

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

Die Stellungnahme wurde am 12. Jun 2026 um 09:26:31 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

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

Teilnehmerangaben:

Die Mitte Kanton Luzern
Stadthofstrasse 3
6004 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

216054

Fragebogen Gesamtrevisionen Weggesetz (WegG) und Wegverordnung (WegV)

Sind Sie im Grundsatz mit der Vorlage einverstanden?

- ☐ ja
☒ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

Begründung:
Stellungnahme

1. Ausgangslage

Die Mitte Kanton Luzern anerkennt den grundsätzlichen Handlungsbedarf im Bereich der Veloinfrastruktur. Die vorliegende Vorlage vermag jedoch insbesondere in der Finanzierung respektive der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden nicht zu überzeugen.

2. Grundsätzliche Kritik

Die Velonetzplanung ist in ihrer aktuellen Ausgestaltung stark auf urbane Räume und hohe Verkehrsaufkommen ausgerichtet. Damit werden ländliche Räume nicht angemessen berücksichtigt, insbesondere auch im Bezug auf die Finanzierung. Dies unter anderem deshalb, weil ausschliesslich der Alltagsverkehr berücksichtigt wird, nicht jedoch der Freizeitverkehr, und zudem ein Fokus auf Sicherheitsdefizite (u. a. bei Schulwegen) fehlt.

Zentrale Elemente wie Priorisierung, Finanzierung und Umsetzungsverbindlichkeit bleiben unklar oder ungenügend geregelt. Gleichzeitig werden den Gemeinden weitreichende Aufgaben übertragen, ohne ihnen die notwendigen Mittel und Kompetenzen zur Verfügung zu stellen.

3. Konkrete Kritik an den vorgesehenen Änderungen

Wir begrüssen die Einteilung in Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz. Der Grundsatz "Wer baut, zahlt" bei den Hauptverbindungen und dem Basisnetz mag jedoch in keiner Weise zu überzeugen. Der gewählte Ansatz führt dazu, dass sich der Kanton faktisch nur dort engagiert, wo Veloinfrastruktur entlang von Kantonsstrassen realisiert werden kann. Dies ist aus mehreren Gründen problematisch, den die Systematik führt zu Fehlanreizen und steht einer zweckmässigen Netzplanung entgegen. Dies insbesondere, weil Velowege abseits von Kantonsstrassen (und den dazugehörigen Verkehrsknotenpunkten mit dem motorisierten Individualverkehr) unter Umständen deutlich sicherer sind.

Die definierten Hauptverbindungen des Veloverkehrs erfüllen funktional eine ähnliche Rolle wie Kantonsstrassen für den motorisierten Individualverkehr. Entsprechend ist es sachgerecht, diese konsequent als kantonale Aufgabe zu behandeln, respektive vollumfänglich durch den Kanton zu finanzieren. Demgegenüber könnte ähnlich wie der Netzzvollendung der Nationalstrassen die Möglichkeit bestehen, dass die Gemeinden die Bauherrschaft übernehmen, um die termingerechte Umsetzung zu ermöglichen.

Beim Basisnetz werden insbesondere jene Gemeinden benachteiligt, deren Radnetz zu den 27 % der bislang nicht realisierten Infrastruktur gehört – sie werden dadurch faktisch doppelt bestraft. Die Kosten müssen durch den Kanton mitgetragen werden, z. B. mit einem Anteil von 60%. Die restlichen Kosten sollen mittels Topf pro Kopf durch die Gemeinden finanziert werden. Es kann nicht sein, dass Römerswil einen pro Kopf-Beitrag von Fr. 89.- bezahlt und die Stadt Luzern Fr. 9.-. Dies insbesondere, weil urbane Gemeinden bereits bislang ihre Veloinfrastruktur über Beiträge aus Agglomerationsprogrammen in erheblichem Umfang durch den Bund mitfinanzieren lassen konnten.

4. Forderungen

Die Mitte fordert eine wesentliche Überarbeitung der Vorlage. Insbesondere sind folgende Punkte zwingend zu berücksichtigen:

• **Anpassung bei Raumtypen:**

Velovorzugsrouten von Sursee bis Willisau erweitern. Verbindungen in die angrenzenden Kantone Bern und Aargau als Hauptverbindungen aufwerten sowie mit den Velonetzplänen der Nachbarkantone abgleichen. Einzelne Routen, die Schulwege betreffen, ebenfalls als Hauptverbindungen aufwerten.

• **Klare und faire Finanzierungsregelung:**

Der Kanton hat die Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen zu 100% zu finanzieren. Beim Basisnetz soll der kantonale Anteil an den Kosten 60% betragen. Kostenabwälzungen auf Gemeinden sind zu begrenzen und auf Pro-Kopf-Beiträge auszulegen. Diese Aufgabenteilungen zulasten des Kantons sollten bei einer künftigen Finanzreform jedoch berücksichtigt werden.

• **Fehlende Regelung für Ersatzinvestitionen in allen Netzbereichen:**

Ein wesentlicher Mangel des Gesetzesentwurfs ist das Fehlen klarer Regelungen für Ersatzinvestitionen bei allen drei Netztypen. Andere Kantone – etwa der Kanton Bern – kennen hierfür explizite Regelungen (z. B. Art. 60a, Berner Weggesetz). Eine solche Bestimmung wäre auch im Kanton Luzern für alle Netzkategorien von grosser Bedeutung (in Tabelle 7 der Botschaft als Spalte zu ergänzen respektive entsprechend in Gesetz zu integrieren). Insbesondere kostenintensive Bauwerke wie Stege und Brücken drohen sonst zu verlottern.

• **Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Gemeinden:**

Gemeinden müssen bei Linienführung, Ausgestaltung und Etappierung verbindlich mitentscheiden können. Es muss möglich sein, das Netz lokal mit Verbindungen und Infrastrukturbauwerken wie Brücken und Stege zu ergänzen, die eine wichtige Erschliessungsfunktion an den öffentlichen Verkehr oder Bedeutung für Schulwege wahrnehmen.

• **Praxisnahe Umsetzungsvorgaben:**

Die Anforderungen sind so zu formulieren, dass sie unter realen Bedingungen umsetzbar sind und keine faktischen Blockaden erzeugen.

• **Konkrete Unterstützungsinstrumente für Gemeinden:**

Der Kanton hat standardisierte Planungsgrundlagen, fachliche Unterstützung sowie gezielte Förderinstrumente bereitzustellen.

- Berücksichtigung des Freizeitverkehrs (exklusive Mountainbike-Routen):

Mindestens nationale Freizeit-Velorouten sollten ebenfalls mitbetrachtet werden, da diese stark an Bedeutung gewinnen. Gewisse Routen sind durch den reinen Fokus auf den Alltagsverkehr und das zugrunde gelegte Kantonsstrassennetz so nicht fertig gedacht.

Der Kanton soll ausserdem prüfen, wie die Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert werden kann. Insb. bei den Velorouten, die durch belebte Quartiere und Innenstädte führen. Ausserdem ist zu prüfen, wie Trottoirs entlastet werden können, damit sich die Fussgängersicherheit verbessert.

5. Schlussbemerkung

In der vorliegenden Form wird die Velonetzplanung den Anforderungen des gesamten Kantons nicht gerecht. Ohne substanzielle Anpassungen besteht die Gefahr, dass die Vorlage weder die gewünschte Wirkung erzielt noch die notwendige Akzeptanz findet.

Eine ausgewogene und realitätsnahe Ausgestaltung ist zwingend erforderlich, um die unterschiedlichen Bedürfnisse im Kanton Luzern angemessen zu berücksichtigen.

Sind Entwurf und Erläuterungen vollständig und verständlich?

- ☐ ja
☐ eher ja
☒ eher nein
☐ nein

Begründung:

siehe Antwort oben;

Dazu kommt ergänzend eine fehlende Transparenz bei der Herleitung der Finanzierung

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

- ☐ ja
☐ eher ja
☐ eher nein
☒ nein

Begründung:

Der Kanton hat die Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen zu 100% zu finanzieren. Beim Basisnetz soll der kantonale Anteil an den Kosten 60% betragen. Das gilt auch für relevante Ersatzinvestitionen, zum Beispiel in Brücken und Stege. Kostenabwälzungen auf Gemeinden sind zu begrenzen und auf Pro-Kopf-Beiträge auszulegen. Demgegenüber könnte ähnlich wie der Netzevollendung der Nationalstrassen die Möglichkeit bestehen, dass die Gemeinden (losgelöst von der Finanzierung) die Bauherrschaft einzelner Abschnitte übernehmen, um die termingerechte Umsetzung zu ermöglichen.

Der Grundsatz "Wer baut, zahlt" ist nicht sozial, hindert eine gesamtheitliche und sichere Netzplanung und setzt Fehlanreize, da sich der Kanton nur auf Abschnitte entlang Kantonsstrassen fokussiert. Nachdem das Radroutenkonzept nach über 20 Jahren nur zu 73% umgesetzt ist, werden nun jene insbesondere ländlichen Gemeinden abgestraft, bei welchen dies der Falls ist und deren Radwege nicht an einer kantonalen Hauptroute liegen.

Diese geforderten Aufgabenteilungen zulasten des Kantons sollten bei einer künftigen Finanzreform jedoch berücksichtigt werden.

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

- ☐ ja
☐ eher ja
☐ eher nein
☒ nein

Begründung:

Der Grundsatz "Wer baut, zahlt" ist nicht sozial, hindert eine gesamtheitliche und sichere Netzplanung und setzt Fehlanreize, da sich der Kanton nur auf Abschnitte entlang Kantonsstrassen fokussiert.

Die definierten Hauptverbindungen des Veloverkehrs erfüllen funktional eine ähnliche Rolle wie Kantonsstrassen für den motorisierten Individualverkehr. Entsprechend ist es sachgerecht, diese konsequent als kantonale Aufgabe zu behandeln, respektive vollumfänglich durch den Kanton zu finanzieren. Der Kanton hat die Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen zu 100% zu finanzieren.

Die Finanzierung ist somit nur noch für das Basisnetz zu regeln. Dort soll der Kanton 60% der Kosten tragen. Die restlichen 40% der jährlich anfallenden Kosten für das Basisnetz sollen pro Kopf auf die Gemeinden verteilt werden. Das gilt auch für relevante Ersatzinvestitionen, zum Beispiel in Brücken und Stege.

Die Kostenbeiträge des Kantons sollen entsprechend dem Planungs- und Baufortschritt - und nicht erst bei Vollendung und unabhängig vom Ausbaustandard (Abänderung von §24 Abs. 5d)- eingefordert werden können.

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

Begründung:

siehe obige Antwort

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:

Die Frage ist nicht konsistent. Gemäss obigem Finanzierungsvorschlag braucht es ein solidarisches Bilanzierungskonto rein für das Basisnetz (Beiträge rein pro Kopf, unabhängig vom Netzanteil in einer Gemeinde)

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

- ☐ ja
☐ eher ja
☐ eher nein
☒ nein

Begründung:

Es wird ausgeführt, die Mountainbikewege seien nicht geregelt. Im Gesetz wird aber klar, zuständig für die Umsetzung sind die RET's und bezahlen müssen die Gemeinden.

Die Formulierungen zu den Mountainbike-Routen sind aus der Vorlage zu streichen, da die Folgen nicht abschätzbar sind. Die vorliegende Revision soll den Fokus auf den Veloverkehr legen.

4. Haben Sie weitere Fragen, Bemerkungen oder Anträge?

Weitere Fragen/Bemerkungen/Anträge

In anderen Kantonen (Bern, Aargau, Zug etc.) unterstützen die Kantone die Wanderwegeninfrastruktur mit massgeblichen Beiträgen. Die in der vorliegenden Revision zu streichenden Elemente zur Mountainbike-Infrastruktur könnten in einer folgenden Revision mit der Wanderweg-Infrastruktur kombiniert werden.

Es gibt grundsätzliche Widersprüche zwischen Weggesetz und Wasserbaugesetz. Gemäss Weggesetz gilt ein Verursacherprinzip beim Ersatz von Fuss- und Wanderwegen (§18, Abs. 2). Dieses ist auf Velowege zu erweitern und soll höher gewichtet werden als die Bestimmungen im Wasserbaugesetz, welche Ersatzinvestitionen vollumfänglich auf den Bewilligungsinhaber abwälzen (§31, Abs. 2, Wasserbaugesetz: "Die Bewilligungsinhaberinnen und -inhaber tragen alle Mehrkosten, die wegen ihrer Bauten und Anlagen entstehen. Sie haben die bewilligten Bauten und Anlagen auf ihre Kosten zu verlegen, zu ändern oder anzupassen, wenn es sich infolge des Wasserbaus oder des Gewässerunterhalts als notwendig erweist.").

Sind beispielsweise wegen neuen Hochwasserschutz-Bestimmungen Wege oder Infrastrukturobjekte wie Brücken und Stege anzupassen, sind die Kosten durch die kantonalen (und vom Bund mitfinanzierten) Wasserbauprojekten als Verursacher der Massnahme zu tragen und in die Hochwasserschutzprojekte zu integrieren. So sollen insbesondere auch Synergien zwischen Weg- und Wasserbau konsequenter genutzt werden, was heute nicht der Fall ist.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.2 Velowegnetze Alltag und Freizeit	Die Verbindungen in die benachbarten Kantone Bern und Aargau werden als Hauptverbindungen aufgenommen.	Grundsätzlich sind die Netzpläne mit jenen der Nachbarkantone abzugleichen, was bisher nicht durchgängig gemacht worden zu sein scheint.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.2.1 Entwicklung Velowegnetz Alltag	Alle Schulwege werden in den Netzplan aufgenommen und als Hauptverbindungen vermerkt	Schulweg bleibt Schulweg ob für grosse oder kleine Gemeinden. Diese sind alle gleich zu behandeln. Dazu legt der starke Fokus auf die Routenplanung entlang der Kantonsstrassen Fehlanreize im Bereich der Sicherheit. Routen abseits von Kantonsstrassen und zugehörigen Knoten könnten die Sicherheit erhöhen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.2.1 Entwicklung Velowegnetz Alltag	Es wird eine zusätzliche Velovorzugsroute von Sursee nach Willisau bezeichnet.	Auch die Verbindung von Willisau (im Richtplan definiert) soll eine Vorzugsroute sein. Es handelt sich um einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP)
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.2.3 Abgrenzung Mountainbike-Routen	Die Bemerkung, Mountainbike-Strecken seien nicht Teil der Vernehmlassung ist falsch. Das ist zu regeln.	Im Weggesetz ist geregelt, dass die RET's die Routen planen und die Finanzierung durch die Gemeinden erfolgt. Damit sind wir nicht einverstanden. Hier ist eine Lösung anzustreben, die durch den Kanton mitgetragen wird. Alternativ zu streichen und in einer späteren Revision zu betrachten.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.1 Zuständigkeit	Der Kanton bleibt für alle Velowege zuständig, auch für das Basisnetz	Siehe Einleitung

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.1 Zuständigkeit	Mindestens nationale Freizeit-Velorouten sollten ebenfalls mitbetrachtet werden, da diese stark an Bedeutung gewinnen.	Gewisse Routen sind durch den reinen Fokus auf den Alltagsverkehrs und das zugrunde gelegte Kantonsstrassennetz so nicht fertig gedacht, resepektive stark zerstückelt (z.B. um den Baldeggersee)
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Herleitung Breite von Hauptverbindungen und Basisnetz ist zu begründen.	Es ist unklar, wieso bei einem Zweirichtungsradweg (ohne Fussverkehr) die Breite bei einer Hauptverbindung erhöht wird und der Breite eines kombinierten Rad- /Gehwegs entspricht. Eine Reduktion bei einem reinen Veloweg ist zu prüfen. Bei kombinierten Rad-/Gehwegen - wohl mit Abstand die häufigste Form der Umsetzung - ist darzulegen, wieso dort keine Reduktion in begründeten Fällen möglich sein soll.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Einzelne Priorisierungen müssen überdacht werden. So besonders jene mit Schulwegen und solche, die die Kantone verbinden.	Siehe Einleitung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.4 Unterhalt	Der Unterhalt soll bei allen Netzkategorien gemäss §80 StrG zu regeln.	Es darf keine Nachteil für Gemeinden entstehen, wenn die Routen nicht entlang der Kantonsstrassen geführt werden. Dies im Sinne der Gleichbehandlung und dem politischen Willen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.4 Unterhalt	Ersatzinvestitionen (u.a. in Brücken und Stege) sind zu regeln und ebenfalls durch den Kanton je nach Netzkategorie zu tragen (vollumfänglich bei Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen; zu 60% beim Basisnetz)	Viele Routen existieren bereits in reduzierter Form eine Abgrenzung von Erst- und Ersatzinvestitionen ist nahezu nicht möglich. Daher sollen auch Ersatzinvestitionen mitgeregelt werden. Ein wesentlicher Mangel des Gesetzesentwurfs ist das Fehlen klarer Regelungen für Ersatzinvestitionen bei allen drei Netztypen. Andere Kantone – etwa der Kanton Bern – kennen hierfür explizite Regelungen (z. B. Art. 60a, Berner Weggesetz). Eine solche Bestimmung wäre auch im Kanton Luzern für alle Netzkategorien von grosser Bedeutung (in Tabelle 7 der Botschaft als Spalte zu ergänzen respektive entsprechend in Gesetz zu integrieren). Insbesondere kostenintensive Bauwerke wie Stege und Brücken drohen sonst zu verlottern.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.4 Unterhalt	Die Tabelle 7 ist vollumfänglich zu überarbeiten	Vergleiche Einleitung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.2 Finanzierung Kantonskosten	Der Kanton trägt alle Kosten, auch jene der Basisrouten. 40% der Kosten der Basisrouten können mit einer Pro-Kopf-Verteilung auf die Gemeinden abgewälzt werden.	siehe Einleitung. Radroutenkonzept nicht umgesetzt usw.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.2 Teilsolidarische Finanzierung (Variante 1)	Die teilsolidarische Lösung wird abgelehnt	siehe Einleitung und neuen Finanzierungsvorschlag
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.3 Getrennte Finanzierung (Variante 2)	Die getrennte Finanzierung wird abgelehnt	Siehe Einleitung und neuen Finanzierungsvorschlag
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.4 Vor- und Nachteile der Finanzierungsvarianten	Neuer Finanzierungsvorschlag	Damit ist dieses Kapitel nicht nötig
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	1 Allgemeine Bestimmungen	Diese Variante wird abgelehnt. Änderungen gemäss den Ausführungen zur Botschaft	siehe neuen Finanzierungsvorschlag
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 2 Zuständigkeit	Zuständigkeiten für alle Routen beim Kanton	Siehe Einleitung
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 2 Vernehmlassungsentwurf (§ 24 Kosten Variante 2)	§ 24 Kosten (Variante 2)	Diese Variante wird ebenfalls abgelehnt	Siehe Einleitung
Rückmeldung zur Gesamtrevision Wegverordnung Vernehmlassungsentwurf		Keine Antwort	Keine Antwort