

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

Die Stellungnahme wurde am 12. Jun 2026 um 20:58:28 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

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

Teilnehmerangaben:

Klimagrosseltern Zentralschweiz
<https://www.klimagrosseltern.ch/zw/>
Weidtobelweg 12
6045 Meggen

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

209610

Fragebogen Gesamtrevisionen Weggesetz (WegG) und Wegverordnung (WegV)

Sind Sie im Grundsatz mit der Vorlage einverstanden?

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Es ist wichtig, dass der Verkehrsmix zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehrs rasch verändert wird. Die Umstellung auf nicht fossile Energieträger verringert die CO2-Belastung der Atmosphäre viel zu langsam. Dem Gesamtkonzept fehlt das wichtige Element der Dringlichkeit für den Klimaschutz.

Sind Entwurf und Erläuterungen vollständig und verständlich?

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Die Analysen die zur Schlussfolgerung führen, dass das Velonetz massiv ausgebaut und gegenüber dem MIV sicherer gemacht wird sind gut dargelegt. Leider fehlen oft die konkreten Massnahmen, dass die Ziele auch erreicht werden können.

Bei der Förderung des Langsamverkehrs ist der Trennung Fussgänger- zu Veloverkehr Beachtung zu schenken. Billige Lösungen, wie es zum Teil in England vorkommt, dass der Veloweg auf zu schmale Trottoirs verlegt wird, damit Veränderungen beim MIV umgangen werden können (z.B. Tempobeschränkungen) sind zu vermeiden. Auf kritischen Fussgänger-Velo-Strecken mit genügend Platz sind auch Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Velos ins Auge zu fassen, in Luzern z.B. bei der Jesuitenkirche.

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Der Kanton muss grössere Durchsetzungskraft haben, damit Velorouten über mehrere Gemeinden realisierbar sind.

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Gemeinden dürfen aus finanziellen Gründen nicht zu Saboteuren von guten Projekten führen.

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

Begründung:

Überregionale Velorouten können so besser gefördert werden.

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

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

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	1 Ausgangslage und Revisionsgründe	Konkret strebt der Kanton Luzern eine Verdopplung des Anteils des Veloverkehrs am Modalsplit an, von heute rund 7.5 auf 15 Prozent. Dies erst ab 2035, was wir als viel zu langfristig erachten. Wir beantragen eine Erhöhung auf 30% insbesondere in der Region Luzern.	Die Zielsetzungen und Massnahmen zur Erreichung des Zieles, wie sie im Masterplan Velo 2035 festgehalten worden sind, sind nicht zielführend , insbesondere bezüglich Klimaschutz (Reduktion der CO2-Emissionen). Es ist bedauerlich, dass der Bundesrat, insbesondere das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Realisierungsfristen sogar noch verlängern kann. Die Ausführungen zeigen, dass sich der Bund der anspruchsvollen Zielvorgaben keinesfalls bewusst ist, es kommt die Grundhaltung zum Ausdruck, dass keinesfalls vorhandene Verkehrsflächen neu auf die Verkehrsträger (ÄNDERUNG DES MODALSPLITS) verteilt werden könnten. Eine Schlüsselstrecke in der Region Luzern ist die Seebrücke, die dank der grosszügigen Haltung gegenüber dem MIF den ÖV massiv bremst (tägliche Staus) und den Langsamverkehr gefährlich macht.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	1 Ausgangslage und Revisionsgründe	Für uns als Klima-Grosseltern stehen zwei Punkte im Vordergrund: 1. Positive Auswirkung auf den Klimaschutz, damit die hohe Lebensqualität auch für unsere Grosskinder erhalten bleiben. 2. Sicherheit im Strassenverkehr verbessern auch für ältere Velofahrenden.	Klimaschutz muss grundsätzlich eine höhere Priorität erhalten. Wenn die Lebensgrundlagen immer schlechter werden (Hitze, Trockenheit, Naturgefahren) nützen alle schönen Konzepte wenig für die Förderung des Langsamverkehrs und des ÖV's. Die Mobilität der Menschen ist wichtig, muss aber frei von fossilen Energieträgern werden. Veloverkehr in allen seinen Varianten vom E-Bike zu Lastenvelos und Velos mit Anhänger müssen ihren Raum auf den Verkehrsflächen erhalten. Dazu ist nicht zu vermeiden, den Flächenbedarf des MIV's zu Gunsten des Langsamverkehrs, der übrigens in den Agglomerationen eher schneller ist, einzuschränken.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2 Umsetzung Velowegnetz	Antrag 2 Die auf den Seiten 18/19 in der Vernehmlassungsbotschaft definierten Mindestbreiten für Veloweg sind wo immer möglich einzuhalten. Begründung Senioren fühlen sich nur sicher, wenn sie genügend Platz haben. Die Standards aus dem Jahr 1994 sind nicht mehr ausreichend. Vor allem auch weil mit Kinderanhängern und Lastenrädern breitere Fahrzeuge auf den Radstreifen verkehren. (Beispiel: Radweg von Rathausen nach Emmen Süd, dieser Radweg ist zu schmal zum sicheren Kreuzen).	Antrag 3 Beim Überholen von Velos müssen die Autos unbedingt den empfohlenen Abstand von 1,5 m einhalten. Eine Anstandsregel ersetzt rechtsverbindliche Regelungen nicht, insbesondere auf Strassen mit 80km/h für den MIV. Begründung: Das würde bedeuten, dass ein Auto bei einem Radstreifen nur überholen kann, wenn kein Gegenverkehr vorhanden ist, bzw. der Velo- und Autoverkehr möglichst entflochten werden müssen = Radwege statt Radstreifen. Wer schon einmal in den Niederlanden Velo gefahren ist, staunt, mit welcher Selbstverständlichkeit es dort möglich ist, den Veloverkehr grundsätzlich zu bevorzugen – (ausser bei Zufahrten zu Nationalstrassen) – das macht das Radfahren schnell und sicher – zwei entscheidende Punkte für den Umstieg vom Auto zum Velo.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2 Umsetzung Velowegnetz	Antrag 1 Kapitel 4.2.2. und Unterkapitel Wo immer möglich soll der Veloverkehr und der MIV entflochten werden. Wo das nicht möglich ist, sind Geschwindigkeitsbegrenzungen für den motorisierten Verkehr einzuführen.	Eine sichere Fahrt für Velofahrende ist auf nicht entflochtenen Velowegen oft kaum möglich. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Veloverkehr ist zum Teil sehr gross (Motorisierter Verkehr: 80 km/h / Velo 20 km/h). Dadurch ergibt sich eine hohe Gefährdung für die Velofahrende. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auf schmalen Strassen für den motorisierten Verkehr zu prüfen, insbesondere auf Streckenabschnitten auf denen eine hohe Dichte an Velofahrenden erwartet werden kann (grössere Siedlungen), um die Gefährdung der Velofahrenden zu reduzieren. Zwei weitere Punkte würden die Sicherheit der Senior:innen als Velofahrer:innen erhöhen: - Helmpflicht - Rückspiegel-Pflicht Im Übrigen unterstützen wir die Stellungnahme des VCS-Luzern.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf		Keine Antwort	Keine Antwort
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 2 Vernehmlassungsentwurf (§ 24 Kosten Variante 2)		Keine Antwort	Keine Antwort
Rückmeldung zur Gesamtrevision Wegverordnung Vernehmlassungsentwurf	§ 1 Zuständigkeiten	Wir unterstützen die Anträge von Pro Velo Luzern und fordern in unserer Stellungnahme griffige und beschleunigte Massnahmen.	Wir unterstützen die Begründungen von Pro Velo Luzern vor allem im Hinblick auf die höchste Dringlichkeit des Klimaschutzes, Reduktion des CO ₂ -Ausstosses durch den fossil betriebenen MIV. Der Modalsplit muss rascher als die Vorlage beantragt geändert werden. Denn die Verkehrsleistung auf Stadtgebiet ist zu stark MIV lastig (fast die Hälfte aller Autofahrten in der Stadt Luzern sind kürzer als 5 Kilometer): Öffentlicher Verkehr (ÖV): 47 % / Motorisierter Individualverkehr (MIV): 36 % / Langsamverkehr (Fuss & Velo): 15 %