

32 Fuss- und Veloverkehr

Ziele

Strassen und Wege sind für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende aller Altersgruppen sicher und attraktiv gestaltet.

Der Fuss- und Veloverkehr leistet einen wichtigen Anteil am Gesamtverkehr und ist ein wichtiger Bestandteil innerhalb der multimodalen Wegketten. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr (Modalsplit) hat sich signifikant erhöht.

2042 sind die Wegnetze für den Fuss- und Veloverkehr zusammenhängend, durchgehend und bedarfsgerecht ausgebaut.

Beim Freizeitverkehr bestehen gute Angebote für Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrende.

Stossrichtungen

Der Fuss- und Veloverkehr wird als wesentlicher Beitrag für eine gesundheitsfördernde, nachhaltige, flächeneffiziente sowie klimaneutrale Mobilität gestärkt.

Die Erschliessung der Siedlungszentren und die Feinerschliessung in Zentrumsgebieten für den Fuss- und Velo-Alltagsverkehr werden für alle Bedarfsgruppen optimiert. Die Wohngebiete und Zielorte beziehungsweise -nutzungen wie Bildung, Arbeit, Freizeit, Kultur, Einkauf, öffentliche Einrichtungen sind untereinander gut und sicher zu verbinden.

Es wird ein sicheres, durchgängiges, zusammenhängendes und direktes kantonales Velonetz mit Veloabstellanlagen an den Zielorten realisiert. Das kantonale Velonetz wird mit den kommunalen Netzen abgestimmt.

Die Attraktivität des Wanderwegnetzes wird langfristig gesichert und gesteigert.

Die verschiedenen Interessen und Konflikte beim Ausbau der Mountainbike-Infrastruktur werden koordiniert.

Koordinationsaufgaben

321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen

Der Kanton erarbeitet ein Velokonzept, bestehend aus einem Zielbild und einem Masterplan für die Umsetzung. Die entsprechenden Massnahmen sind in der Realisierung priorisiert. Der Masterplan Velo wird periodisch überprüft und angepasst. Kanton und Gemeinden realisieren das kantonale Velowegnetz gemäss ihren Zuständigkeiten. Der Richtplan legt das Velowegnetz Alltag mit den Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen sowie dem Basisnetz in Zuständigkeit des Kantons und das Velowegnetz Freizeit fest. 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. Das Basisnetz in Zuständigkeit der Gemeinden wird mit einem Anordnungsspielraum festgelegt und von den Gemeinden in Absprache mit dem Kanton konkretisiert. Bis 2030 erarbeiten die Gemeinden dazu ein Umsetzungskonzept.

Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
Zeitraum: Daueraufgabe

322 Kantonale Strategie «Mountainbike-Lenkung» erarbeiten

Der Kanton erarbeitet, abgestimmt mit den Nachbarkantonen, SchweizMobil, den Tourismusorganisationen und den Regionalen Entwicklungsträgern eine kantonale Strategie «Mountainbike-Lenkung». Diese wird auf das Wanderwegnetz (Koexistenz) sowie auf die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes, der Wald-, der Landwirtschaft und der Jagd abgestimmt. Sie wird periodisch überprüft und angepasst.

Federführung: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
Zeitraum: Daueraufgabe

323 Mountainbike-Routennetz

Das Mountainbike-Routennetz ist regional abzustimmen. Die Regionalen Entwicklungsträger legen das Mountainbike-Routennetz in regionalen Teilrichtplänen fest. Sie überprüfen das Netz laufend und passen es bei Bedarf an. Das Mountainbike-Routennetz ist mit dem Wanderwegnetz zu koordinieren. Dabei gilt der Grundsatz der Koexistenz.

Federführung: Regionale Entwicklungsträger
Zeitraum: Daueraufgabe

324 Wanderwegnetz

Das Wanderwegnetz ausserhalb der Siedlungsgebiete ist regional abzustimmen. Die Regionalen Entwicklungsträger legen das Wanderwegnetz in regionalen Teilrichtplänen fest. Sie überprüfen das Netz laufend und passen es bei Bedarf an. Das Wanderwegnetz ist mit den Wegen innerhalb der Siedlungsgebiete zu verknüpfen.

Federführung: Regionale Entwicklungsträger
Zeitraum: Daueraufgabe

325 Kommunale Fussweg- und Velonetze planen und umsetzen

Die Gemeinden planen das Fussweg- und Velonetz in den kommunalen Erschliessungsrichtplänen sowie in den kommunalen Richtplänen und setzen diese um. Die Gemeinden stimmen ihre Planungen auf die Nachbargemeinden, das Wanderwegnetz, die öV-Haltestellen, das kantonale Velokonzept, das Programm Gesamtmobilität, die Agglomerationsprogramme sowie auf ihre Ortsplanungen ab.

Federführung: Gemeinden
Zeitraum: Daueraufgabe

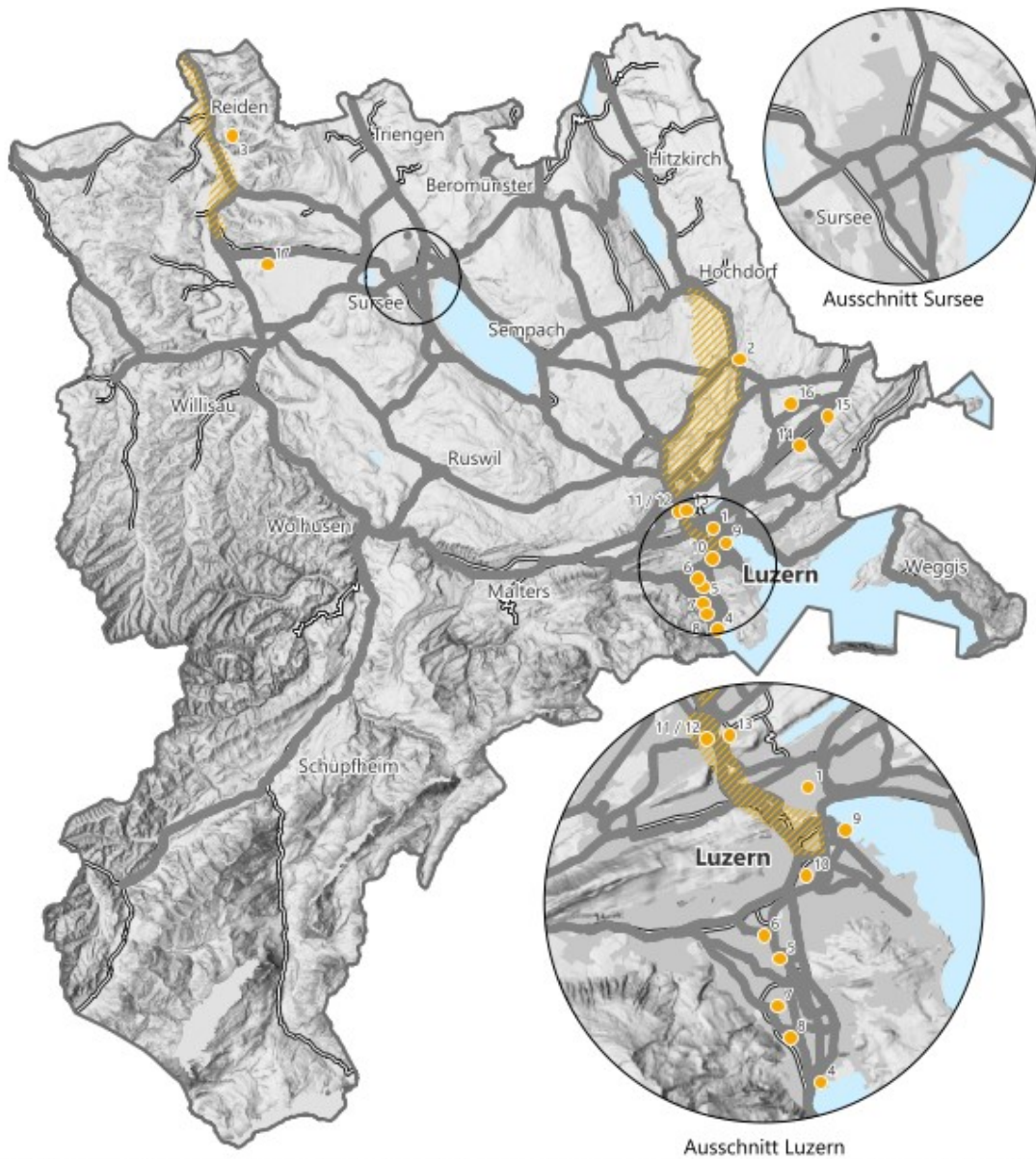
Räumliche Festlegungen

Netzlücken und neue Verbindungen abseits von Kantonsstrassen (für die Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen des Alltagsnetzes)

Nr.	Gemeinde/n	Vorhaben	Verortung	Koordinationsstand
1	Emmen – Luzern	Korridor Velovorzugsroute (Linienführung noch zu definieren)	Emmen, Seetalplatz–Luzern, Bahnhof	VO
2	Hochdorf – Eschenbach – Emmen	Korridor Velovorzugsroute (Linienführung noch zu definieren)	Hochdorf, Zentrum–Emmen, Seetalplatz	VO
3	Nebikon – Dagmersellen – Reiden–Wikon – Zofingen	Korridor Velovorzugsroute (Linienführung noch zu definieren)	Nebikon, Gründefeld–Wikon, Kantonsgrenze	VO
4	Horw	Netzlücke schliessen	Ebenastrasse–Kreisel Technikum	ZE
5	Kriens	Netzlücke schliessen	Kreisel Nidfeld–Freigleis	ZE
6	Kriens	Netzlücke schliessen	Kreisel Arsenal–Freigleis	ZE
7	Kriens	Netzlücke schliessen	Nord-Süd-Verbindung Kreuzstrasse–Ringstrasse	ZE
8	Kriens	Netzlücke schliessen	Nord-Süd-Verbindung Kreisel Steinibach–Veilchenstrasse	VO
9	Luzern	Netzlücke schliessen	Bahnhofgebiet (Zentralstrasse, Bürgenstrasse, Frohburgstrasse)	VO
10	Luzern	Netzlücke schliessen (fehlende Brücke)	Freigleis bis Fruttstrasse	ZE
11	Luzern	Netzlücke schliessen (fehlende Brücke)	Neue Reussquerung	ZE
12	Luzern	Netzlücke schliessen (Verbreiterung Unterführung)	Unterführung Bahndamm	ZE
13	Luzern	Netzlücke schliessen	Reussegg–Ibachbrücke	ZE
14	Buchrain – Dierikon - Root	Netzlücke schliessen	Leisibach–A de Ron	ZE
15	Root	Netzlücke schliessen	Oberdorf–Hochscherzlen	ZE
16	Root	Netzlücke schliessen (fehlende Brücke und fehlender Weg)	Dorfstrasse Perlen–Perlenschachen	VO
17	Egolzwil	Netzlücke schliessen	Moos–Hübeli	VO

Koordinationsbedarf auf Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen des Alltagsnetzes

Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen des Alltagsnetzes



Ausgangslage

Koordinationsbedarf



Velovorzugsroute und Velohauptverbindung



Korridor Velovorzugsroute

Erläuterungen

Veloverkehrsplanung

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

Im Richtplan werden die drei Kategorien des Velonetzes Alltag (Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz) und das Freizeitbasisnetz dargestellt. Die Umsetzungsmassnahmen fliessen in das Programm Gesamtmobilität ein. Das Velonetz Alltag besteht aus drei Netzkategorien:

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

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

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. Das Basisnetz in Zuständigkeit der Gemeinden ist im Richtplan mit einem Anordnungsspielraum festgelegt. Die Gemeinden legen die konkrete Linienführung in Absprache mit dem Kanton fest. Der Richtplan wird mit der definitiven Festlegung fortgeschrieben. Die Gemeinden erarbeiten auf Grundlage der kantonalen Vorgaben ein Umsetzungskonzept und stimmen dieses mit dem Kanton ab.

Die in der Textkarte sowie der Tabelle beschriebenen Vorhaben umfassen die Korridore für die Velovorzugsrouten, bei denen die Linienführung noch nicht genau festgelegt werden konnte, sowie Netzlücken auf den festgelegten Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen. Netzlücken sind fehlende Verbindungsstücke, zum Beispiel Wege oder Brücken. Es handelt sich dabei nicht um Schwachstellen, bei denen die bestehende Infrastruktur ungenügend ist. Im Bereich der Korridore für Velovorzugsrouten wird mittels Korridorstudien die Linienführung festgelegt und im Richtplan fortgeschrieben. Für die Linienführung sind aus Kostengründen in erster Linie bestehende Verbindungen in Zuständigkeit des Kantons zu wählen. Zusätzliche Verbindungen sind möglichst zu vermeiden.

Der im Richtplan dargestellte Koordinationsbedarf umfasst die Netzlücken auf den Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen sowie das gesamte Basisnetz in Zuständigkeit der Gemeinden. Die im Richtplan 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.

Planung und Realisierung von Mountainbike-Infrastrukturen

Das Mountainbiken nimmt zu und führt insgesamt zu einer Intensivierung der Nutzung auf bestehenden Weginfrastrukturen. Dadurch ergeben sich häufiger Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen (Mountainbike, Radfahren, E-Bike, Wandern, Reiten, Trailrunning, Waldeigentum, Forst, Landwirtschaft, Jagd usw.). Die bestehenden Angebote verlaufen fast ausschliesslich auf Forst- und Asphaltstrassen. Damit entsprechen sie nicht den Anforderungen der Mountainbike-Infrastrukturen mit einem grösseren Anteil an schmalen Wegen mit natürlicher Oberfläche.

Das Veloweggesetz verpflichtet den Kanton, ein Velowegnetz auch für den Freizeitverkehr (inkl. Mountainbiken) zu planen und zu realisieren. Der Kanton Luzern verfolgt dabei prioritär den Grundsatz der Koexistenz von Mountainbike und anderen Nutzenden auf bestehenden Weginfrastrukturen (Wander- und Bewirtschaftungswege). Eine Lenkung der Bikenden mit natur- und landschaftsschonenden sowie bedarfsgerechten Wegen ist notwendig.

In der Strategie «Mountainbike-Lenkung» regelt der Kanton Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt. Die weitere Konkretisierung namentlich mit Planung und Unterstützung bei der Realisierung ist Aufgabe der Regionalen Entwicklungsträger.

Fuss- und Wanderwegplanung

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

Kommunale Fuss- und Velonetzplanung

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

Grundlagen

- Kantonales Velokonzept, in Erarbeitung (Stand Vernehmlassung Frühling 2026)
- Planungsbericht B140 Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, September 2022
- Arbeitshilfe Mountainbike-Wege im Luzerner Wald, Planung und Umsetzung. Kanton Luzern, August 2020
- Kantonale Strategie Mountainbike-Lenkung, in Erarbeitung