

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

Die Stellungnahme wurde am 18. Mai 2026 um 16:11:54 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

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

Teilnehmerangaben:

Region Luzern West
Region Luzern West
Menznauerstrasse 2
6110 Wolhusen

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

211476

Fragebogen Gesamtrevisionen Weggesetz (WegG) und Wegverordnung (WegV)

Sind Sie im Grundsatz mit der Vorlage einverstanden?

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Die Stossrichtung zur Förderung des Veloverkehrs sowie zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität der Veloinfrastruktur begrüssen wir grundsätzlich. Das Vorhaben ist jedoch sehr ambitioniert und mit erheblichen finanziellen und organisatorischen Auswirkungen für die Gemeinden verbunden. Der vorgesehene Umsetzungshorizont erscheint angesichts langer Planungs- und Bewilligungsverfahren sowie beschränkter personeller und finanzieller Ressourcen als unrealistisch. In mehreren zentralen Punkten – insbesondere bei der Finanzierung, der Netzplanung sowie der überkantonalen Koordination – besteht wesentlicher Anpassungsbedarf, um die Praxistauglichkeit und Akzeptanz der Vorlage sicherzustellen.

Sind Entwurf und Erläuterungen vollständig und verständlich?

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Die Unterlagen sind umfangreich, jedoch in zentralen Punkten nicht ausreichend klar und nachvollziehbar. Insbesondere zum Zeitpunkt des Beginns der Vernehmlassung fehlte eine gemeindespezifische Übersicht über die konkreten Massnahmen und die damit verbundenen Kosten in der jeweiligen Gemeindezuständigkeit. Zudem ist der Mechanismus der Finanzierung – insbesondere bei der Erstumsetzung gemäss Variante 1 – komplex und für die Gemeinden schwer verständlich. Weiter bestehen Unklarheiten hinsichtlich der Abstimmung zwischen Richtplan, Gesetz und Umsetzung sowie der Herleitung und Priorisierung der vorgesehenen Massnahmen. Für eine fundierte Beurteilung und eine praxistaugliche Umsetzung wird eine klarere und transparentere Darstellung erwartet.

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Die vorgeschlagene Aufgabenteilung beurteilen wir kritisch, da sie zu einer überproportionalen Belastung einzelner Gemeinden führt, insbesondere im ländlichen Raum mit hohem Anteil an Hauptverbindungen und Basisnetz abseits der Kantonsstrassen. Dabei ist festzustellen, dass die Netzplanung weitgehend durch den Kanton erfolgt, während ein erheblicher Teil der finanziellen Last bei den Gemeinden verbleibt. Gemeinden, die bereits durch ein dichtes Basisnetz stark belastet werden, tragen zudem überproportionale Unterhaltskosten. Die aktuelle Regelung setzt ferner Fehlanreize bei der Linienführung: Sie begünstigt Trassenführungen entlang von Kantonsstrassen aus finanziellen Gründen, selbst wenn alternative, sicherere Lösungen aus Sicht der Verkehrssicherheit vorzuziehen wären. Eine stärkere finanzielle Beteiligung des Kantons sowie eine solidarischere Ausgestaltung der Kostenverteilung sind daher notwendig.

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Keine der beiden Varianten vermag in der vorliegenden Form zu überzeugen. Variante 1 ist aufgrund ihres komplexen Mechanismus – insbesondere im Zusammenhang mit der Erstumsetzung und dem Bilanzkonto – für die Gemeinden schwer nachvollziehbar und administrativ aufwändig. Bereits bei Variante 1 – die einen teilweisen solidarischen Ausgleich vorsieht – variiert die jährliche Pro-Kopf-Belastung zwischen den pro Einwohner und Jahr stark. Bei Variante 2, die keinen solidarischen Ausgleich vorsieht, würden diese Unterschiede noch deutlicher ausfallen. Diese Spreizung ist für die betroffenen – insbesondere ländlichen – Gemeinden nicht tragbar.

Die aktuelle Systematik führt zudem zu einem Ungleichgewicht in der Aufgabenteilung: Die Netzplanung erfolgt weitgehend durch den Kanton, während ein erheblicher Teil der finanziellen Last bei den Gemeinden verbleibt. Insbesondere ländliche Gemeinden mit einem hohen Anteil am Basisnetz sind davon überdurchschnittlich betroffen. Gemäss der Botschaft (Kap. 4.3.1) entfallen auf das Basisnetz in Gemeindezuständigkeit rund 160 der insgesamt 280 Millionen Franken Gemeindekosten – also mehr als die Hälfte – ohne dass hierfür ein solidarischer Ausgleich vorgesehen ist.

Weiter setzt die vorgeschlagene Finanzierungsregelung Fehlanreize bei der Linienführung. Da der Kanton gemäss § 22 WegG für Velowege auf und an Kantonsstrassen zuständig ist und die entsprechenden Kosten trägt, werden Trassenführungen entlang von Kantonsstrassen aus finanziellen Gründen begünstigt, auch wenn alternative Lösungen aus Sicht der Verkehrssicherheit vorzuziehen wären. Sicherheit und Qualität müssen Vorrang vor Kostenüberlegungen haben.

Das vorgeschlagene Bilanzkonto beurteilen wir als komplex, administrativ aufwändig und insbesondere für kleinere Gemeinden als schwer handhabbar. Es löst die grundlegenden Probleme der ungleichen Lastenverteilung nicht und birgt Konfliktpotenzial zwischen Kanton und Gemeinden.

Insgesamt erachten wir eine grundlegende Überarbeitung der Finanzierungsregelung als notwendig: Velovorzugsrouten sowie sämtliche Hauptverbindungen sollen vollständig durch den Kanton finanziert werden (Bau und Unterhalt). Dabei ist sicherzustellen, dass die Finanzierung keine Fehlanreize bei der Linienführung schafft.

Für das Basisnetz ist ein einfaches und transparentes Fondsmodell einzuführen. Dieses soll zu 60 % durch den Kanton und zu 40 % durch die Gemeinden finanziert werden. Die Beteiligung der Gemeinden soll – analog zur verworfenen Basisvariante gemäss Vernehmlassungsbotschaft vom 3. März 2026 (S. 27) – nach Einwohnerzahl erfolgen. Zudem ist eine Belastungsobergrenze für die jährliche Pro-Kopf-Belastung der Gemeinden vorzusehen.

Eine einheitliche Finanzierung sämtlicher Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen ermöglicht zudem die Einführung einer einheitlichen Signaletik im gesamten Netz. Dies erhöht sowohl die Sicherheit als auch die Qualität des Velonetzes.

Darüber hinaus bestehen langfristige Unterhaltskosten, welche die Gemeinden dauerhaft belasten werden. Gemäss §§ 28 und 36 WegG tragen die Gemeinden den Unterhalt für alle Hauptverbindungen und das Basisnetz abseits von Kantonsstrassen sowie für sämtliche Mountainbike-Routen. Auch für den Unterhalt der Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und des Basisnetzes auf beziehungsweise an Kantonsstrassen innerorts sind gemäss § 80 Abs. 1 StrG die Gemeinden zuständig.

Diese dauerhaften Folgekosten sind ein zentraler Faktor für die langfristige Tragbarkeit der Vorlage, kommen in der Botschaft jedoch nicht ausreichend zum Ausdruck.

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

Begründung:

Keine der beiden Varianten erfüllt die Anforderungen an eine ausgewogene, nachvollziehbare und praxistaugliche Finanzierung. Während Variante 1 durch ihre Komplexität in der Umsetzung schwierig handhabbar ist, führt Variante 2 zu erheblichen Ungleichgewichten in der finanziellen Belastung zwischen städtischen und ländlichen Gemeinden. Wir verlangen deshalb eine überarbeitete Lösung, die den Kantonsanteil substanziell erhöht und für das Basisnetz einen einfachen solidarischen Ausgleich unter den Gemeinden vorsieht.

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

Begründung:

Das vorgeschlagene Bilanzkonto beurteilen wir als komplex und für die Gemeinden wenig transparent. Der Mechanismus – Gemeinden zahlen Beiträge ein und können nach Projektabschluss eine Refinanzierung beantragen – ist administrativ aufwändig und insbesondere für kleinere Gemeinden mit begrenzten personellen Ressourcen schwer handhabbar. Das Bilanzkonto vermag zudem die grundlegenden Probleme der ungleichen Lastenverteilung nicht zu lösen, da es lediglich die Hauptverbindungen in Gemeindezuständigkeit erfasst und das Basisnetz vollständig bei den einzelnen Gemeinden belässt. Schliesslich birgt die treuhänderische Verwaltung durch den Kanton ein Konfliktpotenzial zwischen Kanton und Gemeinden, das es zu vermeiden gilt. Wir erachten jedoch eine grundlegende Überarbeitung der Finanzierungsregelung als notwendig.

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:

Falls ein solidarisches Finanzierungssystem eingeführt wird, schlagen wir vor, die Mittel in einem einfach strukturierten kantonalen Fonds zu verwalten. Ein solches Modell ermöglicht klar definierte und nachvollziehbare Einzahlungsregeln – beispielsweise als einheitlicher Beitrag pro Einwohner –, eine transparente Mittelverwendung sowie eine sachgerechte Priorisierung der zu finanzierenden Projekte. Dabei sind Fehlanreize bei der Linienführung konsequent zu vermeiden, indem die Auszahlung nicht an die Wahl einer bestimmten Trassenführung geknüpft wird. Ein solches Fondsmodell ist einfacher verständlich, administrativ effizienter und besser geeignet, einen solidarischen Ausgleich unter den Gemeinden sicherzustellen. Wir erachten jedoch eine grundlegende Überarbeitung der Finanzierungsregelung als notwendig.

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Wir nehmen zur Kenntnis, dass Mountainbike-Routen im Kanton Luzern gesondert vom übrigen Velofreizeitverkehr betrachtet und in separaten Netzplänen beziehungsweise Teilrichtplänen sowie mit eigenen Bestimmungen im Weggesetz und in der Wegverordnung geregelt werden sollen. Aus diesem Grund lehnen wir es ab, die vorgeschlagenen Regelungen zu den Mountainbike-Routen gemäss §§ 31–38 WegG bereits zum jetzigen Zeitpunkt abschliessend zu behandeln. Wir beantragen daher, diese Thematik erst im Rahmen der separat geregelten Netzpläne beziehungsweise Teilrichtpläne zu behandeln. Entsprechend sind die genannten Paragraphen ersatzlos zu streichen.

Im Kapitel 32 des kantonalen Richtplans («32 Fuss- und Veloverkehr», Ziff. 323 Mountainbike-Routennetz) sowie in § 7 WegG überträgt der Kanton Luzern den Regionalen Entwicklungsträgern (RET) zusätzlich die Aufgabe, das Mountainbike-Routennetz in regionalen Teilrichtplänen festzulegen. Zudem sind die RET gemäss Richtplan und WegG für die laufende Überprüfung der Netze sowie für die Koordination mit dem Wanderwegnetz zuständig.

Grundsätzlich unterstützen wir die Übertragung dieser zusätzlichen Aufgaben an die Regionalen Entwicklungsträger. Eine realistische und wirksame Umsetzung erachten wir jedoch nur dann als möglich, wenn der Kanton dafür eine substantielle finanzielle Unterstützung sicherstellt

4. Haben Sie weitere Fragen, Bemerkungen oder Anträge?

Weitere Fragen/Bemerkungen/Anträge

Antrag

Wir beantragen, künftige Vernehmlassungsverfahren, die inhaltlich eng zusammenhängende Vorlagen betreffen, so zu gestalten, dass beide Verfahren zum selben Zeitpunkt starten und von Beginn an sämtliche Unterlagen vollständig zugänglich sind

Begründung

Die Vernehmlassung zur Gesamtrevision des Weggesetzes und der Wegverordnung sowie die öffentliche Auflage der Ergänzung des kantonalen Richtplans 2026 (Richtplankarte und Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr) stehen in einem untrennbaren inhaltlichen Zusammenhang: Die gesetzlichen Zuständigkeiten und Finanzierungsregelungen lassen sich ohne Kenntnis der konkreten Netzpläne nicht beurteilen, und umgekehrt. Es ist daher sachgerecht, dass der Kanton beide Vorlagen im gleichen E-Mitwirkungs-Tool zur Verfügung stellt. Jedoch haben die Vernehmlassung zum WegG/WegV und die öffentliche Auflage des Richtplans zu unterschiedlichen Zeitpunkten gestartet. Zudem wurden wesentliche Unterlagen – insbesondere die gemeindespezifischen Übersichten über Massnahmen und Kosten – erst nach dem Start der Vernehmlassung online gestellt. Dies hat die Möglichkeit einer fundierten Beurteilung für die Vernehmlassungsteilnehmenden erheblich erschwert. Für künftige Verfahren ist sicherzustellen, dass alle Unterlagen von Beginn an vollständig zugänglich sind und eng zusammenhängende Verfahren zeitgleich starten.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.2.1 Entwicklung Velowegnetz Alltag	Wir beantragen, die Netzplanung hinsichtlich Vollständigkeit und regionaler Bedürfnisse zu überprüfen und anzupassen. Bestehende Netzlücken sind mit konkreten Linienführungen zu schliessen. § 6 Abs. 4 WegG ist dahingehend zu ergänzen, dass bei jeder Wohnzone gemeinsam mit der zuständigen Gemeinde eine angemessene Erschliessung geprüft werden muss. Zudem ist sicherzustellen, dass wichtige kantonale Einrichtungen, insbesondere Schulen, angemessen erschlossen werden.	Das vorliegende Velowegnetz weist aus unserer Sicht in mehreren Bereichen Lücken auf, welche den regionalen Bedürfnissen nicht ausreichend Rechnung tragen. Konkret fehlt eine durchgehende Velovorzugsroute von Willisau nach Sursee. Zudem sind bestehende Netzlücken nicht überall mit konkreten Linienführungen hinterlegt. Dies schränkt die Planungssicherheit für die Gemeinden erheblich ein und steht aus unserer Sicht im Widerspruch zu § 6 Abs. 4 WegG, wonach vorhandene Netzlücken durch die zuständigen Behörden mit konkreten Linienführungen zu schliessen sind. Es soll bei jeder Wohnzone gemeinsam mit der zuständigen Gemeinde geprüft werden, ob eine angemessene Erschliessung vorgesehen werden kann.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.3 Einbezug Gemeinden und weitere Akteure sowie Koordination mit Nachbarkantonen	Wir beantragen, die überkantonale Abstimmung (über alle Kantonsgrenzen) generell verbindlich zu regeln und im Weggesetz sowie im kantonalen Richtplan entsprechend zu verankern. Für Veloverbindungen über die Kantonsgrenze hinaus sind konkrete Koordinationsmechanismen und Zuständigkeiten festzulegen.	Gemäss § 8 WegG sind die zuständigen Planungsbehörden verpflichtet, die Koordination mit Nachbarkantonen sicherzustellen. In der Praxis fehlt es jedoch an einem verbindlichen Gefäss für diese Abstimmung. Konkret besteht mit der Region Oberaargau keine funktionierende Koordination über die Kantonsgrenze hinaus, obwohl Verbindungen in Richtung Zell, Huttwil und Trubschachen für die Region von erheblicher Bedeutung sind. Im Velowegnetz Alltag sind zudem Velovorzugsrouten in Richtung Kanton Zug, Aargau und Nidwalden vorgesehen, deren Weiterführung über die Kantonsgrenze nicht gesichert ist.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.3 Einbezug Gemeinden und weitere Akteure sowie Koordination mit Nachbarkantonen	Konkret beantragen wir, die folgenden überkantonalen Verbindungen wieder in das Netz aufzunehmen: die Verbindungen zwischen Escholzmatt, Wiggen und Trubschachen, zwischen Zell und Huttwil sowie die Verbindung über den Schallenberg. Diese sollen – wie bereits im Entwurf des Masterplans Velo 2035 vom 19. August 2024 – als Hauptverbindungen geführt werden.	.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Wir beantragen, die Finanzierungsmechanik so auszugestalten, dass keine Fehlanreize bezüglich der Linienführung entstehen. Die Wahl der Trassenführung darf nicht durch die Finanzierungszuständigkeit bestimmt werden, sondern hat sich an Sicherheits- und Qualitätskriterien zu orientieren.	Die vorgeschlagene Finanzierungsregelung Fehlanreize bei der Linienführung. Da der Kanton gemäss § 22 WegG für Velowege auf und an Kantonsstrassen zuständig ist und die entsprechenden Kosten trägt, werden Trassenführungen entlang von Kantonsstrassen aus finanziellen Gründen begünstigt, auch wenn alternative Lösungen aus Sicht der Verkehrssicherheit vorzuziehen wären. Sicherheit und Qualität müssen Vorrang vor Kostenüberlegungen haben.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Wir beantragen, bei Beibehaltung des Zieljahres 2042 eine verbindliche Etappierung mit klar definierten Prioritäten und Zwischenzielen vorzusehen. Die Priorisierung hat nach Wirkung, Nutzen und Ressourcenverfügbarkeit zu erfolgen und ist den Gemeinden als verbindliche Planungsgrundlage frühzeitig zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig sind die Gemeinden bei der Planung und Umsetzung fachlich und finanziell stärker zu unterstützen.	Das Vorhaben ist sehr umfangreich. Erfahrungen im Strassenbau im Kanton Luzern und anderen Kantonen zeigen, dass die Umsetzung solcher Vorhaben aufgrund langer Verfahren, Landerwerb, Einsprachen und beschränkter Ressourcen viel Zeit in Anspruch nimmt. In der Botschaft selbst wird der Zeitplan als sehr ambitioniert bezeichnet. Gemäss Botschaft Kap. 4.2.2.2 sind Velowegnetzstrecken mit hoher Priorität bis 2035, mit mittlerer Priorität bis 2040 und mit geringer Priorität bis 2042 umzusetzen. Diese Priorisierung ist im Gesetz verbindlicher zu verankern. Viele – insbesondere kleinere – Gemeinden verfügen über begrenzte personelle Ressourcen für diese anspruchsvollen Planungsaufgaben. Kantonale Begleit- und Beratungsangebote sind daher auszubauen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Gemeinden mit ausreichenden personellen und fachlichen Ressourcen sollen Projekte eigenständig vorantreiben können.	Dadurch werden die Gemeinden unabhängiger von den Kapazitäten des Kantons, gleichzeitig kann die Umsetzung effizienter erfolgen. Die Finanzierung soll dabei analog zu anderen Projekten weiterhin über den Kanton erfolgen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Wir beantragen auf dem gesamten Velonetz eine einheitliche Signaletik einzuführen.	Eine einheitliche Finanzierung sämtlicher Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen ermöglicht zudem die Einführung einer einheitlichen Signaletik im gesamten Netz. Dies erhöht sowohl die Sicherheit als auch die Qualität des Velonetzes.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.3 Bewilligungsbehörde und -verfahren	Wir beantragen, die langfristigen Unterhaltskosten für alle Kategorien des Velowegnetzes sowie für die Mountainbike-Routen transparent auszuweisen und eine ausgewogene Kostenregelung sicherzustellen.	Die Botschaft konzentriert sich bei der Kostenschätzung auf die Investitionskosten der Erstumsetzung. Die langfristigen Unterhaltskosten, welche die Gemeinden dauerhaft belasten werden, sind hingegen nicht transparent ausgewiesen. Gemäss §§ 28 und 36 WegG tragen die Gemeinden den Unterhalt für alle Hauptverbindungen und das Basisnetz abseits von Kantonsstrassen sowie für sämtliche Mountainbike-Routen. Diese dauerhaften Folgekosten sind ein zentraler Faktor für die langfristige Tragbarkeit der Vorlage und müssen bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt werden.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.1 Approximative Aufwandschätzung	Wir beantragen, dass die Mittel für die Umsetzung des Velowegnetzes zusätzlich bereitgestellt werden und nicht durch Umverteilung aus bestehenden Strassenbaubudgets finanziert werden.	Die Finanzierung des Velowegnetzes darf nicht zu Lasten bestehender Mittel für den Strassenunterhalt und den motorisierten Individualverkehr gehen. Andernfalls entstehen Zielkonflikte bei der Umsetzung beider Infrastrukturbereiche.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.2 Finanzierung Kantonskosten	Wir beantragen, dass die Mittel für die Umsetzung des Velowegnetzes zusätzlich bereitgestellt werden und nicht durch Umverteilung aus bestehenden Strassenbaubudgets finanziert werden.	Die Finanzierung des Velowegnetzes darf nicht zu Lasten bestehender Mittel für den Strassenunterhalt und den motorisierten Individualverkehr gehen. Andernfalls entstehen Zielkonflikte bei der Umsetzung beider Infrastrukturbereiche.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3 Finanzierung Gemeinkosten	<p>Wir beantragen, die Finanzierungsregelung gemäss § 24 WegG grundlegend zu überarbeiten. Velovorzugsrouten sowie sämtliche Hauptverbindungen sollen vollständig durch den Kanton finanziert werden (Bau und Unterhalt). Dabei ist sicherzustellen, dass die Finanzierung keine Fehlanreize bei der Linienführung schafft. Für das Basisnetz ist ein einfaches und transparentes Fondsmodell einzuführen. Dieses soll zu 60 % durch den Kanton und zu 40 % durch die Gemeinden finanziert werden. Die Beteiligung der Gemeinden soll – analog zur verworfenen Basisvariante gemäss Vernehmlassungsbotschaft vom 3. März 2026 (S. 27) – nach Einwohnerzahl erfolgen. Zudem ist eine Belastungsobergrenze für die jährliche Pro-Kopf-Belastung der Gemeinden vorzusehen.</p> <p>Weiter sind die Aufwendungen der Gemeinden vor Projektbeginn und unabhängig vom Ausbaustandard zu finanzieren und nicht durch eine Refinanzierung nach Projektabschluss.</p>	<p>Keine der beiden Varianten vermag in der vorliegenden Form zu überzeugen. Variante 1 ist aufgrund ihres komplexen Mechanismus – insbesondere im Zusammenhang mit der Erstumsetzung und dem Bilanzkonto – für die Gemeinden schwer nachvollziehbar und administrativ aufwändig. Bereits bei Variante 1 – die einen teilweisen solidarischen Ausgleich vorsieht – variiert die jährliche Pro-Kopf-Belastung zwischen den pro Einwohner und Jahr stark. Bei Variante 2, die keinen solidarischen Ausgleich vorsieht, würden diese Unterschiede noch deutlicher ausfallen. Diese Spreizung ist für die betroffenen – insbesondere ländlichen – Gemeinden nicht tragbar.</p> <p>Die aktuelle Systematik führt zudem zu einem Ungleichgewicht in der Aufgabenteilung: Die Netzplanung erfolgt weitgehend durch den Kanton, während ein erheblicher Teil der finanziellen Last bei den Gemeinden verbleibt. Insbesondere ländliche Gemeinden mit einem hohen Anteil am Basisnetz sind davon überdurchschnittlich betroffen. Gemäss der Botschaft (Kap. 4.3.1) entfallen auf das Basisnetz in Gemeindezuständigkeit rund 160 der insgesamt 280 Millionen Franken Gemeinkosten – also mehr als die Hälfte – ohne dass hierfür ein solidarischer Ausgleich vorgesehen ist.</p> <p>Weiter setzt die vorgeschlagene Finanzierungsregelung Fehlanreize bei der Linienführung. Da der Kanton gemäss § 22 WegG für Velowege auf und an Kantonsstrassen zuständig ist und die entsprechenden Kosten trägt, werden Trassenführungen entlang von Kantonsstrassen aus finanziellen Gründen begünstigt, auch wenn alternative Lösungen aus Sicht der Verkehrssicherheit vorzuziehen wären. Sicherheit und Qualität müssen Vorrang vor Kostenüberlegungen haben.</p> <p>Das vorgeschlagene Bilanzkonto beurteilen wir als komplex, administrativ aufwändig und insbesondere für kleinere Gemeinden als schwer handhabbar. Es löst die grundlegenden Probleme der ungleichen Lastenverteilung nicht und birgt Konfliktpotenzial zwischen Kanton und Gemeinden.</p> <p>Insgesamt erachten wir eine grundlegende Überarbeitung der Finanzierungsregelung als notwendig: Velovorzugsrouten sowie sämtliche Hauptverbindungen sollen vollständig durch den Kanton finanziert werden (Bau und Unterhalt). Dabei ist sicherzustellen, dass die Finanzierung keine Fehlanreize bei der Linienführung schafft.</p> <p>Für das Basisnetz ist ein einfaches und transparentes Fondsmodell einzuführen. Dieses soll zu 60 % durch den Kanton und zu 40 % durch die Gemeinden finanziert werden. Die Beteiligung der Gemeinden soll – analog zur verworfenen Basisvariante gemäss Vernehmlassungsbotschaft vom 3. März 2026 (S. 27) – nach Einwohnerzahl erfolgen. Zudem ist eine Belastungsobergrenze für die jährliche Pro-Kopf-Belastung der Gemeinden vorzusehen.</p> <p>Eine einheitliche Finanzierung sämtlicher Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen ermöglicht zudem die Einführung einer einheitlichen Signalistik im gesamten Netz. Dies erhöht sowohl die Sicherheit als auch die Qualität des Velonetzes.</p> <p>Darüber hinaus bestehen langfristige Unterhaltskosten, welche die Gemeinden dauerhaft belasten werden. Gemäss §§ 28 und 36 WegG tragen die Gemeinden den Unterhalt für alle Hauptverbindungen und das Basisnetz abseits von Kantonsstrassen sowie für sämtliche Mountainbike-Routen. Auch für den</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			<p>Unterhalt der Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und des Basisnetzes auf beziehungsweise an Kantonsstrassen innerorts sind gemäss § 80 Abs. 1 StrG die Gemeinden zuständig.</p> <p>Diese dauerhaften Folgekosten sind ein zentraler Faktor für die langfristige Tragbarkeit der Vorlage, kommen in der Botschaft jedoch nicht ausreichend zum Ausdruck.</p>
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	§ 7 Mountainbike-Routen	Wir beantragen, § 7 WegG dahingehend zu korrigieren, dass sie der aktuell geltenden Rechtslage im Kanton Luzern angepasst wird. Im Kanton Luzern sind alle Gemeinden einem regionalen Entwicklungsträger angeschlossen. Die entsprechende Passage ist entsprechend zu korrigieren.	§ 7 WegG sowie die zugehörige Erläuterung in der Botschaft (S. 32) halten fest, dass sicherzustellen sei, dass auch Gemeinden ohne Anschluss an einen regionalen Entwicklungsträger die nötigen Mountainbike-Routen auf ihrem Gebiet erlassen. Diese Formulierung geht von einer Ausgangslage aus, die im Kanton Luzern nicht zutrifft. Gemäss § 3, Abs. 3 PBG (Planungs- und Baugesetz) des Kantons Luzern gehören jedoch die Gemeinden «...für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten einem regionalen Entwicklungsträger oder einer entsprechenden regionalen Organisation an». Die Passage ist daher sachlich unzutreffend und in der Gesetzesvorlage zu korrigieren.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	§ 7 Mountainbike-Routen	Wir beantragen, dass der Kanton Luzern die zusätzliche Aufgabe der Regionalen Entwicklungsträger (RET) gemäss kantonalem Richtplan (Koordinationsaufgabe 323) sowie § 7 WegG – die Festlegung, Überprüfung und Koordination des Mountainbike-Routennetzes – zu mindestens 80 % finanziert.	<p>Im Kapitel 32 des kantonalen Richtplans («32 Fuss- und Veloverkehr», Ziff. 323 Mountainbike-Routennetz) sowie in § 7 WegG überträgt der Kanton Luzern den Regionalen Entwicklungsträgern (RET) zusätzlich die Aufgabe, das Mountainbike-Routennetz in regionalen Teilrichtplänen festzulegen. Zudem sind die RET gemäss Richtplan und WegG für die laufende Überprüfung der Netze sowie für die Koordination mit dem Wanderwegnetz zuständig.</p> <p>Grundsätzlich unterstützen wir die Übertragung dieser zusätzlichen Aufgaben an die Regionalen Entwicklungsträger. Eine realistische und wirksame Umsetzung erachten wir jedoch nur dann als möglich, wenn der Kanton dafür eine substantielle finanzielle Unterstützung sicherstellt.</p>
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	5.1 Zuständigkeiten, Verfahren und Kosten	Wir beantragen, die Regelungen zu den Mountainbike-Routen erst im Rahmen der separat geregelten Netzpläne beziehungsweise Teilrichtpläne zu behandeln. Entsprechend sind die betreffenden Paragraphen ersatzlos zu streichen.	Wir nehmen zur Kenntnis, dass Mountainbike-Routen im Kanton Luzern gesondert vom übrigen Velofreizeitverkehr betrachtet und in separaten Netzplänen beziehungsweise Teilrichtplänen sowie mit eigenen Bestimmungen im Weggesetz und in der Wegverordnung geregelt werden sollen. Aus diesem Grund lehnen wir es ab, die vorgeschlagenen Regelungen zu den Mountainbike-Routen gemäss §§ 31–38 WegG bereits zum jetzigen Zeitpunkt abschliessend zu behandeln. Wir beantragen daher, diese Thematik erst im Rahmen der separat geregelten Netzpläne beziehungsweise Teilrichtpläne zu behandeln. Entsprechend sind die genannten Paragraphen ersatzlos zu streichen.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 1 Geltungsbereich	Wir beantragen, die rechtlichen Voraussetzungen für die Nutzung von Privatstrassen, Güterstrassen und Strassen von Strassengenossenschaften im Rahmen des Velowegnetzes verbindlich zu klären. Haftungsfragen sowie Kosten für Bau und Unterhalt in diesen Bereichen sind eindeutig zu regeln.	Das neue Velowegnetz umfasst im Unterschied zum bisherigen Radroutenkonzept neben Kantonsstrassen auch Gemeinde-, Güter- und Privatstrassen. Die rechtliche Einbindung dieser Infrastrukturen in das öffentliche Velonetz ist in der Vorlage nicht abschliessend geregelt. Strassengenossenschaften werden die Einbindung ihrer Infrastruktur ins Basisnetz – insbesondere wegen der damit verbundenen Haftungsfragen – als erhebliches Risiko wahrnehmen. Solche Situationen erfordern eine klare gesetzliche Grundlage

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 6 Velowegnetz	Wir beantragen, die Netzplanung hinsichtlich Vollständigkeit und regionaler Bedürfnisse zu überprüfen und anzupassen. Bestehende Netzlücken sind mit konkreten Linienführungen zu schliessen. § 6 Abs. 4 WegG ist dahingehend zu ergänzen, dass bei jeder Wohnzone gemeinsam mit der zuständigen Gemeinde eine angemessene Erschliessung geprüft werden muss. Zudem ist sicherzustellen, dass wichtige kantonale Einrichtungen, insbesondere Schulen, angemessen erschlossen werden.	Das vorliegende Velowegnetz weist aus unserer Sicht in mehreren Bereichen Lücken auf, welche den regionalen Bedürfnissen nicht ausreichend Rechnung tragen. Konkret fehlt eine durchgehende Velovorzugsroute von Willisau nach Sursee. Zudem sind bestehende Netzlücken nicht überall mit konkreten Linienführungen hinterlegt. Dies schränkt die Planungssicherheit für die Gemeinden erheblich ein und steht aus unserer Sicht im Widerspruch zu § 6 Abs. 4 WegG, wonach vorhandene Netzlücken durch die zuständigen Behörden mit konkreten Linienführungen zu schliessen sind. Es soll bei jeder Wohnzone gemeinsam mit der zuständigen Gemeinde geprüft werden, ob eine angemessene Erschliessung vorgesehen werden kann.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 7 Mountainbike-Routen	Wir beantragen, § 7 WegG dahingehend zu korrigieren, dass sie der aktuell geltenden Rechtslage im Kanton Luzern angepasst wird. Im Kanton Luzern sind alle Gemeinden einem regionalen Entwicklungsträger angeschlossen. Die entsprechende Passage ist entsprechend zu korrigieren.	§ 7 WegG sowie die zugehörige Erläuterung in der Botschaft (S. 32) halten fest, dass sicherzustellen sei, dass auch Gemeinden ohne Anschluss an einen regionalen Entwicklungsträger die nötigen Mountainbike-Routen auf ihrem Gebiet erlassen. Diese Formulierung geht von einer Ausgangslage aus, die im Kanton Luzern nicht zutrifft. Gemäss § 3, Abs. 3 PBG (Planungs- und Baugesetz) des Kantons Luzern gehören jedoch die Gemeinden «...für die Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten einem regionalen Entwicklungsträger oder einer entsprechenden regionalen Organisation an». Die Passage ist daher sachlich unzutreffend und in der Gesetzesvorlage zu korrigieren.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 8 Koordination und Planung	Wir beantragen, die überkantonale Abstimmung (über alle Kantonsgrenzen) generell verbindlich zu regeln und im Weggesetz sowie im kantonalen Richtplan entsprechend zu verankern. Für Veloverbindungen über die Kantonsgrenze hinaus sind konkrete Koordinationsmechanismen und Zuständigkeiten festzulegen.	Gemäss § 8 WegG sind die zuständigen Planungsbehörden verpflichtet, die Koordination mit Nachbarkantonen sicherzustellen. In der Praxis fehlt es jedoch an einem verbindlichen Gefäss für diese Abstimmung. Konkret besteht mit der Region Oberaargau keine funktionierende Koordination über die Kantonsgrenze hinaus, obwohl Verbindungen in Richtung Zell, Huttwil und Trubschachen für die Region von erheblicher Bedeutung sind. Im Velowegnetz Alltag sind zudem Velovorzugsrouten in Richtung Kanton Zug, Aargau und Nidwalden vorgesehen, deren Weiterführung über die Kantonsgrenze nicht gesichert ist.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 8 Koordination und Planung	Konkret beantragen wir, die folgenden überkantonalen Verbindungen wieder in das Netz aufzunehmen: die Verbindungen zwischen Escholzmatt, Wiggen und Trubschachen, zwischen Zell und Huttwil sowie die Verbindung über den Schallenberg. Diese sollen – wie bereits im Entwurf des Masterplans Velo 2035 vom 19. August 2024 – als Hauptverbindungen geführt werden.	.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 22 Bau	Wir beantragen, die Finanzierungsmechanik so auszugestalten, dass keine Fehlanreize bezüglich der Linienführung entstehen. Die Wahl der Trassenführung darf nicht durch die Finanzierungszuständigkeit bestimmt werden, sondern hat sich an Sicherheits- und Qualitätskriterien zu orientieren.	Die vorgeschlagene Finanzierungsregelung Fehlanreize bei der Linienführung. Da der Kanton gemäss § 22 WegG für Velowege auf und an Kantonsstrassen zuständig ist und die entsprechenden Kosten trägt, werden Trassenführungen entlang von Kantonsstrassen aus finanziellen Gründen begünstigt, auch wenn alternative Lösungen aus Sicht der Verkehrssicherheit vorzuziehen wären. Sicherheit und Qualität müssen Vorrang vor Kostenüberlegungen haben.
Rückmeldung zur Gesamtrevision	§ 24 Kosten (Variante 1)	Wir beantragen, die Finanzierungsregelung gemäss § 24 WegG grundlegend zu überarbeiten. Velovorzugsrouten sowie sämtliche Hauptverbindungen sollen	Keine der beiden Varianten vermag in der vorliegenden Form zu überzeugen. Variante 1 ist aufgrund ihres komplexen Mechanismus – insbesondere im

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf		<p>vollständig durch den Kanton finanziert werden (Bau und Unterhalt). Dabei ist sicherzustellen, dass die Finanzierung keine Fehlanreize bei der Linienführung schafft. Für das Basisnetz ist ein einfaches und transparentes Fondsmodell einzuführen. Dieses soll zu 60 % durch den Kanton und zu 40 % durch die Gemeinden finanziert werden. Die Beteiligung der Gemeinden soll – analog zur verworfenen Basisvariante gemäss Vernehmlassungsbotschaft vom 3. März 2026 (S. 27) – nach Einwohnerzahl erfolgen. Zudem ist eine Belastungsobergrenze für die jährliche Pro-Kopf-Belastung der Gemeinden vorzusehen.</p> <p>Weiter sind die Aufwendungen der Gemeinden vor Projektbeginn und unabhängig vom Ausbaustandard zu finanzieren und nicht durch eine Refinanzierung nach Projektabschluss.</p>	<p>Zusammenhang mit der Erstumsetzung und dem Bilanzkonto – für die Gemeinden schwer nachvollziehbar und administrativ aufwändig. Bereits bei Variante 1 – die einen teilweisen solidarischen Ausgleich vorsieht – variiert die jährliche Pro-Kopf-Belastung zwischen den pro Einwohner und Jahr stark. Bei Variante 2, die keinen solidarischen Ausgleich vorsieht, würden diese Unterschiede noch deutlicher ausfallen. Diese Spreizung ist für die betroffenen – insbesondere ländlichen – Gemeinden nicht tragbar.</p> <p>Die aktuelle Systematik führt zudem zu einem Ungleichgewicht in der Aufgabenteilung: Die Netzplanung erfolgt weitgehend durch den Kanton, während ein erheblicher Teil der finanziellen Last bei den Gemeinden verbleibt. Insbesondere ländliche Gemeinden mit einem hohen Anteil am Basisnetz sind davon überdurchschnittlich betroffen. Gemäss der Botschaft (Kap. 4.3.1) entfallen auf das Basisnetz in Gemeindezuständigkeit rund 160 der insgesamt 280 Millionen Franken Gemeindegemeinkosten – also mehr als die Hälfte – ohne dass hierfür ein solidarischer Ausgleich vorgesehen ist.</p> <p>Weiter setzt die vorgeschlagene Finanzierungsregelung Fehlanreize bei der Linienführung. Da der Kanton gemäss § 22 WegG für Velowege auf und an Kantonsstrassen zuständig ist und die entsprechenden Kosten trägt, werden Trassenführungen entlang von Kantonsstrassen aus finanziellen Gründen begünstigt, auch wenn alternative Lösungen aus Sicht der Verkehrssicherheit vorzuziehen wären. Sicherheit und Qualität müssen Vorrang vor Kostenüberlegungen haben.</p> <p>Das vorgeschlagene Bilanzkonto beurteilen wir als komplex, administrativ aufwändig und insbesondere für kleinere Gemeinden als schwer handhabbar. Es löst die grundlegenden Probleme der ungleichen Lastenverteilung nicht und birgt Konfliktpotenzial zwischen Kanton und Gemeinden.</p> <p>Insgesamt erachten wir eine grundlegende Überarbeitung der Finanzierungsregelung als notwendig: Velovorzugsrouten sowie sämtliche Hauptverbindungen sollen vollständig durch den Kanton finanziert werden (Bau und Unterhalt). Dabei ist sicherzustellen, dass die Finanzierung keine Fehlanreize bei der Linienführung schafft.</p> <p>Für das Basisnetz ist ein einfaches und transparentes Fondsmodell einzuführen. Dieses soll zu 60 % durch den Kanton und zu 40 % durch die Gemeinden finanziert werden. Die Beteiligung der Gemeinden soll – analog zur verworfenen Basisvariante gemäss Vernehmlassungsbotschaft vom 3. März 2026 (S. 27) – nach Einwohnerzahl erfolgen. Zudem ist eine Belastungsobergrenze für die jährliche Pro-Kopf-Belastung der Gemeinden vorzusehen.</p> <p>Eine einheitliche Finanzierung sämtlicher Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen ermöglicht zudem die Einführung einer einheitlichen Signalistik im gesamten Netz. Dies erhöht sowohl die Sicherheit als auch die Qualität des Velonetzes.</p> <p>Darüber hinaus bestehen langfristige Unterhaltskosten, welche die Gemeinden dauerhaft belasten werden. Gemäss §§ 28 und 36 WegG tragen die Gemeinden den Unterhalt für alle Hauptverbindungen und das Basisnetz abseits von Kantonsstrassen sowie für sämtliche Mountainbike-Routen. Auch für den Unterhalt der Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und des Basisnetzes auf beziehungsweise an Kantonsstrassen innerorts sind gemäss § 80 Abs. 1 StrG die Gemeinden zuständig.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Diese dauerhaften Folgekosten sind ein zentraler Faktor für die langfristige Tragbarkeit der Vorlage, kommen in der Botschaft jedoch nicht ausreichend zum Ausdruck.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 24 Kosten (Variante 1)	Wir beantragen, die Finanzierungsmechanik so auszugestalten, dass keine Fehlanreize bezüglich der Linienführung entstehen. Die Wahl der Trassenführung darf nicht durch die Finanzierungszuständigkeit bestimmt werden, sondern hat sich an Sicherheits- und Qualitätskriterien zu orientieren.	Die vorgeschlagene Finanzierungsregelung Fehlanreize bei der Linienführung. Da der Kanton gemäss § 22 WegG für Velowege auf und an Kantonsstrassen zuständig ist und die entsprechenden Kosten trägt, werden Trassenführungen entlang von Kantonsstrassen aus finanziellen Gründen begünstigt, auch wenn alternative Lösungen aus Sicht der Verkehrssicherheit vorzuziehen wären. Sicherheit und Qualität müssen Vorrang vor Kostenüberlegungen haben.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 28 Unterhalt und Kosten	Wir beantragen, die langfristigen Unterhaltskosten für alle Kategorien des Velowegnetzes sowie für die Mountainbike-Routen transparent auszuweisen und eine ausgewogene Kostenregelung sicherzustellen.	Die Botschaft konzentriert sich bei der Kostenschätzung auf die Investitionskosten der Erstumsetzung. Die langfristigen Unterhaltskosten, welche die Gemeinden dauerhaft belasten werden, sind hingegen nicht transparent ausgewiesen. Gemäss §§ 28 und 36 WegG tragen die Gemeinden den Unterhalt für alle Hauptverbindungen und das Basisnetz abseits von Kantonsstrassen sowie für sämtliche Mountainbike-Routen. Diese dauerhaften Folgekosten sind ein zentraler Faktor für die langfristige Tragbarkeit der Vorlage und müssen bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt werden.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 33 Kosten	Wir beantragen, die Regelungen zu den Mountainbike-Routen erst im Rahmen der separat geregelten Netzpläne beziehungsweise Teilrichtpläne zu behandeln. Entsprechend sind die betreffenden Paragraphen ersatzlos zu streichen.	Wir nehmen zur Kenntnis, dass Mountainbike-Routen im Kanton Luzern gesondert vom übrigen Velofreizeitverkehr betrachtet und in separaten Netzplänen beziehungsweise Teilrichtplänen sowie mit eigenen Bestimmungen im Weggesetz und in der Wegverordnung geregelt werden sollen. Aus diesem Grund lehnen wir es ab, die vorgeschlagenen Regelungen zu den Mountainbike-Routen gemäss §§ 31–38 WegG bereits zum jetzigen Zeitpunkt abschliessend zu behandeln. Wir beantragen daher, diese Thematik erst im Rahmen der separat geregelten Netzpläne beziehungsweise Teilrichtpläne zu behandeln. Entsprechend sind die genannten Paragraphen ersatzlos zu streichen.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 36 Unterhalt und Kosten	Wir beantragen, die langfristigen Unterhaltskosten für alle Kategorien des Velowegnetzes sowie für die Mountainbike-Routen transparent auszuweisen und eine ausgewogene Kostenregelung sicherzustellen.	Die Botschaft konzentriert sich bei der Kostenschätzung auf die Investitionskosten der Erstumsetzung. Die langfristigen Unterhaltskosten, welche die Gemeinden dauerhaft belasten werden, sind hingegen nicht transparent ausgewiesen. Gemäss §§ 28 und 36 WegG tragen die Gemeinden den Unterhalt für alle Hauptverbindungen und das Basisnetz abseits von Kantonsstrassen sowie für sämtliche Mountainbike-Routen. Diese dauerhaften Folgekosten sind ein zentraler Faktor für die langfristige Tragbarkeit der Vorlage und müssen bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt werden.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 38 Haftung	Wir beantragen, die rechtlichen Voraussetzungen für die Nutzung von Privatstrassen, Güterstrassen und Strassen von Strassengenossenschaften im Rahmen des Velowegnetzes verbindlich zu klären. Haftungsfragen sowie Kosten für Bau und Unterhalt in diesen Bereichen sind eindeutig zu regeln.	Das neue Velowegnetz umfasst im Unterschied zum bisherigen Radroutenkonzept neben Kantonsstrassen auch Gemeinde-, Güter- und Privatstrassen. Die rechtliche Einbindung dieser Infrastrukturen in das öffentliche Velonetz ist in der Vorlage nicht abschliessend geregelt. Strassengenossenschaften werden die Einbindung ihrer Infrastruktur ins Basisnetz – insbesondere wegen der damit verbundenen Haftungsfragen – als erhebliches Risiko wahrnehmen. Solche Situationen erfordern eine klare gesetzliche Grundlage

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 39	Wir beantragen, die rechtlichen Voraussetzungen für die Nutzung von Privatstrassen, Güterstrassen und Strassen von Strassengenossenschaften im Rahmen des Velowegnetzes verbindlich zu klären. Haftungsfragen sowie Kosten für Bau und Unterhalt in diesen Bereichen sind eindeutig zu regeln.	Das neue Velowegnetz umfasst im Unterschied zum bisherigen Radroutenkonzept neben Kantonsstrassen auch Gemeinde-, Güter- und Privatstrassen. Die rechtliche Einbindung dieser Infrastrukturen in das öffentliche Velonetz ist in der Vorlage nicht abschliessend geregelt. Strassengenossenschaften werden die Einbindung ihrer Infrastruktur ins Basisnetz – insbesondere wegen der damit verbundenen Haftungsfragen – als erhebliches Risiko wahrnehmen. Solche Situationen erfordern eine klare gesetzliche Grundlage
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 47 Aufsicht und Vollzug	Wir beantragen, bei Beibehaltung des Zieljahres 2042 eine verbindliche Etappierung mit klar definierten Prioritäten und Zwischenzielen vorzusehen. Die Priorisierung hat nach Wirkung, Nutzen und Ressourcenverfügbarkeit zu erfolgen und ist den Gemeinden als verbindliche Planungsgrundlage frühzeitig zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig sind die Gemeinden bei der Planung und Umsetzung fachlich und finanziell stärker zu unterstützen.	Das Vorhaben ist sehr umfangreich. Erfahrungen im Strassenbau im Kanton Luzern und anderen Kantonen zeigen, dass die Umsetzung solcher Vorhaben aufgrund langer Verfahren, Landerwerb, Einsprachen und beschränkter Ressourcen viel Zeit in Anspruch nimmt. In der Botschaft selbst wird der Zeitplan als sehr ambitioniert bezeichnet. Gemäss Botschaft Kap. 4.2.2.2 sind Velowegnetzstrecken mit hoher Priorität bis 2035, mit mittlerer Priorität bis 2040 und mit geringer Priorität bis 2042 umzusetzen. Diese Priorisierung ist im Gesetz verbindlicher zu verankern. Viele – insbesondere kleinere – Gemeinden verfügen über begrenzte personelle Ressourcen für diese anspruchsvollen Planungsaufgaben. Kantonale Begleit- und Beratungsangebote sind daher auszubauen.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 48 Einführungs- und Übergangsbestimmung	Wir beantragen, bei Beibehaltung des Zieljahres 2042 eine verbindliche Etappierung mit klar definierten Prioritäten und Zwischenzielen vorzusehen. Die Priorisierung hat nach Wirkung, Nutzen und Ressourcenverfügbarkeit zu erfolgen und ist den Gemeinden als verbindliche Planungsgrundlage frühzeitig zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig sind die Gemeinden bei der Planung und Umsetzung fachlich und finanziell stärker zu unterstützen.	Das Vorhaben ist sehr umfangreich. Erfahrungen im Strassenbau im Kanton Luzern und anderen Kantonen zeigen, dass die Umsetzung solcher Vorhaben aufgrund langer Verfahren, Landerwerb, Einsprachen und beschränkter Ressourcen viel Zeit in Anspruch nimmt. In der Botschaft selbst wird der Zeitplan als sehr ambitioniert bezeichnet. Gemäss Botschaft Kap. 4.2.2.2 sind Velowegnetzstrecken mit hoher Priorität bis 2035, mit mittlerer Priorität bis 2040 und mit geringer Priorität bis 2042 umzusetzen. Diese Priorisierung ist im Gesetz verbindlicher zu verankern. Viele – insbesondere kleinere – Gemeinden verfügen über begrenzte personelle Ressourcen für diese anspruchsvollen Planungsaufgaben. Kantonale Begleit- und Beratungsangebote sind daher auszubauen.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 2 Vernehmlassungsentwurf (§ 24 Kosten Variante 2)	§ 24 Kosten (Variante 2)	Wir beantragen, die Finanzierungsregelung gemäss § 24 WegG grundlegend zu überarbeiten. Velovorzugsrouten sowie sämtliche Hauptverbindungen sollen vollständig durch den Kanton finanziert werden (Bau und Unterhalt). Dabei ist sicherzustellen, dass die Finanzierung keine Fehlanreize bei der Linienführung schafft. Für das Basisnetz ist ein einfaches und transparentes Fondsmodell einzuführen. Dieses soll zu 60 % durch den Kanton und zu 40 % durch die Gemeinden finanziert werden. Die Beteiligung der Gemeinden soll – analog zur verworfenen Basisvariante gemäss Vernehmlassungsbotschaft vom 3. März 2026 (S. 27) – nach Einwohnerzahl erfolgen. Zudem ist eine Belastungsobergrenze für die jährliche Pro-Kopf-Belastung der Gemeinden vorzusehen. Weiter sind die Aufwendungen der Gemeinden vor Projektbeginn und unabhängig vom Ausbaustandard zu finanzieren und nicht durch eine Refinanzierung nach Projektabschluss.	Keine der beiden Varianten vermag in der vorliegenden Form zu überzeugen. Variante 1 ist aufgrund ihres komplexen Mechanismus – insbesondere im Zusammenhang mit der Erstumsetzung und dem Bilanzkonto – für die Gemeinden schwer nachvollziehbar und administrativ aufwändig. Bereits bei Variante 1 – die einen teilweisen solidarischen Ausgleich vorsieht – variiert die jährliche Pro-Kopf-Belastung zwischen den pro Einwohner und Jahr stark. Bei Variante 2, die keinen solidarischen Ausgleich vorsieht, würden diese Unterschiede noch deutlicher ausfallen. Diese Spreizung ist für die betroffenen – insbesondere ländlichen – Gemeinden nicht tragbar. Die aktuelle Systematik führt zudem zu einem Ungleichgewicht in der Aufgabenteilung: Die Netzplanung erfolgt weitgehend durch den Kanton, während ein erheblicher Teil der finanziellen Last bei den Gemeinden verbleibt. Insbesondere ländliche Gemeinden mit einem hohen Anteil am Basisnetz sind davon überdurchschnittlich betroffen. Gemäss der Botschaft (Kap. 4.3.1) entfallen auf das Basisnetz in Gemeindezuständigkeit rund 160 der insgesamt 280 Millionen Franken Gemeindekosten – also mehr als die Hälfte – ohne dass hierfür ein solidarischer Ausgleich vorgesehen ist.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			<p>Weiter setzt die vorgeschlagene Finanzierungsregelung Fehlanreize bei der Linienführung. Da der Kanton gemäss § 22 WegG für Velowege auf und an Kantonsstrassen zuständig ist und die entsprechenden Kosten trägt, werden Trassenführungen entlang von Kantonsstrassen aus finanziellen Gründen begünstigt, auch wenn alternative Lösungen aus Sicht der Verkehrssicherheit vorzuziehen wären. Sicherheit und Qualität müssen Vorrang vor Kostenüberlegungen haben.</p> <p>Das vorgeschlagene Bilanzkonto beurteilen wir als komplex, administrativ aufwändig und insbesondere für kleinere Gemeinden als schwer handhabbar. Es löst die grundlegenden Probleme der ungleichen Lastenverteilung nicht und birgt Konfliktpotenzial zwischen Kanton und Gemeinden.</p> <p>Insgesamt erachten wir eine grundlegende Überarbeitung der Finanzierungsregelung als notwendig: Velovorzugsrouten sowie sämtliche Hauptverbindungen sollen vollständig durch den Kanton finanziert werden (Bau und Unterhalt). Dabei ist sicherzustellen, dass die Finanzierung keine Fehlanreize bei der Linienführung schafft.</p> <p>Für das Basisnetz ist ein einfaches und transparentes Fondsmodell einzuführen. Dieses soll zu 60 % durch den Kanton und zu 40 % durch die Gemeinden finanziert werden. Die Beteiligung der Gemeinden soll – analog zur verworfenen Basisvariante gemäss Vernehmlassungsbotschaft vom 3. März 2026 (S. 27) – nach Einwohnerzahl erfolgen. Zudem ist eine Belastungsobergrenze für die jährliche Pro-Kopf-Belastung der Gemeinden vorzusehen.</p> <p>Eine einheitliche Finanzierung sämtlicher Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen ermöglicht zudem die Einführung einer einheitlichen Signalistik im gesamten Netz. Dies erhöht sowohl die Sicherheit als auch die Qualität des Velonetzes.</p> <p>Darüber hinaus bestehen langfristige Unterhaltskosten, welche die Gemeinden dauerhaft belasten werden. Gemäss §§ 28 und 36 WegG tragen die Gemeinden den Unterhalt für alle Hauptverbindungen und das Basisnetz abseits von Kantonsstrassen sowie für sämtliche Mountainbike-Routen. Auch für den Unterhalt der Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und des Basisnetzes auf beziehungsweise an Kantonsstrassen innerorts sind gemäss § 80 Abs. 1 StrG die Gemeinden zuständig.</p> <p>Diese dauerhaften Folgekosten sind ein zentraler Faktor für die langfristige Tragbarkeit der Vorlage, kommen in der Botschaft jedoch nicht ausreichend zum Ausdruck.</p>
Rückmeldung zur Gesamtrevision Wegverordnung Vernehmlassungsentwurf		Keine Antwort	Keine Antwort