

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

Die Stellungnahme wurde am 14. Jun 2026 um 14:08:00 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

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

Teilnehmerangaben:

GLP
Grünliberale Partei Kanton Luzern
-
6003 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch
Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

209496

Fragebogen Gesamtrevisionen Weggesetz (WegG) und Wegverordnung (WegV)

Sind Sie im Grundsatz mit der Vorlage einverstanden?

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Die Grünliberale Partei Kanton Luzern ist im Grundsatz mit der Vorlage einverstanden. Die Gesamtrevisionen des Weggesetzes und der Wegverordnung schaffen die notwendige gesetzliche Grundlage, um die kantonalen Velonetzpläne umzusetzen, Zuständigkeiten zu klären und die Finanzierung zu regeln. Damit wird ein wichtiger Schritt hin zu einer sicheren, direkten, flächeneffizienten und klimaverträglichen Mobilität im Kanton Luzern gemacht.

Die Vorlage ist nicht isoliert zu betrachten. Sie ist ein konkreter Umsetzungsschritt der kantonalen Mobilitäts-, Klima- und Energiepolitik. Der verfügbare Raum ist knapp, die Mobilitätsbedürfnisse nehmen weiter zu, und die bestehende Infrastruktur muss effizienter genutzt werden. Ein leistungsfähiges Velonetz leistet dazu einen wichtigen Beitrag: Es entlastet Strassen und öffentlichen Verkehr auf kurzen und mittleren Distanzen, stärkt sichere Schul- und Arbeitswege, verbessert die Erreichbarkeit von Zentren und schafft mehr Wahlfreiheit im Alltag.

Wahlfreiheit bedeutet nicht nur, dass verschiedene Verkehrsmittel theoretisch zur Verfügung stehen. Wahlfreiheit entsteht erst dann, wenn sichere, direkte und alltagstaugliche Alternativen tatsächlich vorhanden sind. Gerade das Velo – und zunehmend auch das E-Bike – kann im Alltag eine starke Rolle übernehmen, wenn Infrastruktur, Sicherheit, Veloparkierung und Anschluss an den öffentlichen Verkehr stimmen.

Die GLP begrüsst insbesondere, dass das Velowegnetz als Gesamtsystem gedacht wird. Positiv sind die Unterscheidung zwischen Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz, der Grundsatz der kantonalen Erreichbarkeit aller Gemeinden sowie die neue kantonale Verantwortung für Velovorzugsrouten, auch wenn diese abseits von Kantonsstrassen verlaufen.

Die Zustimmung der GLP ist jedoch mit klaren Erwartungen verbunden. Die Vorlage darf nicht bei Planungsgrundlagen stehen bleiben. Aus einem Plan muss ein funktionierendes Netz werden. Dazu braucht es verbindliche Etappen, eine nachvollziehbare Priorisierung, transparente Finanzierung, wirksames Controlling, gute Unterhaltsstandards, genügend personelle Ressourcen und eine aktive Unterstützung der Gemeinden.

Das kantonale Ziel von 15 Prozent Veloanteil bis 2035 ist aus Sicht der GLP ein wichtiger Schritt, aber nicht die Obergrenze. Es soll als Etappenziel verstanden werden. Das Zielbild bleibt eine deutlich stärkere Rolle des Velos im Gesamtverkehr – durch sichere Infrastruktur, direkte Verbindungen, ausreichende Veloparkierung, bessere Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr, konsequente Lückenschlüsse und eine Umsetzung, die Stadt, Agglomeration und ländliche Räume entsprechend ihren jeweiligen Stärken berücksichtigt.

Sind Entwurf und Erläuterungen vollständig und verständlich?

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Entwurf und Erläuterungen sind insgesamt gut strukturiert und in den Grundzügen verständlich. Die Ausgangslage, der bundesrechtliche Auftrag, die Verankerung im kantonalen Richtplan, die neuen Zuständigkeiten von Kanton und Gemeinden sowie die Finanzierungsvarianten werden nachvollziehbar dargestellt.

Aus Sicht der GLP sind die Unterlagen jedoch noch nicht vollständig genug, um die spätere Umsetzung politisch, finanziell und zeitlich ausreichend beurteilen zu können. Insbesondere fehlen ein verbindlicher Etappierungsplan bis 2035, 2040 und 2042, messbare Zwischenziele, eine priorisierte erste Umsetzungstranche und ein öffentliches Controlling.

Die Vorlage muss stärker vom Zielbild her gedacht werden: ein sicheres, direktes, vernetztes und alltagstaugliches Velonetz, das Teil eines funktionierenden Gesamtmobilitätssystems ist. Dafür braucht es nicht nur gesetzliche Grundlagen, sondern auch eine klare Umsetzungslogik. Die Bevölkerung und die Gemeinden sollen erkennen können, welche Verbesserungen wann und mit welchen Mitteln realisiert werden.

Auch die finanziellen Auswirkungen sind noch zu wenig transparent. Die Botschaft geht nach Abzug erwarteter Bundesbeiträge von rund 700 Millionen Franken für die Umsetzung des gesamten Velowegnetzes aus. Davon sollen rund 420 Millionen Franken beim Kanton und rund 280 Millionen Franken bei den Gemeinden anfallen. Gleichzeitig hält die Botschaft fest, dass es sich aufgrund fehlender Studien um eine grobe Kostenschätzung handelt.

Für eine verantwortungsvolle politische Beurteilung braucht es deshalb mehr Klarheit: Welche Projekte werden zuerst umgesetzt? Welche Kosten fallen pro Gemeinde und pro Etappe an? Wie werden Bundesbeiträge einbezogen? Wie werden Unterhaltskosten berücksichtigt? Welche personellen Ressourcen stehen beim Kanton und bei den Gemeinden zur Verfügung? Wie wird sichergestellt, dass die Umsetzung nicht wegen fehlender Mittel oder Kapazitäten verzögert wird?

Die Schnittstelle zum Programm Gesamtmobilität und zum Aufgaben- und Finanzplan muss klarer dargestellt werden. Die Veloinfrastruktur darf nicht gegen den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr oder den notwendigen Strassenunterhalt ausgespielt werden. Sie ist als Teil eines vernetzten Gesamtmobilitätssystems zu verstehen.

Schliesslich sollten künftige Vernehmlassungen bei eng zusammenhängenden Vorlagen besser koordiniert werden. Richtplan, Weggesetz, Wegverordnung, Netzpläne, Zuständigkeiten, Kosten und Finanzierung lassen sich sachlich kaum getrennt beurteilen. Aus Sicht der GLP sollten alle relevanten Unterlagen, insbesondere gemeindespezifische Kosten- und Massnahmenübersichten, von Beginn an vollständig verfügbar sein.

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

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Die GLP Kanton Luzern ist mit der vorgeschlagenen Aufgabenteilung im Grundsatz einverstanden. Es ist sachgerecht, dass der Kanton für Velovorzugsrouten sowie für Hauptverbindungen und Basisnetz auf oder an Kantonsstrassen zuständig ist. Ebenso ist nachvollziehbar, dass Gemeinden bei lokalen Basisverbindungen weiterhin eine zentrale Rolle behalten. Diese Aufgabenteilung verbindet kantonale Führung bei den wichtigsten Netzachsen mit lokaler Verantwortung dort, wo Quartierbezug, Feinerschliessung und kommunale Umsetzung im Vordergrund stehen.

Gleichzeitig sieht die GLP bei den Hauptverbindungen Nachbesserungsbedarf. Hauptverbindungen bilden zusammen mit den Velovorzugsrouten das Grundgerüst des kantonalen Velowegnetzes. Ihr Nutzen ist regelmässig überkommunal. Wenn eine direkte, sichere und qualitativ bessere Linienführung über eine Gemeindestrasse führt, darf die Standortgemeinde gegenüber einer Führung entlang einer Kantonsstrasse nicht finanziell benachteiligt werden.

Die Finanzierungs- und Zuständigkeitslogik darf keine Fehlanreize bei der Linienführung schaffen. Sicherheit, Direktheit, Qualität und Alltagsauglichkeit müssen Vorrang haben vor der Frage, ob eine Verbindung auf einer Kantonsstrasse oder auf einer Gemeindestrasse liegt.

Die GLP beantragt deshalb, dass der Kanton für Hauptverbindungen mit klarer kantonomer oder regionaler Netzfunktion eine stärkere Rolle übernimmt. Mindestens ist eine weiterentwickelte Lösung «Variante 1+» zu prüfen. Der Kanton soll jene Hauptverbindungen zusätzlich unterstützen oder übernehmen können, die eine kantonale Verbindung ersetzen, eine direkte überkommunale Verbindung ermöglichen oder für Schul-, Pendler- und Regionalverkehr besonders relevant 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:

Die GLP ist mit der Darstellung der beiden Finanzierungsvarianten als Entscheidungsgrundlage grundsätzlich einverstanden. Die Gegenüberstellung macht die politische Grundfrage sichtbar: Soll die Erstumsetzung kommunaler Hauptverbindungen teilsolidarisch mitfinanziert werden, oder soll jede Gemeinde ausschliesslich die Kosten auf ihrem Gebiet tragen?

Inhaltlich unterstützt die GLP klar Variante 1. Variante 2 ist aus Sicht der GLP abzulehnen. Bei Variante 2 würde kein solidarischer Ausgleich geschaffen. Gemeinden mit langen, anspruchsvollen oder regional wichtigen Veloverbindungen würden übermässig belastet. Dies könnte die Umsetzung verzögern und zu einem Flickenteppich führen.

Variante 1 ist deshalb die bessere der beiden vorliegenden Lösungen. Sie berücksichtigt zumindest teilweise, dass Hauptverbindungen überkommunalen Nutzen haben. Gleichzeitig verlangt die GLP eine Vereinfachung und Weiterentwicklung. Die Finanzierungsregelung muss transparent, nachvollziehbar, administrativ schlank und für Gemeinden planbar sein.

Investitionen in eine zukunftsfähige Infrastruktur sind sinnvoll, wenn sie Wirkung zeigen, klar priorisiert sind und transparent finanziert werden. Das Velonetz soll Sicherheit, Klimaschutz, Standortattraktivität und Lebensqualität stärken – ohne unnötige Bürokratie und ohne einseitige Belastung einzelner Gemeinden.

Zusätzlich soll geprüft werden, ob systemrelevante Hauptverbindungen vollständig oder teilweise durch den Kanton finanziert werden sollen. Ebenfalls ist ein Korrektur- oder Härtefallmechanismus für Gemeinden mit überdurchschnittlicher Pro-Kopf-Belastung zu prüfen.

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

Begründung:

Die GLP Kanton Luzern bevorzugt Variante 1. Diese ist gegenüber Variante 2 klar vorzuziehen, weil sie die kommunalen Hauptverbindungen teilsolidarisch finanziert und damit den überkommunalen Nutzen dieser Verbindungen besser abbildet.

Hauptverbindungen sind nicht rein lokale Infrastruktur. Sie verbinden Gemeinden, Zentren, Bahnhöfe, Schulen, Arbeitsstandorte und regionale Entwicklungsräume. Es wäre deshalb nicht sachgerecht, wenn einzelne Standortgemeinden die Kosten solcher Verbindungen allein tragen müssten.

Variante 1 schafft eine fairere Lastenverteilung und kann die Umsetzung beschleunigen. Gleichzeitig darf Variante 1 nicht zu einem komplizierten oder intransparenten Mechanismus werden. Die GLP verlangt deshalb:

Der Kostenteiler ist transparent und verständlich darzustellen. Die jährliche Belastung der Gemeinden ist frühzeitig auszuweisen. Der Kostenteiler ist periodisch zu überprüfen. Für Gemeinden mit überdurchschnittlicher Pro-Kopf-Belastung ist ein Korrektur- oder Härtefallmechanismus zu prüfen. Systemrelevante Hauptverbindungen mit kantonaler Netzfunktion sollen zusätzlich kantonal unterstützt oder übernommen werden können. Das Bilanzkonto ist so auszugestalten, dass Gemeinden Planungs- und Kostensicherheit vor Baubeginn erhalten.

Aus Sicht der GLP ist Variante 1 damit die richtige Grundlage, muss aber zu einer «Variante 1+» weiterentwickelt werden.

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 GLP ist damit einverstanden, dass der Kanton das Bilanzkonto «Kommunale Velohauptverbindungen» treuhänderisch führt. Bei einer teilsolidarischen Finanzierung braucht es eine neutrale, transparente und professionell geführte Verwaltungsstelle. Der Kanton ist dafür sachlich naheliegend, weil er über die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, die Gesamtübersicht über das Velonetz und die Verbindung zum Programm Gesamtmobilität verfügt.

Die Zustimmung der GLP ist jedoch an klare Bedingungen geknüpft:

Erstens braucht es eine transparente Abrechnung gegenüber den Gemeinden. Zweitens müssen Verwaltungskosten ausgewiesen und möglichst tief gehalten werden. Drittens sollen Beiträge, Verpflichtungen und voraussichtliche Rückerstattungen in einer vergleichbar einfachen Übersicht nachvollziehbar dargestellt werden. Viertens muss der voraussichtliche Refinanzierungsbeitrag möglichst vor Bauausführung definiert werden, damit Gemeinden Planungs- und Kostensicherheit erhalten. Fünftens soll die Auszahlung an Gemeinden liquiditätsschonend erfolgen, insbesondere bei abgeschlossenen Teilabschnitten oder Etappen. Sechstens braucht es eine klare Revisions- und Rechtsmittelmöglichkeit.

Die GLP unterstützt das Bilanzkonto also als zweckmässiges Instrument, verlangt aber eine einfache, transparente und gemeindefreundliche Ausgestaltung.

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 Grundlogik der Aufgabenteilung ist richtig: Der Kanton soll dort führen, wo es um kantonale Netzfunktion, Velovorzugsrouten, überkommunale Koordination und Kantonsstrassen geht. Die Gemeinden sollen dort verantwortlich bleiben, wo lokale Erschliessung, Quartierbezug und kommunale Umsetzung im Vordergrund stehen.

Nachbesserungsbedarf besteht bei Hauptverbindungen mit klarer kantonaler oder regionaler Funktion, bei den finanziellen Folgen für ländliche Gemeinden, bei der überkantonalen Koordination und bei der Unterstützung kleinerer Gemeinden. Die GLP verlangt deshalb eine stärkere kantonale Koordination, klare Standards, verbindliche Etappen und faire Finanzierung.

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	Die GLP begrüsst die Stossrichtung der Vorlage. Die Botschaft soll den Nutzen der Revision stärker vom Zielbild her formulieren: sichere, direkte, flächeneffiziente und klimaverträgliche Mobilität für Stadt, Agglomeration und ländliche Räume.	Die Vorlage soll nicht primär als Pflichtaufgabe dargestellt werden, sondern als konkrete Lösung für Alltag, Sicherheit, Standortattraktivität, Lebensqualität und effiziente Nutzung knapper Infrastruktur.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	1 Ausgangslage und Revisionsgründe	Die Botschaft soll den Beitrag des Velonetzes zur echten freien Verkehrsmittelwahl stärker betonen.	Wahlfreiheit entsteht erst, wenn sichere, direkte und attraktive Alternativen tatsächlich verfügbar sind. Ein funktionierendes Velonetz stärkt diese Wahlfreiheit besonders auf kurzen und mittleren Distanzen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.1 Bundesrechtliche Vorgabe	Der Hinweis auf mögliche Fristverlängerungen durch den Bund soll nicht als planerische Entlastung verstanden werden. Der Kanton soll auf die ordentliche Umsetzung bis 2042 planen.	Das Veloweggesetz verpflichtet die Kantone zur Festlegung der Netze bis Ende 2027 und zur Realisierung bis 2042. Eine mögliche Ausnahme darf nicht dazu führen, dass Umsetzungsschritte von Beginn weg verzögert geplant werden.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.2.1 Entwicklung Velowegnetz Alltag	Bei der Festlegung der Linienführung von Vorzugsrouten sind alle bestehenden Strassen unabhängig vom Besitzverhältnis in gleichem Masse in die Betrachtung mit einzubeziehen.	Es soll auch bei Vorzugsrouten nicht in erster Linie auf bestehende Verbindungen in Zuständigkeit des Kantons eingeschränkt werden, sondern auf eine sichere, direkte und sinnvolle Linienführung geachtet werden. Je nach örtlicher Situation können bestehende Güterstrassen sicherere, direktere und sinnvollere Lösungen bieten als z.B. ein Radstreifen an einer Kantonsstrasse.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2.2.3 Abgrenzung Mountainbike-Routen	Die kantonale Strategie zum Mountainbike soll bis zum Inkrafttreten des neuen Weggesetzes mindestens als Vernehmlassungsentwurf vorliegen.	Auch die Mountainbikewege müssen bis 2042 erstellt sein. Es ist daher zentral, dass die Regionen und Gemeinden sobald wie möglich mit den Teilrichtplänen und anschliessend mit der Umsetzung starten können.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2 Umsetzung Velowegnetz	Bis 2030 sollen für alle Abschnitte des kantonalen Velowegnetzes konkrete Massnahmen, Zuständigkeiten, Kostenrahmen, Priorität und Realisierungshorizont definiert werden.	Die Umsetzung bis 2042 ist ambitioniert. Ohne konkrete Massnahmenplanung fehlt eine verlässliche Grundlage für Projektierung, Finanzierung, Koordination und politische Kontrolle.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.1 Zuständigkeit	Die Aufgabenteilung wird grundsätzlich unterstützt, ist aber bei Hauptverbindungen mit kantonaler oder regionaler Netzfunktion zu präzisieren.	Der Kanton ist gemäss Botschaft für Velovorzugsrouten und für Hauptverbindungen sowie Basisnetz auf oder an Kantonsstrassen zuständig; Hauptverbindungen und Basisnetz abseits von Kantonsstrassen liegen bei den Gemeinden. Hauptverbindungen haben jedoch oft überkommunalen Nutzen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Die Finanzierungsmechanik ist so auszugestalten, dass keine Fehlanreize bei der Linienführung entstehen. Die Wahl der Trassenführung soll sich an Sicherheit, Direktheit, Qualität, Alltagstauglichkeit, Wirtschaftlichkeit, Verhältnismässigkeit und Netzwirkung orientieren.	Die sicherste und direkteste Lösung muss Vorrang haben. Finanzierungszuständigkeiten dürfen nicht dazu führen, dass fachlich bessere Linienführungen verworfen werden.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Die Priorisierung ist nach Sicherheit, Schulwegen, Pendlerpotenzial, Anschluss an Bahnhöfe und wichtige öV-Haltestellen, Netzlücken, gefährlichen Knoten, Velovorzugsrouten, Kosten-Nutzen-Verhältnis, Flächeneffizienz, Klimawirkung und Synergien mit Unterhalt oder Strassensanierungen vorzunehmen.	Die Mittel müssen dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen. Priorität haben Massnahmen, die Sicherheit erhöhen, Netzlücken schliessen und alltagstaugliche Verlagerung ermöglichen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Gemeinden mit ausreichenden personellen und fachlichen Ressourcen sollen geeignete Veloprojekte eigenständig vorantreiben können, sofern kantonale Standards, Koordination und Finanzierung gesichert sind.	Dies kann die Umsetzung beschleunigen und Gemeinden unabhängiger von kantonalen Kapazitäten machen.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.2.2 Vorgehen für die Umsetzung	Auf dem gesamten Velonetz ist eine einheitliche, verständliche und gut sichtbare Signaletik vorzusehen.	Einheitliche Signaletik verbessert Orientierung, Sicherheit und Wiedererkennbarkeit. Sie macht das Velonetz als zusammenhängendes System sichtbar.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.2.3 Bewilligungsbehörde und -verfahren	Bei Velovorzugsrouten und gemeindeübergreifenden Schlüsselprojekten sind klare Fristen, Leitbehörden und Eskalationsmechanismen vorzusehen.	Die Botschaft sieht vor, dass bei Velovorzugsrouten abseits von Kantonsstrassen die Gemeinden Bewilligungsbehörden sind und bei mehreren Gemeinden eine Leitbehörde bestimmen müssen. Solche Verfahren dürfen nicht an Schnittstellen scheitern.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.1 Approximative Aufwandschätzung	Bei der Approximativen Aufwandschätzung muss mit einer Realisierung von Verbreiterungen der Infrastruktur von 80% oder höher gerechnet werden.	Es darf nicht bereits jetzt davon ausgegangen werden, dass die Hälfte der Verbreiterungen der Infrastruktur durch Widerstände, Einsprachen und Beschwerden über das Jahr 2042 hinaus verzögert werden. Eine solche Annahme verleitet dazu, die Planungsarbeiten nicht rechtzeitig in den Angriff zu nehmen. Wird rechtzeitig geplant und erfolgreich zwischen den Anspruchsgruppen vermittelt, entsteht eine Finanzierungslücke und das Ziel 2042 dadurch nicht erreicht.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.2 Finanzierung Kantonskosten	Die Finanzierung des Velonetzes ist abgestimmt mit den übrigen Mobilitätsaufgaben sicherzustellen.	Eine leistungsfähige Gesamtmobilität braucht Investitionen in Veloverkehr, Fussverkehr, öffentlichen Verkehr und den Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur. Die Weiterentwicklung eines Bereichs darf nicht dazu führen, dass andere notwendige Mobilitätsaufgaben vernachlässigt werden. Gleichzeitig darf der Ausbau des Velonetzes nicht durch einseitige Mittelpriorisierungen in anderen Bereichen blockiert werden.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.1 Geprüfte Finanzierungsmodelle	Es ist darzulegen, weshalb weitergehende Modelle mit stärkerer kantonaler Beteiligung an Hauptverbindungen nicht weiterverfolgt werden.	Hauptverbindungen haben regelmässig überkommunalen Nutzen. Eine stärkere kantonale Beteiligung kann sachgerecht sein, wenn dadurch direkte und sichere Linienführungen ermöglicht werden.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.2 Teilsolidarische Finanzierung (Variante 1)	Variante 1 wird unterstützt, soll aber vereinfacht, transparenter ausgestaltet und periodisch überprüft werden.	Variante 1 ist solidarischer als Variante 2, aber komplex. Eine einfache und nachvollziehbare Ausgestaltung erhöht die Akzeptanz.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.2 Teilsolidarische Finanzierung (Variante 1)	Der Kostenteiler ist regelmässig zu überprüfen.	Bevölkerungsentwicklung, Netzanpassungen, Kostenveränderungen und neue Prioritäten müssen berücksichtigt werden können.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.2 Teilsolidarische Finanzierung (Variante 1)	Eine Vergleichsrechnung mit einem einfacheren Verteilschlüssel nach Einwohnerzahl ist vorzulegen.	Ein einfacher Schlüssel könnte administrativ schlanker sein und Gemeinden mit grossem Netzangebot, aber tiefer Einwohnerzahl entlasten. Die definitive Lösung soll sachgerecht, einfach und nachvollziehbar sein.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.2 Teilsolidarische Finanzierung (Variante 1)	Für Gemeinden mit überdurchschnittlicher Pro-Kopf-Belastung ist ein Korrektur- oder Härtefallmechanismus zu prüfen.	Besonders ländliche Gemeinden mit langen Strecken oder grossem Basisnetzanteil können überdurchschnittlich belastet werden.
Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	4.3.3.4 Vor- und Nachteile der Finanzierungsvarianten	Die Vor- und Nachteile der Varianten sind stärker nach Umsetzungswirkung, Fairness, Administrationsaufwand und Fehlanreizen zu beurteilen.	Entscheidend ist nicht nur die formale Kostenverteilung, sondern ob die gewählte Variante zu einem rascheren, direkteren und sichereren Netz führt.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 6 Velowegnetz	Die Gemeinden sind verpflichtet, in Zusammenarbeit mit der Fachstelle für Fuss- und Veloverkehr das Basisnetz zu ergänzen. Dies insbesondere wo Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie Velowegnetze für die Freizeit noch nicht mit dem Velonetz erschlossen sind. Die angemessene Netzdichte mit einer Maschenweite von maximal 500m im besiedelten Gebiet muss gewährleistet werden.	Das Veloweggesetz fordert die Erschliessung u.a. insbesondere von Schulen durch das Velowegnetz Alltag. Dies ist im Velonetzplan noch nicht gewährleistet. Beispielsweise liegt die Kantonsschule Willisau rund 450m vom Velonetz Alltag entfernt und die Schulen Steinhof (Luzern) oder Gabeldingen (Kriens) über 500m. Das heisst, auch das Velonetz für die umliegenden Wohnquartiere entspricht nicht der angemessenen Netzdichte gemäss Veloweggesetz Art. 6. Die Praxishilfe Velowegnetzplanung vom Bund definiert die Maschenweite innerorts mit 200m bis maximal 500m. Dies ist in Luzern durch die kantonal geplanten Velobasisrouten noch nicht erreicht. Neben den oben erwähnten Beispielen betrifft dies beispielsweise auch das Gebiet Ottigenbühl in Ebikon.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 6 Velowegnetz	Die Gemeinden definieren in Koordination mit der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr für alle Bahnhöfe auf ihrem Gebiet die notwendige Anzahl und Lage der Veloparkierungsanlagen und setzen dies um.	Das Veloweggesetz fordert die Festlegung von Alltagsvelonetzen mit Veloparkierungsanlagen. Die Gemeinden sollen verpflichtet werden an allen Bahnhöfen auf ihrem Gebiet die notwendige Anzahl Veloabstellplätze zu definieren und umzusetzen.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 22 Bau	Für die Realisierung ist den zuständigen Stellen im Gesetz eine Frist zu setzen. Kommen Gemeinden ihrer Pflicht innerhalb der Frist nicht nach, hat der Kanton sie unter Androhung der Ersatzvornahme auf ihre Kosten dazu zu verpflichten.	Unter Abs. 4 ist die Ersatzvornahme beschrieben im Falle, dass Gemeinden ihrer Pflicht nicht <i>fristgerecht</i> nachkommen. Die Frist ist durch das übergeordnete Gesetz für 2047 gegeben. Kommen Gemeinden dieser nicht nach, muss der Kanton unter Androhung der Ersatzvornahme aktiv werden. Damit ist sichergestellt, dass das Netz kantonsweit lückenlos realisiert wird. Der Kanton hat des weiteren frühzeitig aktiv zu werden, wenn in den unter § 47 Abs. 3 zu erstattenden Berichten nicht nachgekommen wird, sowie in den Berichten keine Fortschritten oder keine Anhandnahme der Gemeinden ersichtlich ist.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 27 Koordination und Leitbehörde	Abs. 3. Einigen sich die Gemeinde nicht über eine Leitbehörde nach Absatz 1, bestimmt der Regierungsrat diese abschliessend, inkl. der Kostenteilers des Behördenaufwandes der Leitbehörde.	Die Aufwände der Leitbehörde sind solidarisch durch alle beteiligten Gemeinden zu tragen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 1 Vernehmlassungsentwurf	§ 48 Einführungs- und Übergangsbestimmung	Die zuständige Behörde erlässt bis Ende 2027 behördenverbindlich die Velowegnetzpläne und zeigt bis 2030 auf, mit welchen konkreten Massnahmen die Umsetzung des Velonetzplans je Strassenabschnitt erfolgen kann.	Die Umsetzung bis 2042 ist ambitioniert. Ohne konkrete Massnahmenplanung fehlt eine verlässliche Grundlage für Projektierung, Finanzierung, Koordination und politische Kontrolle.
Rückmeldung zur Gesamtrevision Weggesetz Variante 2 Vernehmlassungsentwurf (§ 24 Kosten Variante 2)		Keine Antwort	Keine Antwort
Rückmeldung zur Gesamtrevision Wegverordnung Vernehmlassungsentwurf		Keine Antwort	Keine Antwort