

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

Die Stellungnahme wurde am 30. Jun 2026 um 10:37:18 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

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

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:

209481

Fragebogen Gesamtrevisionen Weggesetz (WegG) und Wegverordnung (WegV)

Sind Sie im Grundsatz mit der Vorlage einverstanden?

- ☐ ja
☒ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

Begründung:

Die Vorlage stärkt die Umsetzung des kantonalen Velonetzes und schafft eine wichtige Grundlage für die systematische Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur im Kanton Luzern. Positiv hervorzuheben ist insbesondere, dass nach längerer Zeit wieder eine umfassende Aktualisierung der Grundlagen erfolgt und damit eine zeitgemässe Basis für die weitere Planung und Umsetzung von Velomassnahmen geschaffen wird. Dadurch wird es für Kanton, Gemeinden und Regionen möglich, zukünftige Massnahmen klarer zu priorisieren und koordinierter umzusetzen.

Aus regionaler Sicht ist zudem zentral, dass die Planung und Realisierung der Veloverbindungen konsequent über Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt erfolgt. Gerade in den Agglomerationsräumen verlaufen viele wichtige Alltags- und Pendlerverbindungen über mehrere Gemeinden, weshalb eine enge Koordination zwischen Kanton, Gemeinden und regionalen Organisationen entscheidend ist. Ebenso wichtig sind klare Zuständigkeiten sowie eine langfristig gesicherte Finanzierung, damit ein zusammenhängendes und leistungsfähiges Velonetz entstehen kann.

Sind Entwurf und Erläuterungen vollständig und verständlich?

- ☐ ja
☒ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

Begründung:

Der Entwurf und die Erläuterungen sind grundsätzlich nachvollziehbar und gut strukturiert. Aus regionaler Sicht wären jedoch ergänzende Aussagen zur konkreten Umsetzung der Velonetzpläne, zur Priorisierung der Massnahmen sowie zur Zusammenarbeit zwischen Kanton, Gemeinden und regionalen Organisationen hilfreich. Insbesondere bei überkommunalen Veloverbindungen ist eine klare Abstimmung zwischen den Planungsebenen zentral, damit ein zusammenhängendes Netz entstehen kann.

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

- ☐ ja
☒ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

Begründung:

Die vorgeschlagene Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden ist im Grundsatz nachvollziehbar. Aus regionaler Sicht ist insbesondere zu begrüßen, dass die Zuständigkeit für die Velovorzugsrouten klar beim Kanton liegt.

Bei den Velohaupttrouten sollte sich der Kanton jedoch zumindest massgeblich an der Finanzierung beteiligen. Auch diese Verbindungen bilden einen wesentlichen Bestandteil des Rückgrats des Alltagsvelonetzes und verlaufen häufig über mehrere Gemeindegrenzen hinweg. Eine kantonale Mitfinanzierung ist deshalb zentral, um eine kohärente und gemeindeübergreifend abgestimmte Planung und Umsetzung sicherzustellen, insbesondere im dicht besiedelten Agglomerationsraum.

Zudem ist die Projektleitung bei kantonalen Velovorzugsrouten klar zu regeln. Gemeinden, die über die notwendigen Kapazitäten verfügen oder eine raschere Umsetzung gewährleisten können, sollen die Möglichkeit erhalten, Velovorzugsrouten in Absprache mit dem Kanton selbstständig und in leitender Funktion zu planen und umzusetzen. Die kantonale Zuständigkeit darf nicht dazu führen, dass kommunale Umsetzungskompetenzen oder ein höheres Umsetzungstempo unnötig eingeschränkt werden.

Die Gemeinden bleiben gleichzeitig für das lokale Basisnetz zuständig, wodurch ihre kommunale Planungshoheit gewahrt wird. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist jedoch entscheidend, dass Planung, Projektierung und Realisierung insbesondere im Agglomerationsraum Luzern konsequent über die Gemeindegrenzen hinweg koordiniert werden.

Das grösste Potenzial für eine Verlagerung auf den Veloverkehr liegt in den urbanen und dicht besiedelten Räumen. Der Agglomeration Luzern kommt deshalb bei der Umsetzung der im Masterplan Velo vorgesehenen hochwertigen und durchgängigen Verbindungen eine zentrale Bedeutung zu. Regionale Entwicklungsträger wie LuzernPlus können dabei eine wichtige koordinierende Funktion übernehmen und die Abstimmung zwischen dem Kanton und den beteiligten Gemeinden unterstützen.

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

- ☐ ja
☒ eher ja
☐ eher nein
☐ nein

Begründung:

Die vorgeschlagenen Finanzierungsvarianten schaffen grundsätzlich eine wichtige Grundlage für eine rasche Umsetzung der Veloinfrastruktur. Entscheidend ist jedoch, dass die Finanzierung so ausgestaltet wird, dass insbesondere zentrale Netzverbindungen im Agglomerationsraum zeitnah realisiert werden können.

Gerade in den dicht besiedelten Räumen verlaufen zahlreiche bedeutende Alltagsverbindungen über mehrere Gemeindegrenzen hinweg. Die Finanzierung sollte deshalb nicht allein an den kommunalen Zuständigkeiten ausgerichtet werden, sondern der überkommunalen und regionalen Bedeutung dieser Verbindungen angemessen Rechnung tragen.

Erforderlich ist eine Finanzierungslösung, die eine koordinierte, transparente und gemeindeübergreifende Umsetzung ermöglicht und verhindert, dass zentrale Netzabschnitte aufgrund unterschiedlicher finanzieller Möglichkeiten, Prioritäten oder Unsicherheiten bei einzelnen Gemeinden verzögert werden.

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

Begründung:

Variante 1: Aus regionaler Sicht erscheint das teilsolidarische Finanzierungsmodell der Variante 1 als grundsätzlich gute Grundlage. Viele wichtige Veloverbindungen im Agglomerationsraum haben eine überkommunale Bedeutung und werden von Nutzerinnen und Nutzern aus mehreren Gemeinden frequentiert. Eine solidarische Kostenverteilung kann dazu beitragen, solche Verbindungen rascher umzusetzen und zu verhindern, dass einzelne Gemeinden überproportional belastet werden. Gleichzeitig schafft das Modell Anreize für eine koordinierte Planung und Realisierung zentraler Netzverbindungen.

Für die Praxistauglichkeit des Modells ist jedoch entscheidend, dass die Finanzierung transparent, verlässlich und mit möglichst geringen bürokratischen Hürden ausgestaltet wird. Für die Gemeinden muss klar nachvollziehbar sein, nach welchen Kriterien Mittel aus dem Fonds beantragt und bezogen werden können, welche Unterlagen erforderlich sind und innerhalb welcher Fristen über Gesuche entschieden und Beiträge ausbezahlt werden.

Zudem ist sicherzustellen, dass der Fonds jederzeit über ausreichend Mittel verfügt, damit bewilligte und umsetzungsreife Projekte nicht aufgrund fehlender Liquidität verzögert werden. Problematisch wäre insbesondere, wenn Gemeinden gleichzeitig Beiträge in den Fonds einzahlen, die Projektierung und Realisierung vorfinanzieren und die zugesicherten Mittel erst nachgelagert beziehen könnten. Eine solche doppelte Vorleistung könnte dazu führen, dass Gemeinden Projekte aus finanziellen oder liquiditätsbezogenen Gründen zeitlich zurückstellen müssen.

Das Finanzierungsmodell sollte deshalb geeignete Akontozahlungen, frühzeitige Beitragszusicherungen oder andere Mechanismen vorsehen, welche die Vorfinanzierungslast der Gemeinden begrenzen. Ziel muss ein einfach zugängliches, planungssicheres und ausreichend dotiertes Finanzierungsinstrument sein, das die Umsetzung beschleunigt und nicht durch administrative Anforderungen oder zeitlich verzögerte Auszahlungen zusätzlich erschwert.

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:

Die Führung eines Bilanzkontos durch den Kanton erscheint grundsätzlich zweckmässig, da dadurch eine transparente und koordinierte Verwaltung der Beiträge zur solidarischen Finanzierung kommunaler Velohauptverbindungen ermöglicht wird. Gerade bei überkommunalen Verbindungen im Agglomerationsraum Luzern ist eine solche zentrale Verwaltung sinnvoll, da viele dieser Routen mehrere Gemeinden betreffen und von einer regional abgestimmten Umsetzung abhängen.

Wichtig ist jedoch, dass die Mittelverwendung transparent erfolgt und die betroffenen Gemeinden sowie die regionalen Planungsträger frühzeitig in die Priorisierung und Umsetzung der entsprechenden Velohauptverbindungen einbezogen werden. Dadurch kann sichergestellt werden, dass die solidarisch finanzierten Projekte tatsächlich zur Schliessung wichtiger Netzlücken und zur Stärkung des zusammenhängenden Velonetzes beitragen.

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

Begründung:

Die vorgeschlagene Aufgabenteilung ist aus planerischer Sicht grundsätzlich nachvollziehbar, da sie die regionalen Entwicklungsträger stärkt und ihnen eine zentrale Rolle bei der überkommunalen Koordination sowie bei der Erarbeitung der regionalen Teilrichtpläne zuweist. Dieses Modell orientiert sich an der bewährten Systematik der Wanderwege und bietet eine geeignete Grundlage, um die verschiedenen Nutzungsansprüche (insbesondere zwischen Mountainbike, Wandern sowie Natur- und Landschaftsschutz) regional abgestimmt zu koordinieren.

Das «eher» ergibt sich jedoch daraus, dass gemäss Entwurf die finanzielle Verantwortung für Bau und Unterhalt vollständig bei den Gemeinden liegt. Da Mountainbike-Routen häufig eine überkommunale Bedeutung für die Naherholung haben und von Nutzerinnen und Nutzern aus mehreren Gemeinden frequentiert werden, wäre aus regionaler Sicht eine ergänzende kantonale Mitfinanzierung prüfenswert, um die Gemeinden bei der Umsetzung entsprechender Angebote zu unterstützen.

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	2.2.3 Abgrenzung Mountainbike-Routen	Die Botschaft soll präzisieren, wie der Kanton die regionalen Entwicklungsträger (RET) für die zusätzlichen gesetzlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Erarbeitung und Fortschreibung der regionalen Teilrichtpläne für Mountainbike-Routen und Wanderwege finanziell entschädigt. Zudem ist zu klären und zu präzisieren, was unter den den RET zugewiesenen Koordinationsaufgaben im Bereich der Mountainbike-Infrastruktur konkret verstanden wird. Die Zuständigkeiten für Planung, Finanzierung, Realisierung, Unterhalt und Haftung von Mountainbike-Routen sind im Gesetz oder in den Ausführungsbestimmungen eindeutig zu regeln.	Mit der Revision des Weggesetzes werden den regionalen Entwicklungsträgern neue behördenverbindliche Planungs- und Koordinationsaufgaben übertragen. Insbesondere die Erarbeitung und Fortschreibung der regionalen Teilrichtpläne für Mountainbike-Routen führt zu zusätzlichem personellem und organisatorischem Aufwand bei den regionalen Verbänden. Die Botschaft legt jedoch nicht dar, wie dieser Mehraufwand finanziell abgegolten werden soll. Darüber hinaus wird den RET eine Koordinationsrolle im Bereich der Mountainbike-Infrastruktur zugewiesen. Diese geht aus Sicht der Regionen über die reine Festlegung eines Netzes im Rahmen eines Teilrichtplans hinaus und umfasst potenziell weitergehende Fragestellungen wie Infrastrukturstandorte, Nutzerlenkung oder Abstimmung mit weiteren Interessen. Die Botschaft sollte daher präzisieren, welche konkreten Aufgaben und Zuständigkeiten den RET in diesem Bereich zukommen. Aus Sicht der Regionen ist eine klare inhaltliche und finanzielle Klärung dieser neuen Aufgaben notwendig.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2 Umsetzung Velowegnetz	In der Botschaft ist explizit festzuhalten, dass die Umsetzung der Velovorzugsrouten im urbanen Raum (Agglomeration) aufgrund des dort höchsten Verlagerungspotenzials prioritär (bis spätestens 2035) zu erfolgen hat.	Der angestrebte «Quantensprung» auf 15 % Veloanteil kann nur erreicht werden, wenn dort investiert wird, wo die meisten Wege zurückgelegt werden. Die Botschaft bleibt hier vage und verweist lediglich auf eine noch zu erstellende definitive Umsetzungsplanung.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2 Umsetzung Velowegnetz	Die Botschaft soll klarstellen, dass bei der Anwendung der vorgesehenen Ausbaustandards für Veloinfrastruktur die Interessen des Kulturlandschutzes und der landwirtschaftlichen Nutzung angemessen zu berücksichtigen sind und in räumlich engen Situationen verhältnismässige Lösungen möglich bleiben.	Die neuen Ausbaustandards für Velowege, insbesondere für Zweirichtungsradwege, können zu einem erheblichen Flächenbedarf führen. In ländlichen Räumen oder in Gebieten mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung kann dies zu Nutzungskonflikten führen. Um die Akzeptanz der Veloinfrastruktur in solchen Räumen zu gewährleisten, ist es wichtig, dass die im Gesetz vorgesehene Interessenabwägung konsequent angewendet wird und pragmatische Lösungen möglich bleiben.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2 Umsetzung Velowegnetz	Für zentrale Veloverbindungen im Agglomerationsraum, bei denen im Richtplan derzeit lediglich Korridore festgelegt sind, sollen die vertieften Korridorstudien unter Federführung des Kantons und unter Einbezug der betroffenen Gemeinden prioritär und zeitnah gestartet sowie bis zu einem klar definierten Zeitpunkt abgeschlossen werden.	Bei verschiedenen wichtigen Verbindungen im Agglomerationsraum sind im Richtplan aktuell lediglich Korridore definiert, während die konkrete Linienführung noch in vertieften Studien festgelegt werden muss. Gerade diese Achsen weisen aufgrund hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichten ein besonders grosses Potenzial für den Alltagsveloverkehr auf. Ohne einen klar definierten Zeithorizont besteht das Risiko, dass sich die Erarbeitung dieser Grundlagen verzögert und damit die Umsetzung der strategisch wichtigsten Verbindungen aufgeschoben wird. Eine verbindliche zeitliche Festlegung für die Durchführung und den Abschluss der Korridorstudien ist daher entscheidend, um die Planung zielgerichtet voranzutreiben und eine zeitgerechte Umsetzung des Velowegnetzes sicherzustellen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Die Botschaft sei in Kapitel 4.2.2.2 dahingehend zu ergänzen, dass für die definitive Umsetzungsplanung neben der Schwachstellenanalyse explizit das Nachfrage- und Verlagerungspotenzial als gleichwertiges Kriterium für die Priorisierung herangezogen wird.	Die Schwachstellenanalyse stellt eine wichtige Grundlage für die Priorisierung der Velomassnahmen dar, indem sie bestehende Infrastrukturdefizite und Sicherheitsaspekte systematisch bewertet. Ergänzend dazu sollte bei der Priorisierung auch das Velopotenzial berücksichtigt werden. Insbesondere in dicht besiedelten Agglomerationsräumen bestehen aufgrund hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichten sowie kurzer Distanzen grosse Potenziale für den Alltagsveloverkehr. Eine Kombination von Schwachstellenanalyse und Nachfragepotenzial ermöglicht eine wirkungsorientierte Priorisierung der Massnahmen und unterstützt eine effiziente Verwendung der Investitionsmittel.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Die Botschaft soll klarstellen, dass bei der Anwendung der Ausbaustandards für Velovorzugsrouten im dichten urbanen Raum eine verhältnismässige Interessenabwägung vorzunehmen ist und Reduktionen der Regelbreiten im Einzelfall pragmatisch angewendet werden können.	Die vorgesehenen Ausbaustandards für Velovorzugsrouten leisten einen wichtigen Beitrag zu einer sicheren und leistungsfähigen Veloinfrastruktur. In dicht bebauten Siedlungsräumen bestehen jedoch häufig räumliche Einschränkungen durch bestehende Gebäude, enge Strassenräume oder andere Nutzungsansprüche. Eine flexible und pragmatische Anwendung der Standards im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Interessenabwägung ermöglicht es, wichtige Veloverbindungen auch unter beengten Verhältnissen umzusetzen und unverhältnismässige Kosten oder langwierige Planungsblockaden zu vermeiden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Die Botschaft soll die Zielsetzung für die Umsetzung der Velowegnetzstrecken mit hoher Priorität verbindlicher formulieren und präzisieren, unter welchen Bedingungen Abweichungen vom Zielhorizont 2035 zulässig sind.	Die Festlegung eines Zielhorizonts für die Umsetzung der prioritären Velowegnetzstrecken ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Formulierung „grundsätzlich bis 2035“ lässt jedoch Interpretationsspielraum offen und schwächt die Verbindlichkeit der Zielsetzung. Für eine wirksame Steuerung der Umsetzung ist es wichtig, dass klare Rahmenbedingungen definiert werden, unter welchen Voraussetzungen Verzögerungen zulässig sind. Dies erhöht die Planungssicherheit und unterstützt eine zielgerichtete Umsetzung insbesondere in den nachfragestarken Agglomerationsräumen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3 Kosten und Finanzierung	Die Botschaft soll klarstellen, dass die Umsetzung der Velowegnetze mit den Agglomerationsprogrammen des Bundes abgestimmt wird.	Viele Veloinfrastrukturprojekte werden über Agglomerationsprogramme mitfinanziert. Eine enge Abstimmung zwischen Velonetzplanung und Agglomerationsprogrammen erhöht die Realisierungschancen und ermöglicht eine effizientere Nutzung der verfügbaren Bundesmittel.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3 Kosten und Finanzierung	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, dient als Feinverteilung des Veloverkehrs 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.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.2 Teilsolidarische Finanzierung (Variante 1)	Die Verwaltung des Bilanzkontos für kommunale Velohauptverbindungen durch den Kanton ist transparent auszugestalten und die betroffenen Gemeinden sowie die regionalen Planungsträger sind in die Priorisierung der Projekte einzubeziehen.	Eine zentrale Verwaltung der Finanzierungsbeiträge kann die koordinierte Umsetzung überkommunaler Veloverbindungen erleichtern. Damit das Modell breite Akzeptanz findet, ist jedoch eine transparente Mittelverwendung sowie eine nachvollziehbare Priorisierung der Projekte erforderlich.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.2 Teilsolidarische Finanzierung (Variante 1)	Bei der Verwendung der Mittel aus dem Bilanzkonto ist sicherzustellen, dass die Refinanzierung nicht ausschliesslich nach dem Zeitpunkt der Umsetzung erfolgt, sondern sich an der strategischen Priorisierung des kantonalen Velonetzes orientiert.	Das teilsolidarische Modell schafft einen sinnvollen Anreiz für eine rasche Umsetzung der Projekte. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass auch komplexere, aber strategisch wichtige Verbindungen angemessen berücksichtigt werden. Eine Priorisierung entlang der kantonalen Netzplanung stellt sicher, dass die verfügbaren Mittel gezielt für Projekte mit hoher Netzrelevanz eingesetzt werden.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	§ 33 Kosten	Die Botschaft und die entsprechende gesetzliche Regelung (§ 33 WegG-Entwurf) sind dahingehend anzupassen, dass sich der Kanton angemessen (beispielsweise mit mindestens 50%) an den Kosten für Bau, Kennzeichnung und Unterhalt von Mountainbike-Routen mit regionaler oder kantonomer Bedeutung beteiligt.	Gemäss Botschaft sollen Bau und Unterhalt von Mountainbike-Routen vollständig durch die Gemeinden finanziert werden. Gleichzeitig erfüllen viele dieser Routen eine überkommunale Funktion für Naherholung, Freizeit und Tourismus. Eine ausschliessliche Finanzierung durch die Gemeinden kann insbesondere bei regional bedeutenden Routen zu einer unverhältnismässigen Belastung einzelner Gemeinden führen und die Umsetzung entsprechender Angebote erschweren. Eine kantonale Mitfinanzierung würde eine

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	1 Allgemeine Bestimmungen	Falls dem Antrag einer kantonalen Finanzierung der Velohaupttrouten durch den Kanton nicht gefolgt wird, ist die Finanzierungsvariante 1 grundlegend weiterzuentwickeln. Insbesondere sind: • die Finanzierungssystematik, • die Einzahlungs- und Rückerstattungsmechanismen, • die Beitragssätze, • die Kriterien für den Mittelbezug, • die Sicherstellung ausreichender Fondsmittel sowie • die langfristigen finanziellen Auswirkungen für die Gemeinden transparent, nachvollziehbar und verbindlich zu regeln.	ausgewogene Lastenverteilung ermöglichen und die Entwicklung eines attraktiven Freizeitnetzes unterstützen. Zudem ist sicherzustellen, dass Gemeinden Projekte nicht vorfinanzieren müssen, ohne Gewissheit über die spätere Kostenbeteiligung zu haben, und dass ausreichend Mittel zur Verfügung stehen, damit Projekte ohne zeitliche Verzögerung umgesetzt werden können.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	1 Allgemeine Bestimmungen	Der vorgesehene Stichtag für die Anwendung der neuen Finanzierungsregelung ist vorzuziehen. Massgebend soll nicht das Inkrafttreten der entsprechenden gesetzlichen Grundlage sein, sondern bereits der Zeitpunkt der Verabschiedung durch den Kantonsrat.	Mit der Verabschiedung durch den Kantonsrat liegt der politische Entscheid zur künftigen Zuständigkeit und Finanzierung vor. Ab diesem Zeitpunkt besteht für Kanton, Gemeinden und Projektträger eine ausreichende planerische und politische Verbindlichkeit, um die neue Finanzierungslogik anzuwenden. Würde die Finanzierung erst mit dem formellen Inkrafttreten des Gesetzes greifen, entstünde eine Übergangsphase, in der bereits bekannte und politisch beschlossene Zuständigkeits- und Finanzierungsänderungen noch nicht wirksam wären. Dies könnte zu Unsicherheiten, Verzögerungen oder ungerechtfertigten finanziellen Vorleistungen seitens der Gemeinden führen. Die Gemeinden sollen nach dem Kantonsratsbeschluss nicht mehr gezwungen sein, Projekte nach einer überholten Finanzierungsregelung weiterzuführen oder vorzufinanzieren, obwohl die künftige Regelung politisch bereits beschlossen ist. Ein vorgezogener Stichtag schafft Klarheit, verhindert Fehlanreize und ermöglicht eine faire sowie zeitgerechte Umsetzung der kantonalen Velonetzplanung.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 6 Velowegnetz	§ 6 Abs. 5 ist dahingehend zu ergänzen, dass neben den Gemeinden auch die Regionen im Rahmen ihrer regionalen Teilrichtpläne, regionalen Konzepten sowie regionalen Gesamtmobilitätskonzepte (rGMK, siehe neuer kantonalen Richtplan) zusätzliche Hauptverbindungen sowie Ergänzungen des Basisnetzes vorsehen können.	Die heutige Formulierung beschränkt die Ergänzungsmöglichkeiten auf die Gemeinden. In der Praxis übernehmen jedoch auch die Regionen – insbesondere im Rahmen von regionalen Teilrichtplänen sowie regionalen Konzepten eine zentrale Rolle bei der gemeindeübergreifenden Abstimmung und Weiterentwicklung des Velo- und Fussverkehrsnetzes. Der kantonale Richtplan verweist mit den rGMK explizit auf ein Instrument, das eine integrierte, verkehrsträgerübergreifende Planung auf regionaler Ebene ermöglicht. Damit leisten die Regionen einen wesentlichen Beitrag zur Identifikation von Netzlücken, zur Festlegung von übergeordneten Verbindungen sowie zur koordinierten Umsetzung von Massnahmen. Gerade in funktional zusammenhängenden Siedlungsräumen ist eine regionale Betrachtung erforderlich, um konsistente und durchgängige Netzstrukturen sicherzustellen. Die vorgeschlagene Ergänzung schafft die notwendige Klarstellung der Rollen zwischen kantonomer, regionaler und kommunaler Ebene und stärkt die planerische Kohärenz.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Im Regelwerk LuzernSüd wird diese Rolle der Region bereits aufgegriffen und konkretisiert. Eine entsprechende Verankerung im kantonalen Richtplan erhöht die Rechtssicherheit und unterstützt eine wirksame, abgestimmte Weiterentwicklung des Velowegnetzes.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 8 Koordination und Planung	Es ist zu präzisieren (zumindest in der Botschaft), wie die regionalen Entwicklungsträger in die überkommunale Abstimmung und Priorisierung der Velowegnetze künftig einbezogen werden.	Viele wichtige Veloverbindungen verlaufen über mehrere Gemeinden hinweg. Die regionalen Entwicklungsträger verfügen über etablierte Koordinationsstrukturen zwischen Gemeinden und Kanton und können daher eine wichtige Rolle bei der Abstimmung von Linienführungen, Prioritäten und Realisierungsschritten übernehmen.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 24 Kosten (Variante 1)	Es ist sicherzustellen, dass im Fonds jederzeit ausreichend Mittel zur Verfügung stehen, damit bewilligte Projekte ohne Verzögerungen umgesetzt werden können. Dabei soll auch der Kanton für Liquiditätsengpässe innerhalb einer Förderperiode einspringen, wenn mehr Projekte als zuerst erwartet auf Mittel angewiesen sind.	Gemeinden dürfen durch fehlende Liquidität im Fonds nicht gezwungen werden, Projekte auf spätere Finanzierungsperioden zu verschieben.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	5.1 Zuständigkeiten, Kosten und Verfahren	Das Verfahren für den Mittelbezug aus dem Fond müssen klar geregelt werden. Sowohl die Spielräume, als auch die Berücksichtigung von bereits bestehenden und projektierten kommunalen Projekten müssen gegeben sein.	• Das Weggesetz beziehungsweise die nachgelagerten Vollzugsvorschriften sollen ausreichende Spielräume für begründete Ausnahmen vorsehen, wenn die kantonalen Ausbaustandards aufgrund bestehender Siedlungsstrukturen oder anderer Rahmenbedingungen nicht vollständig eingehalten werden können. • Bei der Priorisierung der kantonalen Veloinfrastruktur sind kommunale Planungen, Entwicklungsgebiete, Strassensanierungen und weitere laufende Infrastrukturprojekte angemessen zu berücksichtigen. • Das Weggesetz beziehungsweise die nachgelagerten Vollzugsvorschriften sollen ausreichende Spielräume für begründete Ausnahmen vorsehen, wenn die kantonalen Ausbaustandards aufgrund bestehender Siedlungsstrukturen oder anderer Rahmenbedingungen nicht vollständig eingehalten werden können. • Für Projekte, welche bereits geplant, projektiert oder realisiert wurden und künftig als kantonale Velovorzugsrouten oder andere kantonale Veloverbindungen gelten, sind Übergangs- und Beteiligungsregelungen vorzusehen. Bereits erbrachte kommunale Leistungen sind angemessen zu berücksichtigen.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 47 Aufsicht und Vollzug	Die Botschaft soll festhalten, dass der Umsetzungsstand der Velowegnetze regelmässig öffentlich dargestellt wird.	Eine transparente Darstellung des Umsetzungsfortschritts schafft Planungssicherheit für Gemeinden und erhöht die politische Akzeptanz der langfristigen Investitionen in die Veloinfrastruktur.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 2 Vernehmlassungsentwurf (§ 24 Kosten Variante 2)		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldung zur Gesamtrevision Wegverordnung Vernehmlassungsentwurf		Keine Antwort	Keine Antwort