

Stellungnahme Umsetzung Velonetzpläne Zuständigkeiten und Finanzierung - Öffentliche Auflage Ergänzung kantonaler Richtplan 2026

Die Stellungnahme wurde am 11. Jun 2026 um 20:46:04 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Umsetzung Velonetzpläne Zuständigkeiten und Finanzierung - Öffentliche Auflage Ergänzung kantonaler Richtplan 2026

Teilnehmerangaben:

SVP Kanton Luzern
Fraktionssekretariat
Sekretariat
6022 Grosswangen

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

214479

3. Allgemeine Fragen zur Vorlage

Sind Sie im Grundsatz mit der kantonalen Richtplankarte, Ergänzung kantonalen Richtplan 2026, Entwurf, sowie dem Inhalt des Kapitels 32 kantonalen Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf einverstanden?

- ☐ ja
- ☐ eher ja
- ☐ eher nein
- ☒ nein

Begründung:

Die vorgelegten Richtplanbestimmungen gehen deutlich über das Bundesrecht hinaus und bürden Gemeinden hohe Kosten und umfangreiche Planungs- und Koordinationspflichten auf. Die angestrebte Verdichtung des Velonetzes bis 2042, die Errichtung von Velovorzugsrouten und zahlreiche Netzlückenschliessungen mit neuen Brücken und Unterführungen entsprechen faktisch dem Ausbau eines kantonalen Schnellroutennetzes und stehen in keinem Verhältnis zu den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinden. Durch die oben formulierten Anträge wird das Richtplan-Kapitel auf die bundesrechtlich verlangten Minimalanforderungen reduziert, die Gemeindeautonomie gestärkt und eine kostengerechte Umsetzung ermöglicht.

4. Fragen zu den Velowegnetzplänen Alltag und Freizeit (exkl. Mountainbike-Routen)

Sind Sie im Grundsatz mit den vorgelegten Velowegnetzplänen Alltag und Freizeit einverstanden?

- ☐ ja
- ☐ eher ja
- ☐ eher nein
- ☒ nein

Begründung:

Das angestrebte Zielbild verlangt ein kantonsweit lückenloses Velonetz bis 2042. Angesichts der hohen Bau- und Unterhaltskosten und der knappen öffentlichen Mittel ist dieser Anspruch nicht finanzierbar. Die Vorgaben übertreffen das Bundesrecht, welches lediglich die behördenverbindliche Festlegung eines Netzes verlangt. Für kleinere Gemeinden bedeutet die vorgesehene Frist erheblichen Planungs- und Investitionsdruck. Der Landbedarf für den angedachten Ausbau der Routen ist enorm und ist angesichts der knappen Landreserven in der Schweiz klar abzulehnen.

5. Haben Sie weitere Anträge (inklusive Begründung), Fragen oder Bemerkungen?

Erfassen Sie hier Ihre weiteren Anträge (inklusive Begründung), Fragen oder Bemerkungen.

Die Vorlage ist aus SVP-Sicht in der vorliegenden Form abzulehnen. Der Entwurf setzt den bundesrechtlichen Auftrag nicht bloss um, sondern baut ihn in mehreren Punkten deutlich aus: durch eine sehr dichte und hierarchisierte Netzkonzeption, durch hohe eigene Standards, durch zusätzliche Steuerungsinstrumente des Kantons gegenüber den Gemeinden, durch ein kantonal verwaltetes Bilanzkonto für kommunale Hauptverbindungen, durch jährliche Berichtspflichten der Gemeinden und durch eine breite verfahrensrechtliche Absicherung, die tendenziell mehr Verfahren und mehr Konflikte auslöst. Gleichzeitig sind die finanziellen Grundlagen für die Gemeinden im Vernehmlassungsstadium unvollständig; selbst die Botschaft hält fest, dass zentrale kommunale Kostenübersichten erst nachgereicht werden beziehungsweise für Variante 2 noch geschätzt werden.

Bundesrechtlich verlangt die Verfassung und das Veloweggesetz im Kern eine Grundsatzgesetzgebung: Der Bund legt Grundsätze fest, unterstützt und koordiniert subsidiär, wahrt aber die Zuständigkeiten der Kantone. Die Kantone müssen Fachstellen bezeichnen, Velowegnetze für Alltag und Freizeit bis Ende 2027 in Plänen festhalten, diese grundsätzlich bis Ende 2042 umsetzen und Geobasisdaten liefern. Der Bund schreibt hingegen keine bestimmten Finanzierungsmodelle, keine kantonalen Bilanzkonten, keine gesetzlich fixierten Breiten, keine bestimmte Netz-Hierarchie und keine jährlichen Gemeindereporte vor. Die bundesrechtlichen Planungsgrundsätze sind ausdrücklich als übergeordnete Qualitätsziele ausgestaltet; konkrete Baustandards bleiben Sache der Kantone.

Gerade dieser Punkt ist für Luzern zentral: Die Botschaft stützt die Netzdichte ausdrücklich auf die ASTRA-Praxishilfe und bezeichnet dies als „Vorgaben des Bundes“, obwohl dieselbe ASTRA-Praxishilfe rechtlich eine Vollzugshilfe ist, bei deren Berücksichtigung man von zweckmässigem beziehungsweise rechtskonformem Handeln ausgehen kann, nicht aber von unmittelbar verbindlichem Gesetzesrecht. Zudem sagt die Botschaft selbst, das Velowegnetz sei bundesrechtskonform umgesetzt, wenn Durchgängigkeit und sichere Befahrbarkeit vorhanden seien, auch wenn noch geringfügige Abweichungen zu den selbst gesetzten Luzerner Standards bestehen. Genau daraus folgt: Die Luzerner Standards, Dichten und Breiten sind kantonale Mehranforderungen, nicht bundesrechtliche Minimalvorgaben.

Auch fiskalisch ist die Vorlage zu breit angelegt. Die Botschaft rechnet grob mit rund 775 Millionen Franken Gesamtaufwand, nach erwarteten Bundesbeiträgen mit rund 700 Millionen Franken, davon rund 420 Millionen Franken für den Kanton und rund 280 Millionen Franken für die Gemeinden. Allein die kommunalen Hauptverbindungen werden mit rund 120 Millionen Franken veranschlagt. Für Variante 1 zeigt die offizielle Beilage je nach Gemeinde jährliche Pro-Kopf-Belastungen von etwa 5 bis 89 Franken; die Spannweite ist damit politisch und finanzpolitisch erheblich. Variante 2 ist demgegenüber zwar ebenfalls belastend, wahrt aber wenigstens die Gemeindeautonomie und vermeidet innerkommunale Geldflüsse und ein kantonales Treuhandkonto.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
1. Anträge kantonale Richtplankarte, Ergänzung kantonalen Richtplan 2026, Entwurf		Keine Antwort	Keine Antwort
2. Anträge zum kantonalen Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf		Keine Antwort	Keine Antwort
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Ziele	Die Ziele sind zu kürzen und auf die Minimalvorgaben des Bundesrechts zu begrenzen. Die Forderung, bis 2042 ein durchgehend ausgebautes Fuss- und Velonetz für den Alltag und für die Freizeit zu realisieren, sowie der Anspruch, einen signifikanten Modalsplit-Anteil des Veloverkehrs zu erreichen, sind zu streichen.	Das angestrebte Zielbild verlangt ein kantonsweit lückenloses Velonetz bis 2042. Angesichts der hohen Bau- und Unterhaltskosten und der knappen öffentlichen Mittel ist dieser Anspruch nicht finanzierbar. Die Vorgaben übertreffen das Bundesrecht, welches lediglich die behördenverbindliche Festlegung eines Netzes verlangt. Für kleinere Gemeinden bedeutet die vorgesehene Frist erheblichen Planungs- und Investitionsdruck.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Stossrichtungen	Die Formulierung „klimaneutrale Mobilität“ ist zu streichen, stattdessen soll ein realistisches Ziel „ressourcenschonende Mobilität“ aufgenommen werden.	Die Stossrichtungen unterstellen, dass der Fuss- und Veloverkehr einen entscheidenden Beitrag zu einer klimaneutralen Mobilität leisten müsse. Dies geht über die bundesrechtlichen Anforderungen hinaus und schafft Erwartungen, die weder technisch noch finanziell erreicht werden können.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und	Stossrichtungen	Die Vorgaben zur Erschliessung und Feinerschliessung von Siedlungszentren sind zu flexibilisieren.	Laut Entwurf sollen sämtliche Wohngebiete, Zielorte und zentralen Nutzungen mit sicheren und direkten Velo- und Fussverbindungen erschlossen werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf			Diese Pflicht engt die Gemeindeautonomie erheblich ein und führt zu überdimensionierten Netzstrukturen. Gemeinden müssen die Möglichkeit haben, Projekte schrittweise und bedarfsgerecht umzusetzen, statt ein einheitliches dichtes Netz zu erzwingen.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen	Der Masterplan Velo und das Zielbild sind zu streichen; stattdessen sind die Mindestanforderungen gemäss Bundesrecht umzusetzen.	Die Vorlage verlangt, dass Kanton und Gemeinden gemeinsam ein Zielbild und einen Masterplan erstellen und diesen regelmässig anpassen. Dies erzeugt zusätzliche Bürokratie, verlängert Planungsprozesse und bindet Ressourcen. Das Bundesrecht verlangt lediglich die behördenverbindliche Festlegung des Netzes; ein separater Masterplan ist nicht notwendig.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen	Der Zeitplan für die Umsetzung (Umsetzungskonzepte der Gemeinden bis 2030) ist zu streichen.	Gemeinden sollen selbst bestimmen dürfen, wann und wie sie ihre Velowegprojekte planen. Die fixe Frist 2030 beschneidet die kommunale Planungshoheit und zwingt finanzschwache Gemeinden zu überhasteten Investitionen.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen	Die Bestimmung, dass der Richtplan das Basisnetz in Zuständigkeit des Kantons festlegt und die Gemeinden nur einen „Anordnungsspielraum“ haben, ist zu streichen.	Mit dieser Formulierung wird dem Kanton ein umfassender Eingriff in die kommunale Kompetenz eingeräumt, denn er gibt die Linienführung vor. Dies widerspricht dem Subsidiaritätsprinzip; das Bundesrecht räumt den Kantonen zwar ein Planungsrecht ein, verpflichtet aber nicht zur zentralistischen Festlegung aller Teilnetze.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 322 Kantonale Strategie «Mountainbike-Lenkung» erarbeiten	Die Strategie zur Mountainbike-Lenkung ist zu streichen.	Der Entwurf verpflichtet den Kanton, eine separate Strategie zusammen mit Nachbarkantonen, SchweizMobil und Tourismusorganisationen zu erarbeiten. Diese Doppelspurigkeit ist unnötig, weil das Bundesrecht mit dem Veloweggesetz bereits eine Planungspflicht vorsieht. Eine zusätzliche kantonale Strategie erfordert Personal und finanzielle Mittel ohne erkennbaren Mehrwert.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 323 Mountainbike-Routennetz	Auf die Festlegung eines kantonsweiten Mountainbike-Routennetzes durch regionale Entwicklungsträger ist zu verzichten.	Die in regionalen Teilrichtplänen vorgesehene Festlegung des Mountainbike-Netzes erzeugt zusätzliche Planungsarbeit und führt zu neuen Ausbauprojekten. Stattdessen sollen bestehende Forst- und Landwirtschaftswege in Koexistenz genutzt werden.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 324 Wanderwegnetz	Die Pflicht zur regionalen Abstimmung des Wanderwegnetzes ausserhalb der Siedlungen ist zu entlasten.	Die Gemeinden und regionalen Entwicklungsträger müssen ohnehin Wanderwege unterhalten. Eine zusätzliche planerische Vorgabe führt zu Mehrkosten und verzögert die Umsetzung.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 325 Kommunale Fussweg- und Velonetze planen und umsetzen	Die Koordinationsauflagen mit Agglomerationsprogrammen, dem kantonalen Velokonzept und dem Programm Gesamtmobilität sind zu streichen.	Der Entwurf verpflichtet Gemeinden, ihre Planungen auf zahlreiche kantonale Programme und Nachbargemeinden abzustimmen. Diese umfassende Koordination führt zu langwierigen Verfahren und schränkt die Gemeinden übermässig ein. Es genügt, wenn die Gemeinden bei bedeutenden, kantonsübergreifenden Projekten den Kanton konsultieren.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und	Räumliche Festlegungen – Netzlücken und neue	Die Liste der Netzlücken und neuen Verbindungen (z.B. Korridore Emmen–Luzern, Hochdorf–Eschenbach–Emmen, Nebikon–Wikon und zahlreiche Netzlückenschliessungen in Luzern und Kriens) ist ersatzlos zu streichen.	Diese Tabelle enthält 17 grosse Ausbauprojekte wie neue Brücken, Unterführungen und Korridore. Sie erfordern Millioneninvestitionen und massiv breitere Velowege, obwohl das Bundesrecht nur ein funktionales Netz verlangt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Verbindungen abseits von Kantonsstrassen		Die geplanten Breiten entsprechen faktisch Schnellrouten für Velos; sie würden Strassenraum verengen und Landreserven beanspruchen. Viele Lückenschliessungen können mit der Nutzung bestehender Strassen oder kostengünstigen Massnahmen wie Signalisation gelöst werden.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Erläuterungen – Veloverkehrsplanung	Die gesetzlichen Grundlagen sollen explizit auf die Mindestvorgaben des Bundesrechts beschränkt und nicht weiter ausgedehnt werden.	In den Erläuterungen wird erwähnt, dass das Veloweggesetz den Kantonen Planungsgrundsätze und Qualitätsziele vorgibt und dass der Kanton das Velonetz in drei Kategorien (Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz) aufteilt. Indem der Kanton zusätzliche Qualitätsziele und eine Priorisierung der Velovorzugsrouten festlegt, geht er über die bundesrechtlichen Pflichten hinaus. Insbesondere sind Velovorzugsrouten keine bundesrechtliche Kategorie, sondern kantonale Erfindung; sie führen zu überdimensionierten Querschnitten und hohen Kosten.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Erläuterungen – Veloverkehrsplanung	Die Möglichkeit, von der Linienführung abzuweichen, soll erweitert werden, um Gemeinden mehr Handlungsspielraum zu geben.	Der Richtplan erlaubt nur im Einzelfall Abweichungen, wenn überwiegende öffentliche Interessen vorliegen. Diese Hürde ist hoch. Es sollte genügen, wenn eine Gemeinde nachweist, dass eine andere Linienführung kostengünstiger oder raumverträglicher ist.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Erläuterungen – Planung und Realisierung von Mountainbike-Infrastrukturen	Die verpflichtende Planung neuer Mountainbike-Infrastrukturen ist zu streichen; der Schwerpunkt soll auf der Koexistenz auf bestehenden Wegen liegen.	Der Entwurf begründet die Planung neuer Mountainbike-Infrastrukturen damit, dass das Veloweggesetz den Kanton zur Planung des Freizeitnetzes verpflichtet und dass vorhandene Wege nicht den spezifischen Anforderungen genügen. Diese Schlussfolgerung ist fragwürdig: Die meisten Nutzerinnen und Nutzer können auf vorhandenen Forst- und Wanderwegen fahren. Neue, speziell gebaute Trails verursachen Kosten, schaffen Konflikte im Wald und stehen im Widerspruch zur Schonung der Landschaft.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Erläuterungen – Fuss- und Wanderwegplanung	Es ist klarzustellen, dass das Inventar historischer Verkehrswege nur als Empfehlung dient und keine neuen Planungs- oder Baupflichten auslöst.	Der Entwurf erwähnt, dass bei der Planung des Fuss- und Wanderwegnetzes das Inventar der historischen Verkehrswege zu berücksichtigen ist. Dies darf nicht dazu führen, dass Gemeinden verpflichtet werden, alte Wegführungen zu reaktivieren oder zusätzliche Unterhaltslasten zu übernehmen.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Erläuterungen – Kommunale Fuss- und Velonetzplanung	Die Zuständigkeiten für Bau, Unterhalt und Signalisierung der kommunalen Velowege sind zu überprüfen, damit der Kanton einen höheren Kostenanteil übernimmt oder Gemeinden entlastet.	Der Entwurf weist den Gemeinden die volle Verantwortung für Bau, Unterhalt und Sicherung der Fuss- und Velonetze zu. Angesichts der finanziellen Belastungen durch das vorgesehene kantonale Netz ist diese Aufgabenverteilung nicht gerecht. Der Kanton sollte die Mehrkosten tragen, die durch kantonale Vorgaben entstehen, oder die Verpflichtungen auf das gesetzliche Minimum reduzieren.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Grundlagen	Die in den „Grundlagen“ genannten Dokumente (Velokonzept, Zukunftsbericht Mobilität, Arbeitshilfe Mountainbike-Wege, Strategie Mountainbike-Lenkung) sind nicht als bindende Vorgaben zu übernehmen, sondern lediglich als Information.	Der Richtplan verweist auf mehrere laufende Projekte und Strategien. Diese sind zum Teil noch in Erarbeitung und demokratisch nicht legitimiert. Sie dürfen deshalb nicht automatisch verbindlich werden.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
nach Zuständigkeit Kanton - Gemeinden:			
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Priorisierung Schwachstellen:		Keine Antwort	Keine Antwort
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Freizeit Routenplan Veloland:		Keine Antwort	Keine Antwort
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Freizeit Änderungen Velolandrouten:		Keine Antwort	Keine Antwort
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Freizeit Zielgruppen:		Keine Antwort	Keine Antwort
Rückmeldung zur Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung		Keine Antwort	Keine Antwort