG). Die Beratung und der Beschluss im Kantonsrat bilden die abschliessende Grundlage für die anschliessende Einreichung zur Genehmigung auf Bundesebene. Damit die Ergänzung des KRP rechtsverbindlich wird, ist eine Genehmigung durch den Bundesrat erforderlich.

4 Vernehmlassung Revision Weggesetz und -verordnung

4.1 Gesamtrevision

Zur Planung und Umsetzung des Velowegnetzes ist die Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden festzulegen. Auch sind Bestimmungen zum Unterhalt sowie zur Finanzierung erforderlich. Dies hat eine umfangreiche Ergänzung des Weggesetzes zur Folge. Das Weggesetz soll zudem unter Beibehaltung bewährter Bestimmungen namentlich zu den Fuss- und Wanderwegen eine andere formelle Gliederung erhalten. Die notwendigen Anpassungen und Änderungen sind daher aus redaktionellen und gesetzestechnischen Gründen im Rahmen einer Gesamtrevision vorzunehmen.

4.2 Schwerpunkte der Gesamtrevision

Nachfolgend werden in diesem Kapitel die Schwerpunkte der Gesetzes- und Verordnungsänderungen dargelegt.

4.2.1 Behördenverbindliche Planung

Der Kanton legt im KRP das Velowegnetz behördenverbindlich über das ganze Kantonsgebiet fest. Die Gemeinden sind grundsätzlich an dieses Velowegnetz gebunden. Es ist ihnen aber selbstverständlich unbenommen, in ihren kommunalen Richtplänen zusätzliche Hauptverbindungen und Ergänzungen im Basisnetz vorzusehen.

Sofern ein überwiegendes öffentliches Interesse nachgewiesen ist und die Ziele des Richtplans gewahrt bleiben, kann nach erfolgter Interessenabwägung im Einzelfall von der festgelegten Linienführung abgewichen werden. In begründeten Fällen kann die Gemeinde zudem abweichend von dem im KRP festgelegten Velowegnetz für das in ihrer Zuständigkeit liegenden Basisnetz eine alternative Linienführung vorsehen; dies erfolgt jeweils unter Beizug der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr.

4.2.2 Umsetzung Velowegnetz

4.2.2.1 Zuständigkeit

Künftig ist beim Velowegnetz Alltag der Kanton für die Projektierung und Umsetzung der Velomassnahmen auf oder an Kantonsstrassen sowie zusätzlich für die Velovorzugsrouten zuständig, auch wenn Letztere nicht entlang von Kantonsstrassen verlaufen. Die in Zuständigkeit des Kantons fallenden Verbindungen des Velowegnetz Alltag sind in der Beilage 3 farblich hervorgehoben.

Für alle Massnahmen der Hauptverbindungen und des Basisnetzes, die auf Gemeinde-, Güter- oder Privatstrassen umgesetzt werden, sind die Gemeinden zuständig. Wo erforderlich, kann der Regierungsrat die Gemeinden zur Projektierung und zur Umsetzung verpflichten oder ersatzweise auf deren Kosten handeln. Er wird dies in Betracht ziehen müssen, wenn ersichtlich wird, dass der Zeitplan der Umsetzungspriorisierung gemäss Kapitel 4.2.2.2 von den Gemeinden nicht eingehalten wird.

Im Einzelnen ergeben sich folgende Zuständigkeiten beim Velowegnetz Alltag und Verbindungen des Velowegnetz Freizeit, die auf demselben Netz verlaufen:

Netzkategorie	Projektierung und Umsetzung
Velovorzugsrouten	Kanton
Hauptverbindungen oder Basisnetz auf/an Kantonsstrassen	Kanton
Hauptverbindungen und Basisnetz abseits von Kantonsstrassen	Gemeinde

Tabelle 2: Übersicht Zuständigkeit Velowegnetz Alltag und auf demselben Netz verlaufenden Verbindungen des Velowegnetzes Freizeit

Damit übereinstimmend ist der Kanton für das Velowegnetz Freizeit wie folgt zuständig.

Strassenkategorie	Projektierung und Umsetzung
Kantonsstrasse	Kanton
Abseits Kantonsstrasse	Gemeinde

Tabelle 3: Übersicht Zuständigkeit Velowegnetz Freizeit abseits Velowegnetz Alltag

Für alle übrigen Velowege des kantonalen Velowegnetzes – unabhängig davon, ob Freizeit oder Alltag, sind die Gemeinden zuständig.

4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung

Das Radroutenkonzept 1994 (ergänzt 2009) ist heute – wie an früherer Stelle schon ausgeführt – zu knapp 73% umgesetzt. Das entspricht rund 300 Kilometern umgesetzten Veloverbindungen auf Kantonsstrassen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass auch bei diesen Veloverbindungen noch ein Handlungsbedarf verbleibt, da die heutigen Anforderungen an den Ausbaustandard über die damaligen Standards hinausgehen. Allerdings wird bei der Umsetzungsplanung in Beachtung der Verhältnismässigkeit die bestehende Veloinfrastruktur in dem Sinn berücksichtigt, als bereits realisierte Veloverbindungen gemäss Radroutenkonzept nicht oder nicht mit hoher Priorität nachgerüstet werden sollen, wo sich feststellen lässt, dass heute ein grundsätzlich sicherer Veloweg vorhanden ist.

Wie sich die Anforderungen an den Ausbaustandard geändert haben, zeigt der nachfolgende Vergleich zwischen den Standards nach Radroutenkonzept und jenen aus dem Veloweggesetz des Bundes, die auch in den Entwurf der Norm des Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) Eingang gefunden haben.

Standards nach Radroutenkonzept 1994 (Ergänzung 2009)	normaler Querschnitt in Meter	Reduktionsmöglichkeit (Minimalmass) in Meter
Radstreifen	1.50 m	1.20 m
Radweg Einrichtungsverkehr	2.00 m	1.60 m
Radweg Zweirichtungsverkehr	2.20 m	2.00 m
Rad-/Gehweg Einrichtungsverkehr	2.00 m	1.60 m
Rad-/Gehweg Zweirichtungsverkehr	2.20 m	2.00 m

Tabelle 4: Abmessung Veloinfrastruktur nach Standards Radroutenkonzept 1994 (ergänzt 2009)

Die Abmessungen zuvor entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen, wie sie unter anderem Ausdruck in den Qualitätsanforderungen des Veloweggesetzes des Bundes gefunden haben. Viele Kantone wie auch die im Entwurf vorliegende

Norm des Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) geben heute andere Breiten vor, abgestuft nach Netzhierarchiestufe. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Vorgaben der neuen Standards des Kantons Luzern (gültig ab 2026) und im Vergleich die Vorgaben der überarbeiteten VSS-Norm für den Zweiradverkehr sowie die Standards weiterer Kantone (alle Angaben in m):

	VSS	LU	AG	BE	NW	OW	ZG	ZH
<i>Zweirichtungsradweg</i> Velovorzugsroute	4.00	4.00 (3.50)	4.50	3.50- 4.50			4.00	4.50
Hauptverbindung	3.00	3.50 (2.80)	3.50	3.00	3.00 (2.50)	3.20 (2.80)	3.00	3.50
Basisnetz	3.00/ 2.50	2.80 (2.50)	3.00	2.50			2.50	2.50
<i>Einrichtungsradweg</i> Velovorzugsroute	2.50	2.50 (2.20)	2.50	2.60			2.20	3.00
Hauptverbindung	2.20	2.20 (1.80)	1.80	2.60	2.50	2.40 (2.20)	2.00	2.50
Basisnetz	1.80	1.80	1.50	1.80	1.50		1.80	2.00
<i>Radstreifen</i> Velovorzugsroute	2.50	2.50 (2.20)	2.50	2.60			2.20	2.50
Hauptverbindung	1.80	2.20 (1.80)	1.80	1.80/ 1.50	1.80 (1.50)	2.50 (2.00)	1.80	1.80
Basisnetz	1.80/ 1.50	1.80 (1.50)	1.50	1.80/ 1.50		1.60 (1.50)	1.50	1.50
<i>Kombinierter Rad- /Gehweg</i> Velovorzugsroute	-	-	-	3.50- 4.50			-	-
Hauptverbindung		3.50	4.50	3.00	3.50 (3.00)	3.60 (3.20)	4.00	-
Basisnetz		3.00	3.00	2.50			3.00	3.00

Tabelle 5: Vergleich Standards Fuss- und Veloverkehr (2026) mit VSS und anderen Kantonen

Der Vergleich zwischen den neuen Standards Fuss- und Veloverkehr mit den Breiten umliegender und vergleichbarer Kantone zeigt, dass sich die Abmessungen insbesondere mit den Reduktionsmöglichkeiten in begründeten Fällen (Werte in Klammern) im mittleren bis unteren Rahmen bewegen. Die neuen Breiten können dennoch einen zusätzlichen Flächenverbrauch, gerade auch von Landwirtschaftsflächen, bedeuten, weshalb in diesen Fällen – wie bei allen Strassenbauprojekten – eine sorgfältige Interessensabwägung erforderlich ist.

Als Planungsgrundlage wurde über das ganze Netz eine Schwachstellenanalyse vorgenommen. Mit dieser kann eine erste grobe Priorisierung aus Sicht Veloverkehr vorgenommen werden, die sich mit weiteren Rahmenbedingungen wie etwa der Strassensanierungsplanung und der Ressourcenplanung zu einer Umsetzungsplanung zusammenführen lässt. Diese hat auch – dem aktuellen Stand entsprechend – Eingang in den Entwurf des Programms Gesamtmobilität gefunden. Anhand der

Schwachstellenanalyse können zudem bereits vorweg grobe Aussagen dazu gemacht werden, wer wann mit welchen Aufwänden zu rechnen hat.

Mit der Schwachstellenanalyse wurde das gesamte Netz auf den Handlungsbedarf gemäss neuen Ausbaustandards untersucht und in vier Prioritäten (hoch, mittel, gering, keine Schwachstelle) eingeteilt. Dies erfolgte mittels einfacher Abschätzung auf Basis verfügbarer Daten und Luftbildaufnahmen nach wenigen Kriterien (Schulweg, DTV, Temporegime, Art und Qualität der Veloinfrastruktur, Netzhierarchiestufe). Nicht in jedem Fall führt das Nichtvorhandensein von Infrastruktur automatisch zu einer hohen Priorisierung. Vielmehr ist eine die Abschätzung und Einstufung des Handlungsbedarfs unter Berücksichtigung der dargelegten Kriterien vorzunehmen.

Die Schwachstellenanalyse hat ergeben, dass über das gesamte Velowegnetz Alltag rund 150 Kilometer Netzlänge ohne Schwachstellen, knapp 230 Kilometer mit geringem Handlungsbedarf, 350 Kilometer mit mittlerem Handlungsbedarf und 180 Kilometer mit hohem Handlungsbedarf bestehen. Eine kartographische Übersicht über die Bewertung der einzelnen Abschnitte des Velonetzes findet sich in der Beilage 4.

Netzkategorie	Priorität			
	hoch	mittel	gering	keine
Velovorzugsrouten	32	33	27	11
Hauptverbindungen	94	133	98	37
Basisnetz	56	184	101	104

Tabelle 6: Übersicht Priorisierung pro Netzhierarchiestufe Velowegnetz Alltag

Zur Illustration einer Schwachstellenanalyse dienen beispielhaft die folgenden Abschnitte aus untenstehendem Kartenausschnitt im Raum Emmen/Rothenburg:

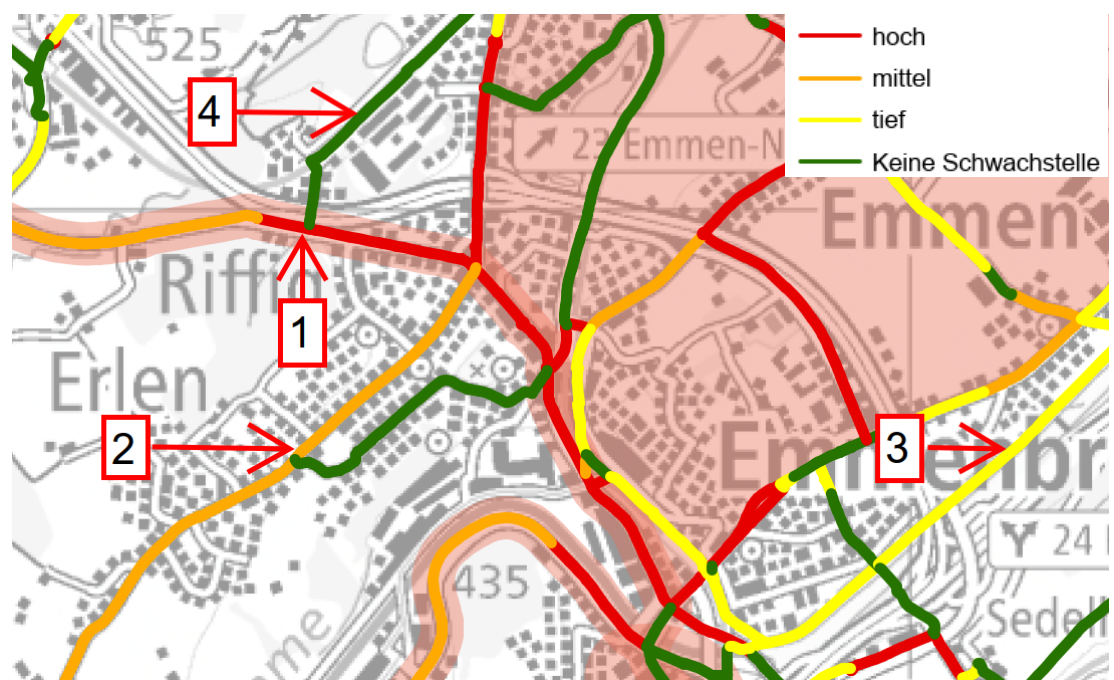


Abbildung 5: Auszug Plan Velowegnetz Alltag Priorisierung nach Handlungsbedarf

- 1: Emmenbrücke, Sprengi bis Abzweigung Weiherstrasse: hohe Priorität, da keinerlei Veloinfrastruktur vorhanden ist, bei ca. 11'000 DTV und Tempo 50 km/h.
- 2: Erlenstrasse ab Emmenbrücke, Sprengi: mittlere Priorität, da zwar Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen von 1.20 m Breite bei Tempo 30 km/h, aber starke Verkehrsbelastung von DTV > 7'500.
- 3: Dammweg ab Reusszopf: geringe Priorität, bestehender Rad-/Gehweg von 2.00 m Breite.
- 4: Emmenbrücke, Weiherstrasse bis Bahnhof Rothenburg Dorf: kein Handlungsbedarf, da wenig befahrene Strasse mit DTV < 1'000, Tempo 30 km/h sowie Feldweg.

Um die bundesrechtliche Umsetzungsfrist aus dem Veloweggesetz einhalten zu können, wird die Priorisierung auch zeitlich festgelegt: Die Velowegnetzstrecken mit hoher Umsetzungspriorität sollen grundsätzlich bis ins Jahr 2035 umgesetzt werden, diejenigen mit mittlerer Einstufung bis 2040 und diejenigen mit geringer Priorität bis 2042. Bei Abschnitten von geringer Priorität gilt grundsätzlich bei bestehenden Infrastrukturen (insbesondere bei Kunstbauten) ein Investitionsschutz von mindestens 30 Jahren. Bei Abschnitten geringer Priorität mit bestehender Infrastruktur, die nur in geringem Masse von den geforderten neuen Standards abweicht, ist der Zeitpunkt der Umsetzung im Sinn der effizienten Ressourcenverwendung besonders gut abzuwägen. Im Grundsatz gehen wir davon aus, dass das Velowegnetz gemäss Bundesvorgabe umgesetzt ist, wenn die Durchgängigkeit gemäss Veloweggesetz erfüllt ist und die Velowege sicher befahren werden können, auch wenn noch geringfügige Abweichungen zu den uns selbst gesetzten Standards bestehen.

Im Weiteren erfolgt die Einschätzung für die Priorisierung zunächst unabhängig möglicher Synergienutzungen mit Strassenerneuerungen sowie Neu- und Ausbauprojekten. Die Priorisierung wird für die definitive Umsetzungsplanung mit Kosten-Nutzen-Überlegungen, den Terminplänen des baulichen Unterhalts und der Strassenerneuerung, weiteren Projekten sowie den zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen abgestimmt.

Die Zielvorgabe der Umsetzung des gesamten Velowegnetzes bis Ende 2042 ist sehr ambitioniert. Die Erfahrungen im Strassenbau im Kanton Luzern wie auch in anderen Kantonen zeigen, dass die Umsetzung von solchen Vorhaben aufgrund langer Verfahren, Landerwerb, Einsprachen, Gerichtsverfahren sowie beschränkter Ressourcen viel Zeit in Anspruch nehmen kann. Vorrangiges Ziel ist deshalb die Umsetzung einer möglichst durchgängigen Veloinfrastruktur bis Ende 2042. Auch der Bund ist sich der anspruchsvollen Zielvorgaben bewusst und sieht deshalb in Artikel 19 Absatz 2 Veloweggesetz (bereits) vor, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Fristen ausnahmsweise für einzelne Gebiete verlängern kann.

Eine Darstellung der notwendigen Massnahmen in Zuständigkeit der jeweiligen Gemeinden inklusive grober Abschätzung des Aufwands für die Umsetzung ist gegenwärtig in Erarbeitung und wird so bald als möglich, aber noch in der ersten Phase des Vernehmlassungsverfahrens im elektronischen Vernehmlassungsdossier dieser Vorlage aufgeschaltet. Die Gemeinden sowie die Mitwirkenden via E-Mitwerkungs-tool (nach Anmeldung) werden zusätzlich direkt bedient bzw. informiert. Die Übersicht wird erst eine grobe Abschätzung namentlich der Kosten sein können.

Erfahrungsgemäss zeigen sich die effektiv umzusetzenden Massnahmen mit den damit verbundenen Kosten erst im Rahmen von Vorstudien und Vorprojekten. Ergänzend sei in diesem Zusammenhang auf das nachfolgende Kapitel 4.3.1 mit detaillierteren Ausführungen dazu verwiesen.

4.2.3 Bewilligungsbehörde und -verfahren

Bereits heute wird ein grosser Teil des zu realisierenden Velowegnetzes in Projektbewilligungsverfahren nach dem Strassengesetz (StrG; [SRL Nr. 755](#)) bewilligt. Um nicht unnötig neue und zusätzliche Verfahren zu schaffen, soll der Einfachheit halber und zugunsten der Übersichtlichkeit zusätzlich neu gemäss revidiertem Weggesetz auch für alle übrigen Velowege – auch wenn sie nicht als Strassenbestandteil gemäss § 12 StrG gelten – das bewährte und bekannte Projektbewilligungsverfahren des Strassengesetzes zur Anwendung gelangen. Somit soll neu auch ein Veloweg auf der grünen Wiese (sinngemäss) nach den im Strassengesetz verankerten Regeln bewilligt werden können.

Lediglich wenn ein Veloweg Bestandteil eines Wasserbauprojekts nach § 9 des Wasserbaugesetzes (WBG; [SRL 760](#)) realisiert wird, kommt mit dem Wasserbaugesetz ein anderes Gesetz zur Anwendung.

Konkret bedeutet dies: Wird ein Veloweg oder -streifen gebaut, der Bestandteil einer Strasse gemäss § 12 StrG ist, kommt gemäss revidierten Weggesetz das ordentliche Projektbewilligungsverfahren nach Strassengesetz wie folgt zur Anwendung: Beim Bau eines Veloweges oder -streifens auf oder an einer Kantonsstrasse sind die Bestimmungen nach den §§ 67 i.V.m. 69 ff. StrG, bei den übrigen Strassen (alle Strassen ausser Kantonsstrassen) jene nach den §§ 67 i.V.m. 71a ff. StrG sinngemäss massgebend.

Auch die Zuständigkeit zur Erteilung der Projektbewilligung folgt grundsätzlich den Regelungen des Strassengesetzes. Somit ist der Kanton Projektbewilligungsbehörde bei Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen sowie dem Basisnetz, sofern diese auf und an Kantonsstrassen verlaufen. Verlaufen diese Abschnitte nicht auf oder entlang einer Kantonsstrasse, ist die Gemeinde Projektbewilligungsbehörde. Das gilt somit auch für Velovorzugsrouten abseits von Kantonsstrassen: Beabsichtigt der Kanton als Bauherr den Bau einer solchen Velovorzugsroute über mehrere Gemeinden, ist demnach jede Gemeinde für die Projektbewilligung des Abschnitts der Velovorzugsroute auf ihrem Gemeindegebiet zuständig. Das revidierte Weggesetz sieht für diesen Anwendungsfall vor, dass die Gemeinden eine Leitbehörde festzulegen haben, die das Verfahren der involvierten Gemeinden koordiniert, die Verfahren abstimmt und eine einheitliche Beurteilung sicherstellt. Sie holt die einzelnen Bewilligungen der Gemeinden und allfällige kantonale Stellungnahmen ein und führt diese Bewilligungen für die gesamte Velovorzugsroute zusammen. Können sich die Gemeinden nicht auf eine Leitbehörde verständigen, bestimmt der Regierungsrat abschliessend (ohne Rechtsmittelmöglichkeit) die Leitbehörde.

4.2.4 Unterhalt

Soweit sinnvoll sollen auch hier wiederum die Bestimmungen des Strassengesetzes zum Unterhalt Anwendung finden; darunter fallen der bauliche sowie der betriebliche Unterhalt sowie die Erneuerung von Velowegen und -streifen.

Der Kanton soll in Anwendung von § 80 StrG für den Unterhalt und die Kostentragung der Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen sowie des Basisnetzes zuständig sein, sofern diese auf und an Kantonsstrassen verlaufen. Verläuft die Velovorzugsroute abseits der Kantonsstrasse, regelt das Weggesetz im Speziellen, dass der Kanton für den Unterhalt seiner Vorzugsroute zuständig ist.

Bei allen übrigen Hauptverbindungen sowie dem Basisnetz der Gemeinden sind diese für den Unterhalt und die Kostentragung auf ihrem Gemeindegebiet zuständig. Das kommt einer teilweisen Abweichung von der Systematik des Strassengesetz gleich, um zu verhindern, dass zusätzlich auch Genossenschaften oder Grundeigentümerinnen und -eigentümer mit Unterhaltsarbeiten und -kosten für Velowege belastet werden.

Tabellarisch dargestellt ergeben sich somit die folgenden Zuständigkeiten:

Netzkategorie	Realisierung	Bewilligungsbehörde	Strassenhoheit / Eigentum	Unterhalt
Velovorzugsroute auf/an Kantonsstrasse	Kanton	Kanton nach den §§ 67 i.V.m. 69 ff. StrG	Kanton	Kanton gemäss § 80 StrG (innerorts somit Gemeinde gemäss § 80 Abs. 1a und 2 sowie Möglichkeit der Ausnahme nach Abs. 3 StrG) ¹
Hauptverbindungen auf/an Kantonsstrasse	Kanton	Kanton nach den §§ 67 i.V.m. 69 ff. StrG	Kanton	Kanton gemäss § 80 StrG (innerorts somit Gemeinde gemäss § 80 Abs. 1a und 2 sowie Möglichkeit der Ausnahme nach Abs. 3 StrG) ¹
Basisnetz auf/an Kantonsstrassen	Kanton	Kanton nach den §§ 67 i.V.m. 69 ff. StrG	Kanton	Kanton gemäss § 80 StrG (innerorts somit Gemeinde gemäss § 80 Abs. 1a und 2 sowie Möglichkeit der Ausnahme nach Abs. 3 StrG) ¹
Velovorzugsroute abseits von Kantonsstrasse (z.B. Gemeindestrasse, Privatstrasse, strassenfreies Grundstück)	Kanton	Gemeinde(n) nach den §§ 67 i.V.m. 71a ff. StrG	Gemeinde, Private, Strassengenossenschaften	Kanton gemäss § 28 Abs. 2 WegG
Hauptverbindungen abseits von Kantonsstrasse (z.B. Gemeindestrasse, Privatstrasse, strassenfreies Grundstück)	Gemeinde	Gemeinde(n) nach den §§ 67 i.V.m. 71a ff. StrG	Gemeinde, Private, Strassengenossenschaften	Gemeinde gemäss § 28 Abs. 3 WegG
Basisnetz abseits von Kantonsstrasse (z.B. Gemeindestrasse, Privatstrasse, strassenfreies Grundstück)	Gemeinde	Gemeinde(n) nach den §§ 67 i.V.m. 71a ff. StrG	Gemeinde, Private, Strassengenossenschaften	Gemeinde gemäss § 28 Abs. 3 WegG

Tabelle 7: Übersicht Zuständigkeiten

¹ und unter Berücksichtigung besonderer Rechtsverhältnisse nach § 80 Abs. 4 StrG

4.3 Kosten und Finanzierung

4.3.1 Approximative Aufwandschätzung

Um die finanziellen Auswirkungen der Umsetzung der Velowegnetzpläne Alltag und Freizeit auf den Kanton und die Gemeinden abschätzen zu können, wurden bereits grobe Abschätzungen des Gesamtaufwands vorgenommen. Dabei stand das Velowegnetz Alltag im Vordergrund, da beim Velowegnetz Freizeit nur in den seltensten Fällen bauliche und damit kostenintensive Massnahmen notwendig sind. Wie unter Kapitel 4.2.2.2 dargelegt, kann im jetzigen Zeitpunkt insbesondere für das Velowegnetz Alltag nicht abschliessend bestimmt werden, welche Massnahmen für die Erstumsetzung der Velowegnetzpläne nötig sind. Dementsprechend ist auch die Abschätzung des Aufwands nur sehr grob möglich, da für eine realistische Kostenschätzung die Massnahmen bekannt sein und zumindest eine Vorstudie vorliegen müsste.

Für die Berechnung des gesamten finanziellen Aufwands wurden Annahmen getroffen, welche Massnahmen in welchen Situationen notwendig sind, um das Velowegnetz umzusetzen. Dabei wurden neben infrastrukturellen Massnahmen wie separate Velo- und Gehwege oder die Verbreiterung der Strasse für Velostreifen auch betriebliche Massnahmen wie etwa Temporeduktionen berücksichtigt. Im Weiteren wurde für einen Teil der Abschnitte, auf denen eine Verbreiterung der Infrastruktur notwendig wäre, angenommen, dass diese nur zu 50 Prozent umgesetzt werden; Grund sind Widerstände, Einsprachen und Beschwerden. Dies entspricht der Erfahrung bei der Umsetzung von Projekten, die aus diversen Gründen oftmals nicht im erwünschten Umfang realisiert werden können.

Für die Kostenschätzungen wurde wie nachfolgend aufgezeigt vorgegangen, wobei als Grundlage auf die vorhandene Infrastruktur in der Region Sursee abgestellt wurde. Bei dieser Region handelt es sich um eine sinnvolle Ausgangs- und Vergleichsbasis, da sie sowohl dicht besiedelte wie auch ländliche Gebiete umfasst.

- Schritt 1: Ermittlung der Breiten der vorhandenen Infrastruktur (Fuss- und Veloinfrastruktur, Strassenbreite, Parzellenbreite) in der Region Sursee.
- Schritt 2: Berechnung der notwendigen Flächen Infrastruktur und Landerwerb in der Region Sursee zur Erfüllung der Zielwerte für die geforderten Verbindungen mit entsprechendem Ausbaustandard.
- Schritt 3: Berechnung Kosten Landerwerb und Strassenbau für die zusätzlichen Flächen und Strassenverbreiterungen in der Region Sursee in der Annahme einer nur teilweisen Umsetzung aller Abschnitte im vollen Umfang.
- Schritt 4: Hochrechnung der Kosten Landerwerb und Strassenbau für die zusätzlichen Flächen und Strassenverbreiterungen für den gesamten Kanton anhand der Netzkilometer und Netzhierarchiestufen.
- Schritt 5: Ermittlung der Breiten der Kunstbauten im ganzen Kanton und Berechnung der Kosten für eine Verbreiterung auf die erforderlichen Strassenbreiten.
- Schritt 6: Für die Sanierung von grösseren Knoten wurden pauschal für den ganzen Kanton 34 Knoten à Fr. 500'000.- gerechnet.
- Schritt 7: Manuelle Schätzung der Kosten für die Schliessung der Netzlücken im ganzen Kanton.
- Schritt 8: Schätzung pauschale Kosten für Optimierung des Velowegnetzes Freizeit im ganzen Kanton.

Für die untersuchten Abschnitte der Region Sursee erfolgten keine detaillierten Betrachtungen der Linienführung und der Machbarkeit statt. Bei den Aussagen zu den notwendigen zusätzlichen Strassenflächen und dem Landerwerb handelt es sich daher um sehr grobe Abschätzungen. Diese Abschätzungen der finanziellen Aufwände für die Umsetzung von Verbreiterungen wurden wiederum pauschal auf den ganzen Kanton extrapoliert. Ergänzt wurden diese Aufwände, die rund 80% des geschätzten Gesamtaufwandes ausmachen, mit weiteren pauschal veranschlagten Positionen für Kunstbauten, Knoten und Netzlücken. In der Gesamtheit ergibt die Abschätzung der finanziellen Aufwände die erforderliche Grössenordnung der notwendigen Mittel für die Umsetzung der Velowegnetze Alltag und Freizeit.

Die so erfolgte approximative Abschätzung des Gesamtaufwands ergab, dass zur Umsetzung des gesamten Velowegnetzes von einem finanziellen Aufwand in der Höhe von rund 775 Millionen Franken auszugehen ist. Nach Abzug der erwarteten Bundesbeiträge für Massnahmen in den Perimetern der Agglomerationsprogramme dürften sich die Aufwände auf rund 700 Millionen Franken belaufen. Aufgrund der fehlenden Studien handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung.

Der geschätzte finanzielle Aufwand verteilt sich gemäss vorgesehener Finanzierungszuständigkeit von Kanton und Gemeinden so, dass der Kanton rund 420 Millionen Franken zu übernehmen hat, die Gemeinden rund 280 Millionen Franken. Im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden wiederum verteilen sich die Aufwände wie folgt auf die Netzhierarchiestufen:

- Hauptverbindungen: 120 Millionen Franken
- Basisnetz: 160 Millionen Franken

4.3.2 Finanzierung Kantonskosten

Die Finanzierung der in der Zuständigkeit des Kantons liegenden Massnahmen für die Umsetzung des Velowegnetzes wird in dem im Entwurf vorliegenden Programm Gesamtmobilität aufgezeigt. Darin sind eine Vielzahl von Einzelmassnahmen enthalten, die – im Rahmen von Strassenbauprojekten – auch die Erstellung und den Ausbau von Veloverkehrsanlagen vorsehen. Zudem werden mit dem Programmpaket Umsetzung Velowegnetzplanung Mittel für die Entwicklung und Umsetzung von velogetriebenen Massnahmen ohne Verknüpfung mit Einzelmassnahmen bereitgestellt.

Der Kantonsratsbeschluss zum Programm Gesamtmobilität ist für 2026 vorgesehen und soll per 2027 wirksam werden. Die effektiv zur Verfügung stehenden Mittel sind jährlich im Aufgaben- und Finanzplan zu bestimmen. In der nachfolgenden Abbildung sind die in der Vernehmlassungsbotschaft zum Programm Gesamtmobilität eingeplanten Mittel für die einzelnen Positionen dargestellt. Für die Umsetzung des Velowegnetzes in der Zuständigkeit des Kantons sind die Mittel für die Einzelmassnahmen sowie aus dem Programmpaket Umsetzung Velowegnetzplanung von besonderer Relevanz.

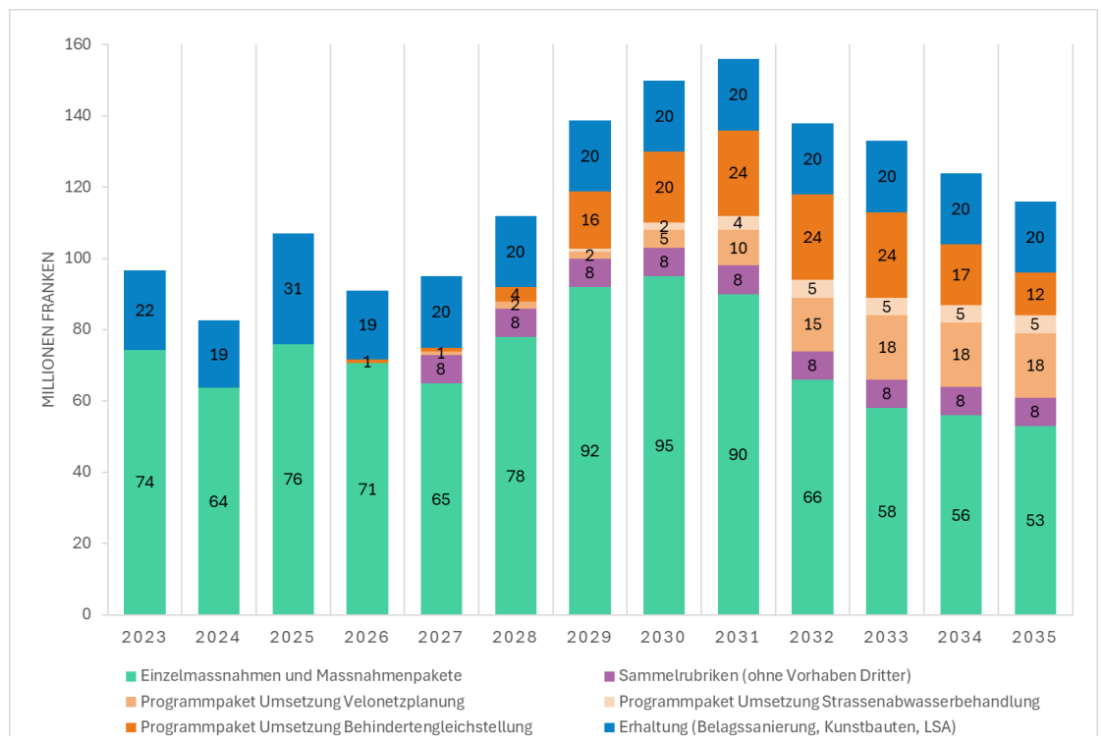


Abbildung 6: Herleitung der für Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel in Millionen Franken (gemäss AFP 2026-2029, ab 2030 gemäss Investitionsplanung vif)

4.3.3 Finanzierung Gemeindekosten

4.3.3.1 Geprüfte Finanzierungsmodelle

Da bedeutende Aufwände auf die Gemeinden zukommen werden, diese aber von der Umsetzung der Velowegnetzpläne unterschiedlich betroffen sind, wurden neben einer den Gemeindegrenzen folgenden Finanzierung auch andere Finanzierungsvarianten mit solidarischen Ansätzen geprüft. Dabei wurden Varianten – ganz oder teilweise solidarisch – nach Einwohnerinnen und Einwohnern, nach Weglängen und unter Berücksichtigung schon realisierter Wegabschnitte, nach Gemeindeflächen, einer Kombination davon oder nach anderen Kriterien erwogen. Nach fachlichen Abklärungen und zur Wahrung der Nachvollziehbarkeit wurden drei Basisvarianten für den Finanzierungsschlüssel ausgearbeitet:

- Eine Variante mit komplett solidarischer Finanzierung sämtlicher in die Gemeindezuständigkeit fallenden Veloverbindungen über einen für alle gleich hohen Pro-Kopf-Beitrag.
- Eine Variante mit je hälftiger Berücksichtigung der Einwohnerzahl und der gesamthaft auf dem jeweiligen Gemeindegebiet geplanten Veloverbindungen, unabhängig von den Zuständigkeiten des Kantons oder der Gemeinden (im Folgenden Variante 1).
- Eine Variante ohne gemeinsame Finanzierung, bei der jede Gemeinde vollständig für alle auf ihrem Gemeindegebiet liegenden und in die Gemeindezuständigkeit fallenden Veloverbindungen aufkommen muss (im Folgenden Variante 2).

Nach eingehender Prüfung sowie unter Einbezug des Verbands Luzerner Gemeinden (VLG) werden in der Vernehmlassung die Varianten 1 (bevorzugt) und 2 zur Beurteilung vorgelegt.

4.3.3.2 Teilsolidarische Finanzierung (Variante 1)

Für die Finanzierung der Hauptverbindungen in der Gemeindezuständigkeit sollen je hälftig die Einwohnerzahl und das Velo-Angebot (in der Zuständigkeit des Kantons und der Gemeinden) auf dem Gemeindegebiet berücksichtigt werden (ohne Basisnetz in der Gemeindezuständigkeit, das auch bei dieser Variante jede Gemeinde vollständig selber finanziert). Die Umsetzung dieser Verbindungen auf ihrem Gemeindegebiet obliegt der zuständigen Gemeinde.

Zur Berechnung des Velo-Angebots werden die auf Gemeindegebiet vorgesehenen Verbindungen der drei Netzhierarchiestufen differenziert gewichtet: Velovorzugsrouten zweifach, Hauptverbindungen eineinhalbfach, Basisnetz einfach. Damit wird auch das Veloweg-Angebot berücksichtigt, das vom Kanton finanziert wird und von dem die Gemeinde profitiert. Das Basisnetz in der Gemeindezuständigkeit, das alleine durch die jeweilige Gemeinde finanziert wird, bleibt jedoch unberücksichtigt, da dieses Netz sonst der Gemeinde doppelt angelastet würde. Einmal bei der Finanzierung des Basisnetzes und einmal bei der Berechnung des Finanzierungsanteils der Hauptverbindungen.

Das Velo-Angebot ergibt sich aus der Addition der gewichteten Verbindungslängen auf dem jeweiligen Gemeindegebiet gemäss nachfolgendem Berechnungsbeispiel:

Netzkategorie	Länge in m	Gewichtung	Länge gewichtet
Velovorzugsroute	2'100	2	4'200
Hauptverbindung	3'900	1.5	5'850
Basisnetz (nur Kantonszuständigkeit)	1'500	1	1'500
Velo-Angebot	11'550		

Berechnung Anteil Velo-Angebot

Velo-Angebot Gemeinde (in m)	Velo-Angebot Kanton (in m)	Anteil Gemeinde
11'550	920'000	0.0126

Der Anteil der Gemeinde am gesamten, auf diese Weise berechneten Velo-Angebot aller Gemeinden wird schliesslich mit dem Einwohnenden-Anteil der Gemeinde an der Gesamtbevölkerung des Kantons per 31. Dezember des jeweiligen Jahrs für die Berechnung des durch die Gemeinde zu tragenden Anteils an den Kosten für die Hauptverbindungen in Gemeindezuständigkeit verwendet.

Berechnung Einwohnenden-Anteil

Einwohnerzahl Gemeinde	Einwohnerzahl Kanton	Anteil Gemeinde
4'400	450'000	0.0098

Es wird davon ausgegangen, dass der jährliche Kostenanteil der Gemeinde für eine Vierjahresperiode berechnet werden soll, wobei die Gesamtkosten für die gemeinsam zu finanzierenden Hauptverbindungen in diesem Zeitraum als Annahme 30 Millionen Franken betragen. Daraus ergibt sich für Gemeinde im hier aufgezeigten Beispiel die folgende Berechnung:

$$(Fr. 30'000'000.- \times ((0.0126 + 0.0098) / 2)) / 4 = Fr. 84'000.- \text{ pro Jahr}$$

Dies entspricht im gewählten Beispiel und für die gewählte Vierjahresperiode jährlichen Pro-Kopf-Kosten von rund 19 Franken. Die Berechnung der jährlichen Pro-Kopf-Kosten wurde für alle Gemeinden und für die gesamte Umsetzungsdauer von 2028 bis 2042 (15 Jahre) basierend auf dem Netzentwurf und der geschätzten Gesamtkosten für die Hauptverbindungen in Gemeindezuständigkeit durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Beilage 2 dargestellt.

Was die Verwaltung der einzuzahlenden Finanzmittel betrifft, sind zwei Vorgehensweisen denkbar:

- Der Kanton verwaltet die finanziellen Mittel im Auftrag der Gemeinden. Dabei fliessen dem Kanton keine Gelder der Gemeinden zu, sondern er verwaltet diese Gelder treuhänderisch.
- Alternativ verwalten die Gemeinden die finanziellen Mittel selber gemeinsam.

Eine Umsetzung mit einer treuhänderischen Verwaltung durch den Kanton würde folgenden Eckwerten folgen:

- Einrichtung eines treuhänderisch verwalteten Bilanzkontos beim Kanton,
- Verwaltung durch die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr in der Dienststelle vif,
- Refinanzierung auf Antrag der Gemeinde nach Projektabschluss, ähnlich dem Mechanismus bei den Pauschalmassnahmen des Agglomerationsprogrammes mit nach Ausbaustandard abgestuften Finanzierungsbeiträgen,
- anfechtbare Verfügung von Finanzierungsbeiträgen,
- Ausrichtung der jährlich zu erhebenden Beiträge an den geschätzten Gesamtkosten für die Hauptverbindungen in Gemeindezuständigkeit und der Gesamtdauer der Realisierung (2027 bis 2042),
- Festlegung der Beitragshöhe pro Gemeinde durch den Regierungsrat zwei Jahre im Voraus für jeweils vier Jahre.

Vorgehensweise	Vorteile	Nachteile
Treuhänderische Verwaltung Kanton (favorisierten Variante des VLG-Vorstand)	– gewisse Trennung zwischen Beitragsleistenden und der Verwaltung der Beiträge	– Eingriff des Kantons in Gemeindebelange – auch bei Entschädigung der Leistungen verbleibt möglicherweise ein Restaufwand beim Kanton – mögliches Konfliktpotenzial Kanton-Gemeinden
Selbstverwaltung durch Gemeinden (wird in der Vernehmlassungsvorlage nicht vorgeschlagen)	– kein Eingriff des Kantons in Gemeindebelange – Gemeinden als Verantwortliche können den Mechanismus nach ihren Vorstellungen gestalten und bei Bedarf weiterentwickeln – kein Aufwand beim Kanton	– mögliches Konfliktpotenzial unter den Gemeinden – Mehraufwand bei den Gemeinden

Tabelle 8: Vor- und Nachteile Vorgehensweise Mittelverwaltung

4.3.3.3 Getrennte Finanzierung (Variante 2)

Jede Gemeinde ist für die auf ihrem Gemeindegebiet liegenden Verbindungen in der Gemeindezuständigkeit sowohl für die Umsetzung als auch für die Finanzierung zuständig. Die Aufwände pro Gemeinde in dieser Finanzierungsvariante werden aktuell noch abgeschätzt und den Gemeinden rechtzeitig in der ersten Phase des Vernehmlassungsverfahrens zur Verfügung gestellt.

4.3.3.4 Vor- und Nachteile der Finanzierungsvarianten

Variante	Vorteile	Nachteile
Variante 1 (entspricht der vom VLG-Vorstand favorisierten Variante)	Anreiz, zügig Velomassnahmen (Hauptverbindungen) umzusetzen und damit bereits einbezahlte Gelder aus der gemeinsamen Finanzierung zu beanspruchen. Teilweise finanzielle Solidarität zwischen den Gemeinden.	Zusätzlicher Regelungsbedarf und Aufwand für Verwaltung der gemeinsamen Finanzierung. Finanzierung der Velomassnahmen in der Gemeindezuständigkeit nach zwei unterschiedlichen Systemen für die Hauptverbindungen und das Basisnetz.
Variante 2	Hohe Autonomie der Gemeinden in Planung, Umsetzung und Finanzierung. Einfache und klare Regelung der Zuständigkeiten. Keine Geldflüsse zwischen den Gemeinden.	Keine finanzielle (Teil-)Solidarität zwischen den Gemeinden. Kein finanzieller Anreiz für rasche Umsetzung von Velomassnahmen (Hauptverbindungen).

Tabelle 9: Vor- und Nachteile Finanzierungsvarianten Gemeindenkosten

4.3.3.5 Kantonsvergleiche

Für den Kostenverteiler zwischen Kanton und Gemeinden haben die Kantone ihre eigenen Lösungen. Einzelne Kantone verfügen über spezielle gesetzliche Regelungen zur Kostenverteilung. Bei einzelnen Kantonen gilt als Voraussetzung, dass die Verbindung kantonale Bedeutung aufweist. So finanziert beispielsweise der Kanton Bern nur jene Verbindungen mit, die im eigens geschaffenen Sachplan Veloverkehr (der die kantonale Bedeutung einer Verbindung aufzeigt) enthalten sind. Der Kanton St. Gallen überbindet die Kosten für Anlagen auf bzw. an Kantonsstrassen zu 35% auf die Gemeinden. Die Kantone Wallis und Zürich wiederum beteiligen sich an Radverkehrsanlagen auf kommunalen Strassen, wenn diese von kantonaler Bedeutung sind. Der Kanton Aargau leistet Beiträge an Velowege und Parallelstrassen, wenn diese Kantonsstrassen entlasten, abgestuft nach Entlastungswirkung.

Was die Kostenaufteilung beim Strassenbau allgemein und der Veloinfrastruktur im Speziellen betrifft, sind die Regelungen von Kanton zu Kanton ebenfalls sehr unterschiedlich. Es lässt sich daraus keine Bestvariante für den Kanton Luzern ableiten. Die vorgeschlagene Regelung für den Kanton Luzern orientiert sich an der bestehenden und bewährten Aufgabenteilung gemäss Strassengesetz.

5 Revision Weggesetz, Gesetzesbestimmungen im Einzelnen

Aufgrund der neuen Velogesetzgebung des Bundes und der sich daraus ändernden Zuständigkeiten ist das Weggesetz hinsichtlich Planung, Projektierung, Erstellung sowie Finanzierung umfangreich anzupassen und zu ergänzen. Das bisherige Weggesetz befasst sich lediglich in § 22 Weggesetz mit den Radwegen. Die entsprechende Bestimmung äussert sich zu Bau, Finanzierung, Unterhalt und Kennzeichnung der Radwege. Die Zuständigkeit liegt dabei bei den Gemeinden, sofern nicht ein anderes Gesetz zur Anwendung gelangt. Der umfassende Revisionsbedarf macht eine Gesamtrevision der Weggesetzgebung nötig.

1 *Allgemeine Bestimmungen*

§ 1 *Geltungsbereich*

Das Weggesetz soll – wie bisher – für alle Wegarten gelten, wobei namentlich die Regelungen zu den Velowegen als Folge des neuen Veloweggesetzes des Bundes deutlich umfassender ausgestaltet sind. Zudem enthält es neu Bestimmungen zu Mountainbike-Routen und weiterhin auch Bestimmungen zu privaten Wegen. Nicht Gegenstand des Weggesetzes sind Mountainbike-Strecken und -Anlagen gemäss Vollzugshilfe des ASTRA zur Planung der Mountainbike-Infrastruktur. Diese Infrastrukturtypen sind zum alleinigen Gebrauch durch Mountainbikerinnen und Mountainbiker bestimmt und weisen spezielle bauliche Elemente, wie Sprünge und Steilwandkurven auf.

§ 2 *Zuständigkeit*

Die Bestimmung regelt, wer beim Kanton und bei der Gemeinde die zuständige Stelle zur Erfüllung der Aufgaben des Weggesetzes ist. Beim Kanton ist dies, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes geregelt wird, die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur und bei der Gemeinde der Gemeinderat.

§ 3 *Begriffe*

Der Paragraph definiert die im Gesetz verwendeten Begriffe. In Bezug auf das Velowegnetz Freizeit ist darauf hinzuweisen, dass die Mountainbike-Routen separat vom Velowegnetz Freizeit geregelt und dafür eigene Bestimmungen im Weggesetz festgelegt werden. Es wird diesbezüglich auf Kapitel 2.2.3 verwiesen.

2 *Planung*

§ 4 *Fusswegnetz*

Entspricht der Regelung im geltenden § 1 des Weggesetzes.

§ 5 *Wanderwegnetz*

Entspricht der Regelung im geltenden § 2 des Weggesetzes.

§ 6 *Velowegnetz*

Gemäss Veloweggesetz des Bundes sind die Velowegnetze Alltag und Freizeit behördenverbindlich auf Richtplanstufe festzulegen. Sie sollen elektronisch zugänglich sein. Vorgesehen ist eine Aufnahme in den kantonalen Richtplan, um das ganze Netz zusammenhängend in einem Plan sichtbar zu machen und mehrere Richtplanverfahren auf unterschiedlichen Ebenen (Kanton, Gemeinden) zu vermeiden. Sofern ein

überwiegendes öffentliches Interesse nachgewiesen ist und die Ziele des Richtplans gewahrt bleiben, kann nach erfolgter Interessenabwägung im Einzelfall unter Beizug der kantonalen Fachstelle Fuss- und Veloverkehr von der festgelegten Linienführung abgewichen werden. Zur Wahrung der erforderlichen Flexibilität beim Basisnetz, können die Gemeinden hier abweichend vom Velowegnetzplan in begründeten Fällen wie beispielsweise aus Kostenüberlegungen, zeitlichen Gründen, Sicherheitsaspekten und ähnlich ersatzweise eine alternative Linienführung festlegen, soweit sie für den Bau des Basisnetzes zuständig sind. Wie vom Bund gefordert sollen die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden.

Zusätzlich wird festgehalten, dass die Gemeinden frei sind, das Velowegnetz mit zusätzlichen Hauptverbindungen und Ergänzungen des Basisnetzes zu verdichten. Die Anwendung des Kostenteilers unter den Gemeinden gemäss § 24 Abs. 3 (Variante 1) für die Erstumsetzung von Hauptverbindungen findet dafür keine Anwendung (vgl. § 24 Abs. 4).

Die noch vorhandenen Netzlücken werden in den Velowegnetzplänen besonders hervorgehoben. Sie sind durch die zuständigen Behörden mit konkreten Linienführungen zu schliessen.

§ 7 Mountainbike-Routen

Die regionalen Entwicklungsträger erlassen, analog zu den Wanderwegen, regionale Teilrichtpläne für Mountainbike-Routen. Der Regierungsrat legt dazu strategische Grundsätze fest. Die Gemeinden sind dabei an der Planung zu beteiligen. Da die Gemeinden nicht verpflichtet sind, sich einem regionalen Entwicklungsträger anzuschliessen, ist sicherzustellen, dass auch diese Gemeinden auf ihrem Gemeindegebiet die nötigen Mountainbike-Routen erlassen.

§ 8 Koordination und Planung

In Umsetzung der im Bundesrecht verlangten Koordinationspflicht wird im Weggesetz festgelegt, dass die Netzpläne für Fuss-, Wander- und Velowege unter den Behörden abgestimmt und mit weiteren raumwirksamen Aufgaben koordiniert werden. Dasselbe gilt auch für die Teilrichtpläne für die Mountainbike-Routen. Zudem ist eine Koordination mit dem Bund und den Nachbarkantonen sicherzustellen.

Sie beachten bei der Planung die Anliegen der Land- und Waldwirtschaft und des Natur- und Landschaftsschutzes.

3 Fuss- und Wanderwege

3.1 Zuständigkeiten, Verfahren und Kosten

§ 9 Grundsatz

Entspricht der Regelung im geltenden § 6 des Weggesetzes.

§ 10 Bau und Kennzeichnung

In dieser Bestimmung werden die Regelungen des bisherigen § 7 (teilweise) und § 9 zusammengeführt. Was Teil der Aufwendungen für den Bau der Fuss- und Wanderwege ist, wird neu bei den Kosten in § 11 angeführt.

§ 11 Kosten

In diesem Paragraphen wird die Kostentragung für die Fuss- und Wanderwege in Sinn eines einheitlichen Aufbaus des Weggesetzes ebenfalls separat geregelt. Dabei entspricht Absatz 1 – wie zuvor erwähnt – dem bisherigen § 7 Absatz 2.

§ 12 Bau- und Kreditbeschluss

Entspricht der Regelung im geltenden § 10 des Weggesetzes.

§ 13 Bewilligungspflicht

Entspricht der Regelung im geltenden § 11 des Weggesetzes.

§ 14 Bewilligungsverfahren

Entspricht der Regelung im geltenden § 12 des Weggesetzes.

§ 15 Projektbewilligung

Entspricht der Regelung im geltenden § 13 des Weggesetzes.

§ 16 Vereinfachtes Projektbewilligungsverfahren

Entspricht der Regelung im geltenden § 14 des Weggesetzes, wobei die Verweise der neuen Systematik angepasst wurden.

3.2 Unterhalt und Ersatz

§ 17 Unterhalt und Kosten

Entspricht inhaltlich (teilweise) der Regelung im geltenden § 8 des Weggesetzes, wobei die Zuständigkeit bezüglich Unterhalt und Ersatz redaktionell geschärft wurde.

§ 18 Ersatz und Kosten

Die bisherigen § 18 und § 19 des Weggesetzes wurden in einem Paragraphen zusammengefasst.

3.3 Beiträge

§ 19 Staatsbeiträge an private Fachorganisationen

Entspricht der Regelung im geltenden § 15 des Weggesetzes.

§ 20 Interessiertenbeiträge

Entspricht der Regelung im geltenden § 16 des Weggesetzes.

4 Velowege

4.1 Zuständigkeiten, Kosten und Verfahren

§ 21 Grundsatz

In Absatz 2 dieser Bestimmung wird festgehalten, dass sich die Aufgaben in Bezug auf die Velowege nur auf diese selber und nicht auf Strassen erstrecken, auf denen die Velowege verlaufen.

§ 22 Bau

Die Bauherrschaft von Velowegen liegt grundsätzlich entweder beim Kanton oder den Gemeinden. Der Bau von Velovorzugsrouten liegt ausschliesslich in der Zuständigkeit des Kantons, unabhängig davon, wo sie realisiert werden. Ebenfalls ist der Kanton für den Bau der Hauptverbindungen sowie des Basisnetzes verantwortlich, wenn der Veloweg oder -streifen auf oder an Kantonsstrassen gebaut wird.

Wird das Basisnetz oder werden Hauptverbindungen unabhängig einer Strasse sowie auf oder an Gemeindestrassen oder untergeordneten Strassen gebaut, liegt die Bauherrschaft bei den Gemeinden. Der Kanton kann die Gemeinde unter Androhung der Ersatzvornahme auf ihre Kosten dazu verpflichten, die in ihrer Zuständigkeit liegenden Velowege zu realisieren.

Unter Verweis auf obige Ausführungen unter Kapitel 4.2.2.1 gelten damit übereinstimmend auch die Zuständigkeiten für das Velowegnetz Freizeit.

§ 23 Kennzeichnung

Velowege bedürfen der Kennzeichnung. Dies erfolgt nach den Vorschriften des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts. Bei Velowegen auf privatem Grund kommt § 114 Planungs- und Baugesetz zur Anwendung.

§ 24 Kosten (Variante 1)

Grundsätzlich trägt die Bauherrschaft nach § 22 die Kosten für die Realisierung der Velowege. Bei den Hauptverbindungen in der Zuständigkeit der Gemeinden (ohne zusätzliche, von der Gemeinde bestimmte Hauptverbindungen gemäss § 6 Absatz 5) soll jedoch für die Erstumsetzung ein Kostenteiler zur Anwendung gelangen, der die Kosten unter den Gemeinden solidarisch ausgleicht. Dabei soll der Kanton das Geld der Gemeinden treuhänderisch verwalten. Die Aufwendungen des Kantons für die Verwaltung des Bilanzkontos werden diesem Konto vorab belastet. Es wird diesbezüglich auf die detaillierten Ausführungen unter Kapitel 4.3 verwiesen.

§ 24 Kosten (Variante 2)

Mit dieser Finanzierungsvariante kommt kein Kostenteiler unter den Gemeinden zur Anwendung, sondern die für den Bau zuständige Behörde nach § 22 trägt die Kosten für die Aufwendungen der Realisierung der Velowege, auch bei der Erstumsetzung.

§ 25 Bewilligungspflicht

Velowege unterliegen einer generellen Bewilligungspflicht.

§ 26 Bewilligungsbehörde und -verfahren

Der Kanton ist Bewilligungsbehörde nach § 67 in Verbindung mit den §§ 69 ff. des Strassengesetzes bei Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen sowie dem Basisnetz, sofern diese auf und an Kantonsstrassen verlaufen. Damit übereinstimmend ist er auch Bewilligungsbehörde für die Velowege des Velowegnetzes Freizeit.

Führen Velovorzugsroute, Hauptverbindung sowie das Basisnetz nicht auf oder entlang einer Kantonsstrasse, ist die Gemeinde sinngemäss nach § 67 in Verbindung mit den §§ 71a ff. des Strassengesetzes Bewilligungsbehörde.

Wichtig ist dabei, dass die Behörden beim Bau und beim Unterhalt der Wege die Anliegen der Land- und Waldwirtschaft und des Natur- und Landschaftsschutzes beachten.

§ 27 Koordination und Leitbehörde

Velovorzugsrouten können über mehrere Gemeinden führen. Gleiches kann für ein Velowegprojekt des Velowegnetzes Freizeit gelten. Dafür ist eine Bewilligung mehrerer Gemeinden notwendig. In diesen Fällen haben sie eine Leitbehörde zu bestimmen, die das Verfahren über die betroffenen Gemeinden hinweg koordiniert. Gelingt dies nicht, bestimmt der Regierungsrat abschliessend die zuständige Gemeinde. Dagegen kann kein Rechtsmittel ergriffen werden.

4.2 Unterhalt und Ersatz

§ 28 Unterhalt und Kosten

Grundsätzlich soll auch der Unterhalt – so weit als möglich – nach den bewährten Regelungen des Strassengesetzes erfolgen. Demnach ist der Kanton unter Anwendung von § 80 des Strassengesetzes für den Unterhalt der Hauptverbindungen sowie des Basisnetzes zuständig, sofern diese auf und an Kantonsstrassen verlaufen. Ebenfalls ist er für den Unterhalt der Velovorzugsrouten, unabhängig ihrer örtlichen Lage, sowie im gleichen Umfang für Velowege des Velowegnetzes Freizeit zuständig.

Für alle anderen Hauptverbindungen sowie dem übrigen Basisnetz wird in dieser Bestimmung abweichend vom Strassengesetz festgelegt, dass die Gemeinden für den Unterhalt zuständig sind, auch wenn der Veloweg auf einer Privatstrasse oder anderweitig verläuft. Damit wird sichergestellt, dass die Zuständigkeit für die Velowege bei den Gemeinden und nicht bei Privaten liegt.

Die Kosten für den Unterhalt tragen Kanton und Gemeinden entsprechend ihrer Zuständigkeit für die Unterhaltsmassnahmen.

§ 29 Ersatz

Sofern Velowege oder Teile davon aufgehoben werden, sorgt die gemäss diesem Gesetz für den Bau zuständige Behörde auf ihre Kosten für angemessenen Ersatz. Es gilt die für den Bau vorgeschriebene Zuständigkeit gemäss § 22.

Velowege sind gemäss Art. 9 Abs. 2 des Veloweggesetzes des Bundes insbesondere zu ersetzen, wenn sie nicht mehr frei befahrbar sind, wenn sie unterbrochen werden, wenn sie nicht mehr sicher befahren werden können (so wenn sie auf einer längeren Wegstrecke von Motorfahrzeugen stark oder schnell befahren werden), wenn sie zu Velowegnetzen für die Freizeit gehören oder wenn ihre Attraktivität stark eingeschränkt wird.

4.3 Strassenpolizeiliche Vorschriften

§ 30

Für Velowege, welche Bestandteil einer Strasse gemäss Strassengesetz sind, sind die strassenpolizeilichen Bestimmungen nach den §§ 84 ff. des Strassengesetzes sinngemäss anwendbar.

5 *Mountainbike-Routen*

5.1 *Zuständigkeiten, Verfahren und Kosten*

§ 31 *Grundsatz*

Mountainbike-Routen verwenden häufig Wanderwege als Fahrstrecken. Für diese sollen deshalb sinngemäss die Bestimmungen über die Wanderwege gelten.

Für die Planung der Mountainbike-Routen sind die Regionalen Entwicklungsträger zuständig. Gebaut und unterhalten werden die Mountainbike-Routen, wie die Wanderwege, durch die Gemeinden. Diese Aufgaben können an interessierte Organisationen übertragen werden.

§ 32 *Bau und Kennzeichnung*

Für den Bau der Mountainbike-Routen sind – gleich wie bei den Wanderwegen – die Gemeinden nach den Richtlinien des Bundes und des Kantons zuständig.

§ 33 *Kosten*

Die Aufwendungen für den Bau umfassen die Kosten für die Projektierung, den Erwerb von Rechten, die Bauausführung, die Anpassungsarbeiten und die erstmalige Kennzeichnung. Die Kosten sind durch die Gemeinden zu tragen.

§ 34 *Bewilligungspflicht*

Für den Bau einer Mountainbike-Route benötigt es eine Projektbewilligung. Es sind die Anliegen der Land- und Waldwirtschaft sowie des Natur- und Landschaftsschutzes zu beachten.

§ 35 *Bewilligungsverfahren*

Für das Bewilligungsverfahren gelten sinngemäss die Bestimmungen in den §§ 14-16 des Weggesetzes namentlich zu den Fuss- und Wanderwegen.

5.2 *Unterhalt und Ersatz*

§ 36 *Unterhalt und Kosten*

Der Unterhalt umfasst den betrieblichen und baulichen Unterhalt sowie die Erneuerung. Der Unterhalt sowie die Kostentragung dafür liegen in der Zuständigkeit der Gemeinden. Sie können einzelne Lasten des betrieblichen Unterhalts der Mountainbike-Routen, wie Reinigung, Beleuchtung und Schneeräumung, oder Anteile der damit verbundenen Kosten den interessierten Grundeigentümerinnen und -eigenthümern überbinden.

Die Gemeinden sorgen dafür, dass die Mountainbike-Routen in gutem Zustand erhalten bleiben und dass sie frei und möglichst gefahrlos begangen werden können. Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung ist zu gewährleisten.

§ 37 *Ersatz*

Sind öffentliche Mountainbike-Routen nicht mehr vorhanden, beschädigt oder nicht mehr gefahrlos befahrbar, sind sie durch die Gemeinde auf ihre Kosten zu ersetzen.

§ 38 *Haftung*

Die Gemeinde haftet für Schäden, die wegen Mängel der öffentlichen Mountainbike-Routen entstanden sind, einschliesslich für fehlende Sicherheitsabschränkungen oder mangelhaftem Unterhalt. Die Haftung richtet sich nach dem Haftungsgesetz, soweit diese nicht durch das Bundesrecht oder abweichende kantonale Haftungsvorschriften geregelt ist.

Sofern Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer aufgrund ihrer Rechtsstellung schadenersatzpflichtig sind, können sie auf die Gemeinde Rückgriff nehmen, sofern sie dies der Gemeinde umgehend nach Bekanntwerden melden.

6 *Übrige öffentliche Wege*

§ 39

Die Gemeinden können weitere öffentliche Wege, wie Ufer-, Reit- und Mountainbikewege sowie Mountainbikeanlagen und -pisten bauen, ändern, unterhalten und kennzeichnen. Die Regelungen zu den Fuss- und Wanderwegen finden sinngemäss Anwendung.

7 *Private Wege*

§ 40 *Grundsatz*

Entspricht der Regelung im geltenden § 26 des Weggesetzes.

§ 41 *Handeln der Gemeinden*

Entspricht der Regelung im geltenden § 27 des Weggesetzes.

§ 42 *Unterhalt*

Entspricht der Regelung im geltenden § 28 des Weggesetzes.

8 *Rechtliche Sicherung des Zugangs*

§ 43 *Öffentlicherklärung*

Entspricht der Regelung im geltenden § 29 des Weggesetzes.

§ 44 *Gemeingebrauch*

Entspricht der Regelung im geltenden § 30 des Weggesetzes, ergänzt mit der Nennung der Velowege und der öffentlichen Mountainbike-Routen.

9 *Rechtsschutz, Aufsicht und Vollzug*

§ 45 *Rechtsmittel*

Entspricht der Regelung im geltenden § 31 des Weggesetzes.

§ 46 *Einsprache- und Beschwerdebefugnis*

Entspricht der Regelung im geltenden § 32 des Weggesetzes.

§ 47 *Aufsicht und Vollzug*

Entspricht teilweise der Regelung im geltenden § 33 des Weggesetzes.

Da das Veloweggesetz des Bundes vorgibt, dass die Velowegnetze sowie Mountainbike-Routen bis Ende 2042 umgesetzt sein müssen, wird zusätzlich ein Monitoring durch die kantonale Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr über den Umsetzungsstand des Velowegnetzes sowie der Mountainbike-Routen in den Gemeinden eingeführt. Dazu haben diese der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr ab Inkrafttreten jährlich per 31. Januar unaufgefordert einen Bericht über die von ihnen realisierten Verbindungen sowie die Umsetzungsplanung der folgenden vier Jahre zu melden.

10 Schlussbestimmungen

§ 48 Einführungs- und Übergangsbestimmungen

Der Velowegnetzplan ist bis Ende 2027, die Teilrichtpläne zu den Mountainbike-Routen sind bis 2 Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes behördenverbindlich festzulegen. Zudem sind das Velowegnetz und die Mountainbike-Routen bis Ende 2042 umzusetzen. Gemäss Artikel 19 Absatz 2 Veloweggesetz kann das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Fristen ausnahmsweise für einzelne Gebiete verlängern.

Die in diesem Gesetz für den Bau zuständige Behörde hat die Erstumsetzung vorzunehmen. Darunter fällt die Erstellung, der Ausbau, die Erneuerung, der Ausbau und ausnahmsweise auch der bauliche Unterhalt. Grundsätzlich fällt der bauliche Unterhalt unter die Unterhaltsbestimmung gemäss § 28 Weggesetz. Da aber zur Umsetzung des Velowegnetzes nach den neuen Vorgaben teilweise lediglich solche Massnahmen erforderlich sind, um die neuen Vorgaben zu erfüllen, soll bei der einmaligen Erstumsetzung von Hauptverbindungen auch der bauliche Unterhalt unter den Kostenteiler der Finanzierung (bei Umsetzung der Variante 1) gemäss § 24 Weggesetz fallen.

Gesetzesänderungen

Es sind keine Fremdänderungen vorgesehen.

Aufhebung

Das geltende Weggesetz wird aufgehoben. Zudem ist das heutige Radroutenkonzept 1994 (ergänzt 2009) mit den Netzplänen mit Inkrafttreten der neuen Velowegnetzpläne aufzuheben.

Inkrafttreten

Das gesamtrevidierte Weggesetz soll am 1. Juli 2027 in Kraft treten.

6 Revision Wegverordnung, Verordnungsbestimmungen im Einzelnen

1 Zuständigkeit, Verfahren

§ 1 Zuständige Behörde

Neu ist die Dienststelle Verkehr- und Infrastruktur zuständig für die gemäss dem Weggesetz zu erfüllenden Aufgaben durch den Kanton, sofern nicht eine andere Stelle bezeichnet ist.

§ 2 Projektbewilligungsgesuch, Beilagen

Entspricht der Regelung im geltenden § 2 der Wegverordnung.

§ 3 Kantonale Leit- oder Entscheidungsbehörde

Hier wird die Dienststelle Verkehr- und Infrastruktur anstelle der Dienststelle Raum und Wirtschaft als die für den Kanton handelnde Behörde bezeichnet.

§ 4 Koordination

Entspricht der Regelung im geltenden § 4 der Wegverordnung.

§ 5 Einsprachen

In diesem Paragraphen wurde lediglich eine redaktionelle Ergänzung vorgenommen.

§ 6 Vereinfachtes Projektbewilligungsverfahren

Die Regelung entspricht grundsätzlich dem bisherigen § 6 der Wegverordnung. Der Paragraphenverweis in Absatz 1 wurde redaktionell an die neuen Paragraphennummerierung des Weggesetzes angepasst.

2 Private Fachorganisationen

§ 7

Die Regelung entspricht grundsätzlich dem bisherigen § 7 der Wegverordnung. Der Verein Luzerner Wanderwege erfüllt neu für die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur statt für die Dienststelle Raum und Wirtschaft die im Leistungsauftrag der Dienststelle festgelegten Aufgaben.

3 Bilanzkonto Velohauptverbindungen

§ 8

In dieser Bestimmung wird festgelegt, wer beim Kanton das für die Gemeinden treuhänderisch zu verwaltende Bilanzkonto verwaltet und die Finanzierungsbeiträge an die Gemeinden zu Refinanzierung ihrer Aufwendungen verfügt.

Für die Anfechtbarkeit der Verfügung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur gelten – abweichend vom Grundsatz in § 45 des Weggesetzes – die Regeln des Verwaltungsrechtspflegegesetzes.

Aufhebung

Die geltende Wegverordnung wird aufgehoben.

Inkrafttreten

Das gesamtrevidierte Wegverordnung soll zusammen mit dem neuen Weggesetz am 1. Juli 2027 in Kraft treten.

7 Auswirkungen der Gesetzesänderungen

7.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen

Die Vorlage hat geringfügige personelle Auswirkungen für die kantonale Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr, die mit zusätzlichen Aufgaben betraut wird. Die geplanten

Investitionen zur Umsetzung der Velonetzpläne sollen – wie bereits in der Vernehmlassungsbotschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs» vom September 2025 dargelegt – im Wesentlichen mit den bestehenden personellen Ressourcen geplant und umgesetzt werden, einerseits durch Auslagerung von Aufgaben, andererseits durch Bündelung von Einzelprojekten. Im Detail wird auf die Ausführungen in der entsprechenden [Vernehmlassungsbotschaft](#), S. 9, verwiesen. Hingegen entstehen dem Kanton und den Gemeinden mit der Umsetzung des Bundesauftrages aus dem Velogesetz namhafte finanzielle Aufwendungen für die Erstumsetzung des Velowegnetzes. Es wird diesbezüglich auf die Ausführungen unter Kapitel 4.3.1 verwiesen. Die effektiv zur Verfügung stehenden Mittel für die Umsetzung der kantonalen Massnahmen richten sich jährlich nach dem Aufgaben- und Finanzplan. Demnach erfolgt die Umsetzung je nach Finanz- und Investitionsplanung allenfalls zeitlich gestaffelt oder verzögert.

8 Weiteres Vorgehen

Die öffentliche Auflage der Ergänzung des kantonalen Richtplans zum Kapitel 32 «Fuss- und Veloverkehr» dauert vom 17. April bis 16. Juni 2026. Der Kantonsrat soll die Ergänzung des Kantonalen Richtplans, Richtplankarte und Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, in der ersten Jahreshälfte 2027 zur Kenntnis erhalten. Die vorliegende Ergänzung der Richtplankarte und des Kapitels 32 soll dem Bund zusammen mit dem im Herbst 2025 öffentlich aufgelegten kantonalen Richtplan nach der Beschlussfassung darüber durch Kantonsrat und Regierungsrat zur Genehmigung eingereicht werden.

Die Vernehmlassung zum vorliegenden Entwurf des Weggesetzes und der Wegverordnung dauert vom 6. März bis 16. Juni 2026, die Auswertung soll Ende des zweiten sowie anfangs des dritten Quartal 2026 erfolgen. Die bereinigte Gesetzesvorlage soll danach im Kantonsrat behandelt werden und am 1. Juli 2027 in Kraft treten.

Verzeichnis der Beilagen

Beilage 1 Masterplan Velo 2035

Beilage 2 Aufwandschätzung Kostenteiler pro Gemeinde (Variante 1)

Beilage 3 Plan Velowegnetz Alltag nach Zuständigkeit Kanton – Gemeinden

Beilage 4 Plan Velowegnetz Alltag nach Priorisierung Schwachstellen

Beilage 5 Plan Velowegnetz Freizeit Routenplan Veloland

Beilage 6 Plan Velowegnetz Freizeit Änderungen Velolandrouten

Beilage 7 Plan Velowegnetz Freizeit Zielgruppen

Anpassung Velolandrouten

Neu geschaffene Routen:

Route	Ziel
Lokale Route Wauwilermoos	Schaffen einer familienfreundlichen Route und Inszenierung des Wauwilermoos sowie der Pfahlbausiedlung (UNESCO-Weltkulturerbe «Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen»).
"Äusserer Ring" Luzern	Ring um Luzern, der es ermöglicht, Touren über Velolandrouten flexibel zu verknüpfen.
Lokale Route im Raum St. Urban-Melchnau	Einbindung Rottalbahn-Trail in Veloland-Route und Vermeidung einer Netzlücke im Velowegnetz Freizeit durch den Wegfall der VL 38 im Luzerner Hinterland.
Zugersee-Runde	Neue Seerunde um den Zugersee durch die Kantone ZG und SZ mit Führung über Itelfingen (LU).
Rigi-Runde	Schaffung einer Rennvelorunde um die Rigi durch den Kanton SZ. Im Kanton LU bildet der heutige Korridor der VL 38 die Basis für die Linienführung. Diese wird im Raum Weggis optimiert.

An den folgenden Veloland-Routen werden Optimierungen vorgenommen:

Route	Änderung
VL 3 Nord-Süd Route	Lokale Qualitätsoptimierungen: • Führung entlang des Sempachersees via Korridor VL 94 (zwischen Kirchbühl und Eich) und Römerweg (zwischen Eich und Schenkon). • Optimierung Ortsdurchfahrt Rothenburg. • Umfahrung Bundesplatz auf neuem Veloweg entlang Bahngleis in der Stadt Luzern.
VL 4 Alpenpanorama Route	Aufhebung Doppelführung im Raum Sörenberg. Beibehaltung des Abschnittes über Kemmeribodenbad. Die Rennvelo-Führung via Schüpfheim wird ins Freizeitbasisnetz überführt.
VL 9 Seen-Route	Thema See wird stärker aufgegriffen. Umlegung von Reuss zum Vierwaldstättersee über Korridor VL 38.
VL 24 Emmental-Entlebuch	Ausgestaltung als Flussroute. Führung wo möglich entlang der kleinen Emme sowie Optimierung Ortsdurchfahrt Escholz matt.
VL 67 Wynental-Route	Route wird gekürzt. Neuer Endort Beromünster anstatt Stadt Luzern.
VL 73 Wiggertal-Glaubenberg	Aufsplittung der zwei komplett unterschiedlichen Routenteile. Führung nördlich von Ruswil bleibt unverändert. Wird neu ab Ruswil auf der bisherigen Route VL 38 bis Luzern geführt. Renggpas

	und Glaubenberg werden ins Freizeitbasisnetz überführt.
VL 77 Rigi-Reuss-Klettgau	Wird neu zur Reuss-Route und folgt wo möglich entlang dem Reussufer.
VL 84 Mittelländer Hügelroute	Lokale Qualitätsoptimierungen: • Optimierung Ortsdurchfahrt Dagmersellen • Optimierung Einfahrt Sursee von Knutwil her
VL 99 Herzroute	Führung entlang Soppisee
VL 599 Herzschnleufe Seetal	Routenoptimierung im Raum Ballwil

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch/verwaltung/BUWD