

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

Die Stellungnahme wurde am 15. Jun 2026 um 11:24:03 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

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

Teilnehmerangaben:

LuzernPlus
Raumplanung
Hauptstrasse 40
6015 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

214475

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:

LuzernPlus ist im Grundsatz mit der Ergänzung des kantonalen Richtplans einverstanden. Verbesserungsbedarf besteht insbesondere bei der Lesbarkeit der Richtplankarte, der Klarheit der Zuständigkeiten, der regionalen Koordination sowie bei einzelnen räumlichen Festlegungen und der Umsetzungslogik.

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:

LuzernPlus ist im Grundsatz mit den vorgelegten Velowegnetzplänen Alltag und Freizeit einverstanden. Aus regionaler Sicht bestehen jedoch punktuelle Anpassungs- und Präzisierungsbedarfe – insbesondere hinsichtlich einzelner Linienführungen, der besseren Abstimmung zwischen Alltags- und Freizeitnetz, der Priorisierung von Abschnitten mit hohem Handlungsbedarf, der Berücksichtigung laufender Gebietsentwicklungen sowie der Lesbarkeit und Nachvollziehbarkeit einzelner Darstellungen in den Netzplänen.

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

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

Die Botschaft beziehungsweise der Gesetzestext sollen klarstellen, dass regionale Planungsinstrumente (regionale Teilrichtpläne, regionale Gesamtmobilitätskonzepte sowie weitere regionale Konzepte und laufende Planungen) weiterhin ausreichend Spielraum haben, ergänzende Veloverbindungen aufzunehmen, zu konkretisieren und weiterzuentwickeln. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass neue regionale Erkenntnisse und Planungen bei Bedarf in die kantonale Velonetzplanung beziehungsweise in den kantonalen Richtplan übernommen werden können.

Das kantonale Velowegnetz bildet eine wichtige übergeordnete Grundlage. Gleichzeitig entwickeln sich insbesondere in Agglomerationsräumen räumliche und verkehrliche Rahmenbedingungen laufend weiter. Neue Entwicklungsgebiete, veränderte Mobilitätsbedürfnisse sowie vertiefte regionale Planungen können zusätzlichen Anpassungsbedarf auslösen.

Aus Sicht von LuzernPlus ist es daher wichtig, dass regionale Planungsinstrumente weiterhin genügend Flexibilität behalten, um ergänzende Verbindungen aufzunehmen, bestehende Linienführungen zu präzisieren und regionale Mobilitätsstrategien weiterzuentwickeln. Ebenso wichtig ist jedoch, dass solche neuen Erkenntnisse nicht auf regionaler Ebene «stehen bleiben», sondern bei Bedarf in die kantonale Velonetzplanung und den kantonalen Richtplan zurückfliessen können. Dadurch bleibt das Velonetz langfristig anpassungsfähig und kann auf neue räumliche Entwicklungen reagieren.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
1. Anträge kantonale Richtplankarte, Ergänzung kantonalen Richtplan 2026, Entwurf	Karte / Pläne	Die kartografische Darstellung des Velonetzes ist so zu überarbeiten, dass die unterschiedlichen Netzkategorien sowie die jeweiligen Zuständigkeiten klarer erkennbar und eindeutig voneinander abgrenzbar sind. Insbesondere ist sicherzustellen, dass das kommunale Basisnetz visuell nicht mit dem kantonalen Basisnetz verwechselt werden kann (siehe Punkte entlang der Arsenal- / Nidfelstrasse, LuzernSüd).	Für Gemeinden und regionale Akteure ist jedoch eine klare Lesbarkeit der Netzhierarchie sowie der Zuständigkeiten zentral, da sich daraus unterschiedliche Planungs-, Finanzierungs- und Umsetzungsverantwortlichkeiten ergeben. Eine präzisere kartografische Darstellung erhöht die Nachvollziehbarkeit und reduziert spätere Interpretationsspielräume.
1. Anträge kantonale Richtplankarte, Ergänzung kantonalen Richtplan 2026, Entwurf	Karte / Pläne	Vor der finalen Festsetzung der kantonalen Velowegnetzpläne ist ein letzter systematischer Abgleich mit laufenden regionalen Planungen und verbindlichen regionalen Instrumenten vorzunehmen. Dies betrifft insbesondere den ESP Rothenburg Station, bei welchem derzeit das regionale Regelwerk finalisiert wird und relevante Veloverbindungen (beispielsweise die geplante Velobrücke) konsistent berücksichtigt werden müssen.	In einzelnen Entwicklungsgebieten laufen derzeit regionale Planungen parallel zur kantonalen Velonetzplanung und stehen teilweise kurz vor dem Abschluss. Werden diese Planungen nicht nochmals abgeglichen, besteht das Risiko von Inkonsistenzen zwischen kantonalen und regionalen Festlegungen. Im Raum Rothenburg Station werden aktuell zentrale planerische Grundlagen final verabschiedet. Aus Sicht von LuzernPlus ist es wichtig, dass relevante Veloverbindungen und Infrastrukturvorhaben in diesem Gebiet noch vor Abschluss der kantonalen Planung konsistent berücksichtigt werden. Dadurch können spätere Anpassungen vermieden und die Planungssicherheit für alle Beteiligten erhöht werden.
1. Anträge kantonale Richtplankarte, Ergänzung kantonalen Richtplan 2026, Entwurf	Karte / Pläne	Die Streichung beziehungsweise Nichtberücksichtigung der im Grundkonzept Verkehr LuzernOst verankerten Massnahme «Hangweg – durchgehende Verbindung Langsamverkehr (insbesondere Veloverkehr)» ist nochmals gemeinsam zwischen Kanton, RET und betroffenen Gemeinden zu prüfen und fachlich zu begründen.	Im Grundkonzept Verkehr LuzernOst ist die durchgehende Langsamverkehrsverbindung «Hangweg» als Massnahme verankert und bildet eine relevante regionale Planungsgrundlage. Da das Grundkonzept Verkehr für die beteiligten Gemeinden eine wichtige Orientierungs- und Abstimmungsgrundlage darstellt, sollte nachvollziehbar aufgezeigt werden, weshalb diese Verbindung im kantonalen Velowegnetz nicht oder nur teilweise berücksichtigt wurde. Aus Sicht von LuzernPlus ist ein erneuter Abgleich zwischen kantonalen und regionaler Planung sinnvoll, um Widersprüche zwischen bestehenden regionalen Instrumenten und der kantonalen Velonetzplanung zu vermeiden und eine konsistente Netzentwicklung sicherzustellen.
1. Anträge kantonale Richtplankarte, Ergänzung kantonalen Richtplan 2026, Entwurf	Karte / Pläne	Das Stadtzentrum im Bereich Kleinstadt/Bahnhofstrasse soll mit einer attraktiven Velovorzugsroute umfahren werden, da an der Bahnhofstrasse die Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr bereits hoch sind und nicht verstärkt werden sollen.	Die Verbindung zwischen Bruchstrasse und Bahnhof Luzern ist aufgrund der noch fehlenden Korridorstudie derzeit nicht abschliessend geklärt. Das Stadtzentrum sollte im Bereich Kleinstadt/Bahnhofstrasse durch eine attraktive Velovorzugsroute umfahren werden. Bereits heute bestehen an der Bahnhofstrasse hohe Nutzungskonflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr. Eine zusätzliche Belastung dieses Abschnitts würde die Konflikte weiter verschärfen und wäre der Veloförderung nicht zuträglich.
1. Anträge kantonale Richtplankarte, Ergänzung kantonalen Richtplan 2026, Entwurf	Karte / Pläne	LuzernPlus beantragt, die Linienführung und Priorisierung der Veloverbindungen im Raum Horw unter Berücksichtigung des Ausbaus des Campus Horw sowie der Pendleranalysen aus dem Konzept «Velohauptverbindungen Horw» nochmals zu überprüfen. Insbesondere sind die Achsen entlang der Technikumstrasse und des Brünigwegs sowie deren Verbindungen zu den Knotenpunkten der Ringstrasse stärker zu gewichten und bei der weiteren Planung und Umsetzung prioritär zu behandeln.	Mit dem Ausbau des Campus Horw entsteht in diesem Raum ein erhebliches zusätzliches Potenzial für den Alltagsveloverkehr. Zu den Nutzenden zählen insbesondere Studierende und Mitarbeitende des Campus sowie weitere Personen, die im Gebiet wohnen, arbeiten oder Ausbildungsangebote nutzen. Die Achsen entlang der Technikumstrasse und des Brünigwegs übernehmen dabei eine zentrale Erschliessungsfunktion. Eine stärkere Gewichtung dieser Verbindungen verbessert die direkte Erreichbarkeit des Campus, stärkt die Anbindung an den Bogenweg und die

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Weiterführung in Richtung Kriens und unterstützt damit den Aufbau einer durchgängigen und funktionalen Velonetzstruktur im Raum LuzernSüd. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass die geplante kantonale Velovorzugsroute über die Brändistrasse, Allmendstrasse und Ebenaustrasse ebenfalls eine wichtige Hauptachse darstellt. Diese nimmt bereits heute einen bedeutenden Anteil des Veloverkehrs auf und wird in aktuellen Bebauungsplanungen als Velostrasse berücksichtigt. Die beiden Verbindungen sind daher nicht als konkurrierende, sondern als sich ergänzende Bestandteile eines leistungsfähigen Velonetzes zu verstehen.
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	Stossrichtungen	Die Stossrichtungen sind dahingehend zu ergänzen, dass regionale Zentren und Gebiete mit hohem Siedlungswachstum explizit als prioritäre Zielräume für den Ausbau des Alltagsvelonetzes genannt werden.	In den urbanen Entwicklungsräumen des Kantons entstehen überdurchschnittliche zusätzliche Verkehrsbedürfnisse. Eine gezielte Priorisierung dieser Räume stärkt die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und unterstützt eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Stossrichtungen	Die Stossrichtungen sind um die gezielte Anbindung multimodaler Mobilitätsdrehscheiben und Umsteigeknoten zu ergänzen.	Die Verknüpfung von Velo, Fussverkehr, Bus und Bahn ist insbesondere in urbanen Räumen zentral für funktionierende multimodale Mobilitätsketten.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen	Koordinationsaufgabe 321 ist dahingehend zu ergänzen, dass regionale Entwicklungsträger bei gemeindeübergreifenden Veloverbindungen sowie bei der Abstimmung mit regionalen Planungsinstrumenten ausdrücklich einzubeziehen sind.	Zahlreiche Verbindungen des Alltagsvelonetzes verlaufen gemeindeübergreifend und stehen in engem Zusammenhang mit regionalen Entwicklungsschwerpunkten, dem Agglomerationsprogramm und regionalen Mobilitätsplanungen. Die regionalen Entwicklungsträger übernehmen bereits heute wichtige Koordinationsaufgaben und sollten daher im Richtplan explizit berücksichtigt werden.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen	Die Anforderungen an die kommunalen Umsetzungskonzepte sind zu konkretisieren und mit klaren Mindestinhalten zu ergänzen.	Eine stärkere Konkretisierung erhöht die Vergleichbarkeit der kommunalen Planungen und reduziert spätere Abstimmungsprobleme zwischen Gemeinden und Kanton.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen	Bei Abweichungen von festgelegten Linienführungen ist festzuhalten, dass eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung nachzuweisen ist.	Damit wird sichergestellt, dass strategisch wichtige Netzfunktionen langfristig erhalten bleiben.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 321 Kantonales Velowegnetz erarbeiten und umsetzen	LuzernPlus beantragt, dass der Kanton sowohl die Velovorzugsrouten als auch die Hauptrouten finanziert. Die vorgeschlagene Aufgabenteilung soll sich dabei an der bestehenden Systematik des Strassennetzes orientieren: • Velovorzugsrouten entsprechen funktional den Nationalstrassen und werden durch den Kanton finanziert. • Hauptrouten entsprechen funktional den kantonalen Hauptstrassen und werden ebenfalls durch den Kanton finanziert. • Das Basisnetz entspricht den Gemeindestrassen und wird durch die Gemeinden finanziert	Diese Lösung schafft klare Zuständigkeiten, erhöht die Planungssicherheit für die Gemeinden und trägt dem überkommunalen Nutzen von Velovorzugsrouten und Hauptrouten Rechnung.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 323 Mountainbike-Routennetz	Es ist zu prüfen, wie die regionalen Entwicklungsträger bei der Planung, Überprüfung und Weiterentwicklung des Mountainbike-Routennetzes fachlich und finanziell entschädigt werden können.	Mit der Festlegung und laufenden Überprüfung des Mountainbike-Routennetzes übernehmen die regionalen Entwicklungsträger eine zusätzliche Daueraufgabe. Für eine wirksame Umsetzung sind klare Zuständigkeiten sowie angemessene Unterstützungsstrukturen erforderlich.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 323 Mountainbike-Routennetz	Die Rollen zwischen Kanton, Regionen, Gemeinden und lokalen Trägerschaften sind bei der Umsetzung des Mountainbike-Routennetzes klarer zu definieren.	Während die strategische Koordination sinnvollerweise regional erfolgt, liegen Betrieb, Unterhalt und teilweise auch lokale Konfliktlösungen häufig auf kommunaler oder lokaler Ebene.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 324 Wanderwegnetz	Die Formulierung „laufend überprüfen“ ist zu präzisieren und auf bedarfsorientierte Überprüfungen oder definierte Überprüfungsintervalle auszurichten.	Die aktuelle Formulierung schafft eine unklare Daueraufgabe für die regionalen Entwicklungsträger. Eine präzisere Regelung erhöht die Planungssicherheit und stellt einen verhältnismässigen Ressourceneinsatz sicher.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Koordinationsaufgabe 325 Kommunale Fussweg- und Velonetze planen und umsetzen	Koordinationsaufgabe 325 ist dahingehend zu ergänzen, dass bei gemeindeübergreifenden Verbindungen auch die Abstimmung mit regionalen Entwicklungsträgern beziehungsweise regionalen Planungsinstrumenten ausdrücklich vorgesehen wird.	Insbesondere in urbanen und funktional stark verflochtenen Räumen verlaufen Fuss- und Veloverbindungen häufig über Gemeindegrenzen hinweg. Eine explizite regionale Abstimmung verbessert die Netzqualität und stärkt die Koordination mit regionalen Entwicklungs- und Mobilitätsstrategien.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Räumliche Festlegungen – Netzlücken und neue Verbindungen abseits von Kantonsstrassen	Die räumliche Festlegung Nr. 5 „Kriens – Netzlücke schliessen Kreisel Nidfeld–Freigleis“ ist zu überprüfen und aufgrund der erfolgten Umsetzung seit Herbst 2025 aus der Liste der offenen Netzlücken zu entfernen beziehungsweise als realisiert auszuweisen.	Die genannte Verbindung wurde bereits im Herbst 2025 umgesetzt und stellt keine offene Netzlücke mehr dar. Eine Aktualisierung der Richtplangrundlagen erhöht die fachliche Genauigkeit und verhindert, dass bereits realisierte Massnahmen weiterhin als offener Handlungsbedarf ausgewiesen werden.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Räumliche Festlegungen – Netzlücken und neue Verbindungen abseits von Kantonsstrassen	Bei der räumlichen Festlegung Nr. 7 „Nord-Süd-Verbindung Kreuzstrasse–Ringstrasse“ ist im Richtplantext beziehungsweise in den Erläuterungen festzuhalten, dass die weitere Planung eng mit den laufenden Arealentwicklungen sowie mit den betroffenen Standortgemeinden und relevanten Grundeigentümerschaften abzustimmen ist.	Die genannte Verbindung ist Teil des geplanten Bogenwegs und steht in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des Hinterschlundareals. In diesem Raum laufen bereits planerische Arbeiten. Gleichzeitig übernimmt der Kanton mit der Einstufung als Velovorzugsroute künftig eine stärkere Rolle bei der Umsetzung. Um Zielkonflikte zu vermeiden und bestehende Planungen effizient weiterzuführen, ist eine enge Abstimmung mit der Stadt Kriens sowie der Stadt Luzern als betroffene Grundeigentümerin erforderlich.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Erläuterungen – Veloverkehrsplanung	„Für die Linienführung sind aus Kostengründen in erster Linie bestehende Verbindungen in Zuständigkeit des Kantons zu wählen. Zusätzliche Verbindungen sind möglichst zu vermeiden.“ - Die Erläuterungen sind dahingehend anzupassen, dass bei der Linienwahl primär funktionale Qualität, Direktheit, Sicherheit und Netzwirkung massgebend sind. Kostenüberlegungen sollen berücksichtigt werden, dürfen jedoch nicht zum alleinigen Leitsatz werden.	Gerade in urbanen Verdichtungsräumen können neue Verbindungen oder Querungen erforderlich sein, um direkte und attraktive Veloverbindungen sicherzustellen. Eine ausschliesslich kostenorientierte Betrachtung könnte die langfristige Netzqualität beeinträchtigen.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Erläuterungen – Veloverkehrsplanung	Die Erläuterungen sind dahingehend zu ergänzen, dass bei gemeindeübergreifenden Verbindungen auch regionale Entwicklungsträger in die Konkretisierung des Basisnetzes einbezogen werden können.	Insbesondere in funktional verflochtenen Agglomerationsräumen verlaufen zahlreiche Veloverbindungen über Gemeindegrenzen hinweg und stehen in engem Zusammenhang mit regionalen Planungen.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Erläuterungen – Veloverkehrsplanung	„Netzlücken sind fehlende Verbindungsstücke, zum Beispiel Wege oder Brücken. Es handelt sich dabei nicht um Schwachstellen, bei denen die bestehende Infrastruktur ungenügend ist.“ - Die Erläuterungen sind zu ergänzen, dass neben fehlenden Verbindungsstücken auch qualitative starke Schwachstellen mit sehr hoher Netzrelevanz bei künftigen Fortschreibungen als Netzlücken berücksichtigt werden können.	Für ein attraktives Alltagsvelonetz sind nicht nur fehlende Verbindungen relevant, sondern auch bestehende Abschnitte mit erheblichen Qualitäts- oder Sicherheitsdefiziten.
Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Erläuterungen – Kommunale Fuss- und Velonetzplanung	Die Erläuterungen zur kommunalen Fuss- und Velonetzplanung sind dahingehend zu präzisieren, dass bei gemeindeübergreifenden Verbindungen und funktional verflochtenen Räumen eine regionale Abstimmung ausdrücklich vorgesehen wird.	Insbesondere im Agglomerationsraum verlaufen zahlreiche Alltagsverbindungen über Gemeindegrenzen hinweg. Eine frühzeitige regionale Koordination verbessert die Netzqualität und reduziert spätere Abstimmungskonflikte.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Zuständigkeit Kanton - Gemeinden:	Karte / Pläne	Bei der geplanten Veloverbindung beziehungsweise Querung im Bahnhof Luzern ist im Rahmen der weiteren Planung eine enge Abstimmung mit der Stadt Luzern sowie den laufenden Planungen zum Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) sicherzustellen.	Das Bahnhofsumfeld Luzern ist durch zahlreiche laufende und geplante Infrastrukturvorhaben räumlich und funktional stark beansprucht. Die geplante Veloverbindung ist grundsätzlich zu begrüssen, darf jedoch die Gesamtentwicklung im Umfeld des Bahnhofs sowie die Umsetzung des Durchgangsbahnhofs Luzern nicht unnötig erschweren oder verzögern. Eine frühzeitige und enge Abstimmung mit der Stadt Luzern sowie den zuständigen Projektträgern des DBL ist daher zentral, um tragfähige und koordinierte Lösungen sicherzustellen.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Zuständigkeit Kanton - Gemeinden:	Karte / Pläne	Die Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen Kanton und Gemeinden innerhalb der Richtplankarte ist nachvollziehbarer darzustellen beziehungsweise in den Erläuterungen näher zu begründen. Insbesondere bei Abschnitten, bei denen die kantonale Zuständigkeit innerhalb eines Strassenraums endet oder wechselt, ist die zugrunde liegende Systematik transparent darzulegen.	In der aktuellen Richtplankarte ist teilweise nicht nachvollziehbar, weshalb die Zuständigkeit des Kantons innerhalb einzelner Strassenabschnitte oder Verbindungen endet und auf die kommunale Ebene übergeht. Dies erschwert die Lesbarkeit der Karte und kann zu Unsicherheiten bei Planung, Finanzierung und Umsetzung führen. Eine transparentere Herleitung der Zuständigkeitsabgrenzung erhöht die Nachvollziehbarkeit und reduziert spätere Interpretationsspielräume

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Zuständigkeit Kanton - Gemeinden:	Karte / Pläne	siehe Rückmeldung zur Richtplankarte: Die räumliche Festlegung Nr. 5 „Kriens – Netzlücke schliessen Kreisel Nidfeld–Freigleis“ ist in der Richtplankarte zu überprüfen und aufgrund der bereits erfolgten Umsetzung anzupassen. Der Abschnitt ist nicht mehr als offene Netzlücke auszuweisen.	Die Verbindung zwischen dem Kreisel Nidfeld und dem Freigleis wurde bereits im Herbst 2025 realisiert. Die Darstellung als offene Netzlücke entspricht daher nicht mehr dem aktuellen Umsetzungsstand. Eine Aktualisierung der Richtplankarte erhöht die fachliche Genauigkeit und verhindert, dass bereits umgesetzte Massnahmen weiterhin als offener Handlungsbedarf dargestellt werden.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Zuständigkeit Kanton - Gemeinden:	Karte / Pläne	Die erste Etappe des Bogenwegs über das Grabenhofareal ist in den räumlichen Festlegungen des Richtplans zu ergänzen beziehungsweise die Übereinstimmung zwischen Richtplankarte und Richtplantext sicherzustellen.	Die Verbindung ist in der aktualisierten Richtplankarte enthalten (entgegen der alten Version - Stand März), wird jedoch in den räumlichen Festlegungen des Richtplantexts derzeit nicht explizit aufgeführt. Da sich der Abschnitt aktuell in Projektierung befindet und für die langfristige Netzfunktion relevant ist, sollte eine konsistente Verankerung in Karte und Richtplantext sichergestellt werden. Dadurch werden Transparenz und Planungssicherheit erhöht.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Zuständigkeit Kanton - Gemeinden:	Karte / Pläne	Die Linienführung der Velovorzugsroute im Raum Horw ist unter Berücksichtigung der Festlegungen des Regelwerks LuzernSüd nochmals zu überprüfen. Dabei ist insbesondere eine Führung entlang des HSLU-Standorts anstelle einer Linienführung via Ebenastrasse vertieft zu prüfen.	Gemäss dem Regelwerk LuzernSüd ist für diesen Raum bereits eine regionale, wichtige Linienführung entlang des HSLU-Standorts vorgesehen. Diese weist gegenüber der aktuell vorgeschlagenen Linienführung via Ebenastrasse mehrere funktionale Vorteile auf: • direkterer Anschluss an den geplanten Bogenweg, • einfachere Weiterführung Richtung Kriens Zentrum und Mattenhof, • bessere Erschliessung des HSLU-Standorts mit hohem Alltagsverkehrspotenzial durch Studierende und Arbeitsplätze, • sowie die mögliche Vermeidung einer Verbreiterung der Bahnunterführung entlang der K19a. Aus Sicht von LuzernPlus sollte die kantonale Linienführung daher nochmals mit den bestehenden regionalen Planungen abgestimmt und hinsichtlich ihrer Netzwirkung überprüft werden.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Priorisierung Schwachstellen:	Karte / Pläne	Es ist sicherzustellen, dass Abschnitte mit ausgewiesenem hohem Handlungsbedarf im Velonetz konsequent in die Priorisierung des Programms Gesamtmobilität einfließen. Für zentrale Achsen mit hoher Netzrelevanz, wie beispielsweise die Strecken entlang der Ringstrasse, ist eine koordinierte und gesamthafte Umsetzung prioritär zu behandeln.	Der Richtplan definiert zentrale Netzfunktionen sowie Abschnitte mit hohem Handlungsbedarf. Damit diese Festlegungen wirksam werden, müssen sie sich konsequent in den Priorisierungsmechanismen des Programms Gesamtmobilität widerspiegeln. Insbesondere bei der Ringstrasse besteht ein klarer Handlungsbedarf für den Veloverkehr. Aufgrund ihrer hohen Netzrelevanz sollte die Umsetzung nicht isoliert abschnittsweise erfolgen, sondern möglichst koordiniert und als zusammenhängende Gesamtverbindung priorisiert werden. Dadurch können Netzbrüche vermieden und die angestrebte Wirkung des Velonetzes schneller erzielt werden.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Priorisierung Schwachstellen:	Karte / Pläne	Der Abschnitt Leisibach ist hinsichtlich des ausgewiesenen Handlungsbedarfs beziehungsweise der Priorisierung nochmals zu überprüfen und unter Berücksichtigung der bekannten Umsetzungshemmnisse gegebenenfalls höher einzustufen.	Im Bereich Leisibach bestehen aufgrund des vorgesehenen Lastwagenwendeplatzes sowie laufender Einsprachen zusätzliche Herausforderungen bei der Umsetzung. Dadurch erhöht sich das Risiko von Verzögerungen bei einer für das Velonetz relevanten Verbindung. Der bestehende Handlungsbedarf sollte deshalb im Richtplan beziehungsweise in der weiteren Priorisierung angemessen berücksichtigt werden, damit frühzeitig tragfähige Lösungen entwickelt werden können.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Priorisierung Schwachstellen:	Karte / Pläne	Die Verbindung zwischen Hofstetterstrasse und Eichwilstrasse ist im Richtplan hinsichtlich ihrer Netzfunktion zu überprüfen und gegebenenfalls als fehlender Lückenschluss zu ergänzen beziehungsweise präziser darzustellen.	Im betreffenden Abschnitt besteht derzeit keine klar erkennbare beziehungsweise durchgängige Verbindung zwischen der Hofstetterstrasse und der Eichwilstrasse. Ohne einen funktionierenden Lückenschluss kann ein isolierter Ausbau der Eichwilstrasse seine angestrebte Netzwirkung nur eingeschränkt entfalten. Für ein durchgängiges und attraktives Velonetz ist daher sicherzustellen, dass die gesamte Verbindung logisch und vollständig abgebildet wird.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Priorisierung Schwachstellen:	Karte / Pläne	Die Linienführung und Priorisierung der Veloverbindungen im Raum Horw sind unter Berücksichtigung des HSLU-Standorts nochmals zu überprüfen. Insbesondere sind die Achsen entlang der Technikumsstrasse und des Brünigwegs stärker zu gewichten und bei der weiteren Umsetzung prioritär zu behandeln.	Mit dem Ausbau des Campus Horw entsteht in diesem Raum ein erhebliches zusätzliches Potenzial im Alltagsveloverkehr durch Studierende, Mitarbeitende und weitere Nutzungen. Die Achsen entlang der Technikumsstrasse und des Brünigwegs übernehmen dabei eine zentrale Erschliessungsfunktion. Eine stärkere Gewichtung dieser Verbindungen verbessert die direkte Erreichbarkeit des Campus, stärkt die Anbindung an den Bogenweg sowie die Weiterführung Richtung Kriens und unterstützt eine funktionale Netzstruktur im Raum Horw. Gleichzeitig kann dadurch geprüft werden, ob aufwendige zusätzliche Infrastrukturen an anderer Stelle vermieden werden können.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Priorisierung Schwachstellen:	Karte / Pläne	Die Priorisierungskategorien „hoch“, „mittel“ und „tief“ sind im Richtplan beziehungsweise in den Erläuterungen mit einem klareren zeitlichen Umsetzungshorizont oder einer präziseren Definition zu ergänzen.	Die aktuelle Priorisierung lässt offen, welche zeitlichen Erwartungen mit den Kategorien verbunden sind. Dadurch entstehen Unsicherheiten bei Gemeinden, regionalen Entwicklungsträgern und weiteren Projektpartnern hinsichtlich Planungs- und Investitionshorizonten. Eine klarere Definition erhöht die Transparenz und verbessert die Abstimmung mit kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen sowie mit dem Programm Gesamtmobilität.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Priorisierung Schwachstellen:	Karte / Pläne	Der Abschnitt Ebikon Kreuzstrasse ist hinsichtlich des ausgewiesenen Handlungsbedarfs nochmals zu überprüfen und aufgrund der bestehenden Nutzungskonflikte gegebenenfalls höher zu priorisieren.	Im betreffenden Abschnitt bestehen aufgrund gewerblicher Nutzungen und des damit verbundenen Schwerverkehrs erhöhte Nutzungskonflikte für den Veloverkehr. Dies führt zu erhöhten Anforderungen hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität der Verbindung. Der bestehende Handlungsbedarf sollte daher im Rahmen der Priorisierung nochmals überprüft werden.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Priorisierung Schwachstellen:	Karte / Pläne	Die Darstellung von Netzlücken in der Richtplankarte ist zu präzisieren, sodass fehlende Verbindungen klar als Netzlücken erkennbar sind.	In der aktuellen Richtplankarte ist bei einzelnen Abschnitten nicht eindeutig ersichtlich, ob eine Verbindung bewusst fehlt oder ob es sich um eine darzustellende Netzlücke handelt. Dies erschwert die Interpretation der Karte und kann zu Missverständnissen hinsichtlich des tatsächlichen Handlungsbedarfs führen. Netzlücken sollten deshalb visuell klarer und eindeutig dargestellt werden.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Freizeit Routenplan Veloland:	Karte / Pläne	Im Raum Horw sind die Linienführungen des Freizeitnetzes und des Alltagsnetzes nochmals auf mögliche Bündelungen und eine stärker abgestimmte Führung zu überprüfen.	Aktuell verlaufen im Raum Horw teilweise parallele Linienführungen des Alltags- und Freizeitnetzes. Dies kann zu erhöhtem Flächenbedarf sowie zu zusätzlichen Infrastrukturkosten führen. Wo funktional sinnvoll, sollten Synergien zwischen beiden Netzen genutzt und die Linienführungen stärker aufeinander abgestimmt werden. Gleichzeitig sind dabei die unterschiedlichen Anforderungen des Alltags- und Freizeitverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Freizeit Änderungen Velolandrouten:	Karte / Pläne	Die Linienführung des Freizeitnetzes im Bereich Kuonimatt ist nochmals zu überprüfen und stärker mit dem Alltagsnetz abzustimmen. Insbesondere ist zu prüfen, ob eine Führung über den Mattenplatz und den geplanten Bogenweg gegenüber der heutigen Führung entlang der Horwerstrasse zweckmässiger ist.	Im Bereich Kuonimatt weicht die neue Linienführung des Freizeitnetzes deutlich vom Alltagsnetz ab, ohne dass die zugrunde liegende Netzlogik nachvollziehbar ist. Gleichzeitig wird die Horwerstrasse Ost (Am Mattenhof) künftig durch Nutzungen und Verkehrsbelastungen im Zusammenhang mit der Pilatus Arena sowie dem Brändi-Areal stärker beansprucht. Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, ob eine Führung über den Mattenplatz und den Bogenweg langfristig eine attraktivere, sicherere und besser abgestimmte Lösung für den Freizeitveloverkehr darstellt.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Freizeit Zielgruppen:		Keine Antwort	Keine Antwort
Rückmeldung zur Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2 Kantonale Velowegnetzpläne	Bei der Weiterentwicklung des kantonalen Velowegnetzes soll neben dem Alltagsverkehr auch der Freizeit-, Sport- und Naherholungskontext angemessen berücksichtigt werden. Dies betrifft insbesondere die Erreichbarkeit von Sportanlagen, Freizeiträumen und Naherholungsgebieten sowie die Abstimmung zwischen Alltags-, Freizeit- und Mountainbike-Netzen.	Das Velo übernimmt nicht nur im Pendler- und Alltagsverkehr eine wichtige Funktion, sondern gewinnt auch im Freizeit-, Sport- und Naherholungsbereich zunehmend an Bedeutung. Gerade in Agglomerationsräumen bestehen zahlreiche Verflechtungen zwischen Alltagsverbindungen, Freizeitachsen, Sportanlagen und regionalen Erholungsräumen. Aus Sicht von LuzernPlus ist daher ein gesamtheitlicher Blick auf das Velonetz wichtig. Die verschiedenen Netzkategorien sollten nicht isoliert betrachtet werden, sondern möglichst aufeinander abgestimmt werden, damit ein attraktives, durchgängiges und multifunktionales Gesamtnetz entsteht.