

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

Die Stellungnahme wurde am 09. Jun 2026 um 17:53:56 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

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

Teilnehmerangaben:

Grüne Luzern
Brüggligasse 9
6004 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

220424

Fragebogen Gesamtrevisionen Weggesetz (WegG) und Wegverordnung (WegV)

Sind Sie im Grundsatz mit der Vorlage einverstanden?

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Die GRÜNEN begrüßen es sehr, dass der Kanton nun noch knapp rechtzeitig das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz; SR Nr. 705) umsetzen will. Das Gesetz 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. Das ist ein wichtiger Schritt zu mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden für mehr Klimaschutz und eine bessere Flächeneffizienz der Mobilität. Wenn mehr Luzerner:innen das Velo regelmässig nutzen können dank sicheren Velowegen, werden sie damit die Strassen entlasten und somit sehr preisgünstig Stausunden abbauen. Davon profitiert insbesondere auch die Wirtschaft. Die Anpassung WegG ist ein wichtiger Bestandteil der Umsetzung des Veloweggesetzes. Es fehlen jedoch wichtige Punkte um das nationale Veloweggesetz umzusetzen (siehe konkrete Anträge unten) und daher muss aus Sicht der GRÜNEN noch einiges verbessert werden.

Sind Entwurf und Erläuterungen vollständig und verständlich?

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Die Botschaft ist gut formuliert. Es fehlt aber der wichtige Hinweis, dass dieses Veloweggesetz auf Grund einer nationalen Volksabstimmung eingeführt wurde. Das Veloweggesetz geht auf die von Pro Velo und weiteren Organisationen im Jahr 2015 lancierte Velo-Initiative zurück. Der Bund reagierte mit einem direkten Gegenvorschlag. Der Gegenvorschlag ergänzte Artikel 88 der Bundesverfassung. Damit kann Bund den Kantonen klare Vorgaben für den Bau von Velowegen machen. Der Bund legte so auch fest, dass die Kantone zuständig sind für die Velowege. Daraufhin wurde die Velo-Initiative zu Gunsten des Gegenvorschlags zurückgezogen. Die kurz darauf durchgeführte nationale Abstimmung zeigte klar, dass die Schweizer Stimmbewölkerung mehr und sichere Velowege will: Der Gegenvorschlag „Bundesbeschluss Velo“ wurde 2018 mit 74 % Ja-Stimmen und von allen Ständen angenommen. Dies ist wichtig zu erwähnen. Der Kanton erfüllt mit diesem Vorgehen lediglich einen Entscheid der Bevölkerung, der mit grosser Klarheit und bereits vor 8 (!) Jahren gefällt wurde. Das Gesetz ist seit dem 1.1.2023 in Kraft und der Kanton Luzern muss nun endlich mit der Umsetzung starten.

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Aus Sicht der Grünen ist eine Finanzierung mit Beiträgen nur proportional zur Einwohnerzahl zielführender und viel einfacher zu berechnen als der vorgeschlagene Kostenteiler (mit Einwohnerzahl und Veloangebot). Tendenziell würden so ländliche Gemeinwesen mit geringer Einwohnerzahl und grossem Netzangebot entlastet. Der Kanton soll alle Hauptverbindungen finanzieren. Denn Hauptverbindungen sind für das zusammenhängende kantonale Velonetz entscheidend. Die Gemeinde trägt nicht die Verantwortung, wenn sie eine ideale direkte Gemeindestrasse anzubieten hat und so die Netzrealisierung auf der Kantonsstrass ersetzt (Beispiel Baldegg-Gelfingen). Es gibt nur wenige Hauptverbindungen, welche nicht auf Kantonsstrassen verlaufen. Eine einheitliche Planung und Finanzierung vereinfacht die Abläufe. Basis- und Freizeitrouten werden in der Vernehmlassungsversion von jeder Gemeinde für ihr Gebiet finanziert. Damit droht ein Flickenteppich in der Umsetzung. Wenn dieses Netz solidarisch von den Gemeinden mit einem Kostenteiler finanziert wird, steigt der kommunale Umsetzungsdruck und damit die Realisierungswahrscheinlichkeit. Alle Personen im Kanton Luzern profitieren von Basis- und Freizeitrouten im ganzen Kanton Luzern.

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

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

Begründung:
Variante 2

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

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

Begründung:
Art. 24 Dieser Artikel muss entsprechend den Ausführungen oben angepasst werden:
- Der Kostenteiler gilt für Basis- und Freizeitroutes, statt Hauptverbindungen
- Die Berechnung des Kostenteilers kann aus Sicht Pro Velo angepasst werden: nur mit Einwohnerzahl und ohne Veloangebot

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Die Grünen sind nicht damit einverstanden, dass die Mountainbike-Routen nicht im Richtplan eingetragen werden. MTB-Wege, -Anlagen und -Pisten ausserhalb befestigter Strassen und Wege in Wald und Flur sind analog zu §7 «Mountainbike-Routen» einer Richtplanungs- und Kennzeichnungspflicht zu unterstellen. Das Biken auf Wanderwegen im Rahmen des Koexistenzprinzips und auf übrigen Wegen abseits des Strassennetzes sollte gesetzlich geregelt nur auf «offiziellen und geeigneten» (d.h. auch zwingend: entsprechend signalisierten) Abschnitten zulässig sein. Das Abschieben der konkreten Netz- und Infrastrukturplanung für das Mountainbike-Routen-netz auf die Ebene der Regionalen Entwicklungsträger und für die MTB-Wege auf die Ebene der Gemeinden (dort sogar ohne formelle Planungspflicht) ist nicht stufengerecht und problematisch. Von Planung und Bau von MTB-Infrastrukturen sind zahlreiche gesetzlich auf Kantonsebene verankerte Regelungsgebiete betroffen (u.a. RPG, NHG, Waldgesetz, Jagdgesetz, etc.), deren Vollzug zwingend einer Gesamtsicht bedürfen.

4. Haben Sie weitere Fragen, Bemerkungen oder Anträge?

Weitere Fragen/Bemerkungen/Anträge

Text-Rückmeldungen

| Bereich | Kapitel | Antrag / Bemerkung | Begründung |
|---|--------------------------|---|--|
| Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung | § 6 Velowegnetz | Das Velonetz ist zu ergänzen, damit das nationale Veloweggesetz erfüllt wird. Zusätzlicher Absatz notwendig: Absatz 2 Die Gemeinden sind verpflichtet, in Zusammenarbeit mit der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr das Basisnetz zu ergänzen. Dies insbesondere wo Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit noch nicht mit dem Velonetz erschlossen sind. Die angemessene Netzdichte mit einer Maschenweite von maximal 500m im besiedelten Gebiet muss gewährleistet werden. | Das Basisnetz entspricht jedoch noch nicht der geforderten Dichte im Veloweggesetz (VWG). Das VWG fordert die Erschliessung u.a. insbesondere von Schulen durch das Velowegnetz Alltag. Dies ist im Velonetzplan noch nicht gewährleistet. Beispielsweise liegt die Kantonsschule Willisau rund 450m vom Velonetz Alltag entfernt und die Schulen Steinhof (Luzern) oder Gabeldingen (Kriens) über 500m. Das heisst, auch das Velonetz für die umliegenden Wohnquartiere entspricht nicht der angemessenen Netzdichte gemäss Veloweggesetz Art. 6. Die Praxishilfe Velowegnetzplanung vom Bund definiert die Maschenweite innerorts mit 200m bis maximal 500m. Dies ist in Luzern durch die kantonal geplanten Velobasisrouten noch nicht erreicht. Neben den oben erwähnten Beispielen betrifft dies beispielsweise auch das Gebiet Ottigenbühl in Ebikon. Daher sollen die Gemeinden im Gesetz beauftragt werden, das Velonetz auf ihrem Gebiet mit Basisverbindungen zu vervollständigen. Die Fachstelle Fuss und Veloverkehr entscheidet gemäss den Kriterien vom Veloweggesetz (Erschliessung und Maschenweite) über die Aufnahme im kantonalen Velonetzplan. |
| Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung | § 6 Velowegnetz | Das Velonetz ist zu ergänzen, damit das nationale Veloweggesetz erfüllt wird. Zusätzlicher Absatz notwendig: Absatz 2 "Die Gemeinden definieren in Koordination mit der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr für alle Bahn- und Bushöfe auf ihrem Gebiet die notwendige Anzahl und Lage der Veloparkierungsanlagen und setzen dies um." | Das Veloweggesetz fordert die Festlegung von Alltagsvelonetzen mit Veloparkierungsanlagen. Die Gemeinden sollen verpflichtet, mindestens an allen Bahn- und Bushöfen auf ihrem Gebiet die notwendige Anzahl Veloabstellplätze zu definieren und umzusetzen. |
| Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung | § 22 Bau | Alle Haupttrouten sind durch den Kanton zu finanzieren. Daher ist der Absatz 1 ist wie folgt anzupassen: "Der Bau von Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen unabhängig ihrer örtlichen Lage sowie der Bau des Basisnetzes auf oder an Kantonsstrassen obliegt dem Kanton." | Die Hauptverbindungen sind für das zusammenhängende kantonale Velonetz entscheidend und somit Aufgabe des Kantons. Zusätzlich kann die Gemeinde nichts «dafür», wenn sie eine ideale direkte Gemeindestrasse anzubieten hat und so die Netzrealisierung nicht auf der Kantonsstrasse erfolgen muss (Beispiel Baldegg-Gelfingen). Es gibt nur wenige Hauptverbindungen, die nicht auf Kantonsstrassen verlaufen. Eine einheitliche Planung und Finanzierung vereinfacht die Abläufe. |
| Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung | § 24 Kosten (Variante 1) | Die Erstellung der Basisrouten soll mit einem Kostenteiler nach Einwohnerzahl durch die Gemeinden finanziert werden. Dazu sind folgende Absätze anzupassen: Absatz 2 streichen Absatz 3: "Für die Erstumsetzung gemäss § 48 Absatz 3 von Basisverbindungen kommt ein Kostenteiler nach Einwohnerzahl zur Anwendung." Absatz 5: Das Wort Hauptverbindungen ist durch Basisverbindungen zu ersetzen. | Basis- und Freizeittrouten werden in der Vernehmlassungsversion von jeder Gemeinde für ihr Gebiet finanziert. Damit droht ein Flickenteppich in der Umsetzung. Wenn dieses Netz solidarisch von den Gemeinden mit einem Kostenteiler finanziert wird, steigt der kommunale Umsetzungsdruck und damit die Realisierungswahrscheinlichkeit gemäss Veloweggesetz bis 2042. Alle Personen im Kanton Luzern profitieren von Basis- und Freizeittrouten im ganzen Kanton Luzern. Daher ist eine Finanzierung nur proportional zur Einwohnerzahl zielführender, einfacher zu berechnen und fairer als der vorgeschlagene Kostenteiler. |

| Bereich | Kapitel | Antrag / Bemerkung | Begründung |
|---|---|--|---|
| Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung | § 24 Kosten (Variante 1) | Die Erstellung der Basisrouten soll mit einem Kostenteiler nach Einwohnerzahldurch die Gemeinden finanziert werden. Dazu sind folgende Absätze anzupassen: Absatz 2 streichen Absatz 3: "Für die Erstumsetzung gemäss § 48 Absatz 3 von Basisverbindungen kommt ein Kostenteiler nach Einwohnerzahl zur Anwendung." Absatz 5: Das Wort Hauptverbindungen ist durch Basisverbindungen zu ersetzen. | Basis- und Freizeitrouten werden in der Vernehmlassungsversion von jeder Gemeinde für ihr Gebiet finanziert. Damit droht ein Flickenteppich in der Umsetzung. Wenn dieses Netz solidarisch von den Gemeinden mit einem Kostenteiler finanziert wird, steigt der kommunale Umsetzungsdruck und damit die Realisierungswahrscheinlichkeit gemäss Veloweggesetz bis 2042. Alle Personen im Kanton Luzern profitieren von Basis- und Freizeitrouten im ganzen Kanton Luzern. Daher ist eine Finanzierung nur proportional zur Einwohnerzahl zielführender, einfacher zu berechnen und fairer als der vorgeschlagene Kostenteiler. |
| Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung | § 31 Grundsatz | Bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von öffentlichen Mountainbike-Routen sind die Schutzinteressen von Natur, Landschaft, Wald und Wild ausdrücklich zu berücksichtigen resp. vorzuziehen und entsprechend sind in sensiblen Gebieten Routen auszuschliessen oder mit verbindlichen Auflagen zu versehen. | Bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von öffentlichen Mountainbike-Routen sind die Schutzinteressen von Natur, Landschaft, Wald und Wild ausdrücklich zu berücksichtigen resp. vorzuziehen und entsprechend sind in sensiblen Gebieten Routen auszuschliessen oder mit verbindlichen Auflagen zu versehen. |
| Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung | § 48 Einführungs- und Übergangsbestimmungen | Absatz 3 ist zu ergänzen: "Das kantonale Velowegnetz sowie die öffentlichen Mountainbike-Routen sind bis Ende 2042 umzusetzen. Das Velowegnetz gilt als umgesetzt, wenn die kantonalen Standards für den Veloverkehr (inkl. begründeten Abweichungen) erfüllt sind. Die in diesem Gesetz für den Bau zuständige Behörde hat die Erstumsetzung vorzunehmen. Darunter fällt die Erstellung, der Ausbau, die Erneuerung, der Ausbau und der bauliche Unterhalt." | Die neuen kantonalen Standards für den Fuss- und Veloverkehr definieren behördenverbindlich wo welche Veloinfrastruktur notwendig ist. Dies ist die Grundlage für die Umsetzung des Velonetzes. Nur so kann das nationale Veloweggesetz umgesetzt werden: Sicher, attraktiv, direkt und durchgehend. |
| Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung | § 48 Einführungs- und Übergangsbestimmungen | Absatz 1 ist zu ergänzen: "Die zuständige Behörde erlässt bis Ende 2027 behördenverbindlich die Velowegnetzpläne und zeigt bis 2030 auf, mit welchen konkreten Massnahmen die Umsetzung des Velonetzplans je Strassenabschnitt erfolgen kann." | Die notwendigen Massnahmen für die Erfüllung des Veloweggesetzes (gemäss behördenverbindlichen Standards) müssen bis 2030 für jeden Streckenabschnitt konkret geprüft, bzw. definiert werden, da sonst eine fristgerechte Umsetzung bis 2042 nicht realistisch ist. |
| Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung | § 7 | § 7 Abs. 1 ist wie folgt zu ergänzen: Mountainbike-Routen, Trail-Anlagen und Mountainbikepisten müssen ebenfalls im Richtplan eingetragen werden. Die betroffenen Gemeinden sowie die relevanten Interessensvertretenden aus Schutz und Nutzung sind an der Planung zu beteiligen. | Es sollten nicht nur die Mountainbike-Routen sondern auch die Trail-Anlagen und MTB-Pisten wie Marbacheregg, Sänder-Trail etc. die einen grossen ökologischen Einfluss haben, in den Teilrichtplänen geplant werden. Dies ermöglicht eine bessere Gesamtübersicht und dementsprechend eine bessere Bedürfnisplanung. Mountainbike-Routen betreffen nicht nur die Gemeinden, sondern auch Natur- und Landschaftsschutz, Wald, Landwirtschaft, Jagd, Grundeigentümerschaft, Wandernde, Bikende und Tourismus. Damit tragfähige und insbesondere Es sollten nicht nur die Mountainbike-Routen sondern auch die Trail-Anlagen und MTB-Pisten wie Marbacheregg, Sänder-Trail etc. die einen grossen ökologischen Einfluss haben, in den Teilrichtplänen geplant werden. Dies ermöglicht eine bessere Gesamtübersicht und dementsprechend eine bessere Bedürfnisplanung. Mountainbike-Routen betreffen nicht nur die Gemeinden, sondern auch Natur- und Landschaftsschutz, Wald, Landwirtschaft, Jagd, Grundeigentümerschaft, Wandernde, Bikende und Tourismus. Damit tragfähige und insbesondere |

| Bereich | Kapitel | Antrag / Bemerkung | Begründung |
|---|---------------------------|---|---|
| | | | naturverträgliche Lösungen entstehen, müssen diese Interessen frühzeitig und verbindlich in die Planung einbezogen werden. Eine spätere Konfliktbewältigung über Einsprachen ist weder effizient noch sachgerecht. |
| Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf | § 47 Aufsicht und Vollzug | § 47 ist dahingehend zu ergänzen, dass neben dem Monitoring auch ein wirksamer Vollzug sichergestellt wird. Dazu gehören klare Zuständigkeiten, ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen sowie verbindliche Massnahmen bei Fehlentwicklungen. | Ein Monitoring zeigt nur, was geschieht. Es schützt die Natur aber noch nicht. Wenn sich zeigt, dass Routen zu ökologischen Schäden, Störungen von Wildtieren, Erosion oder Nutzungskonflikten führen, müssen die zuständigen Behörden eingreifen können und müssen. Dazu braucht es verbindliche Instrumente wie temporäre Sperrungen, Umleitungen, Rückbau illegaler Trails, Sanierungsmassnahmen und Sanktionen bei missbräuchlicher Nutzung. Ohne Vollzug bleiben Schutzbestimmungen wirkungslos. |
| Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 2 Vernehmlassungsentwurf (§ 24 Kosten Variante 2) | § 24 Kosten (Variante 2) | Eine Finanzierung durch einzelne Gemeinden ist zu vermeiden. Hauptverbindungen durch den Kanton finanziert und Basisverbindungen durch Gemeinden mit Kostenteiler nach Einwohnerzahl. | siehe Rückmeldungen zu Art. 22 und 24 |
| Rückmeldung zur Gesamtrevision Wegverordnung Vernehmlassungsentwurf | | Keine Antwort | Keine Antwort |