

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

Die Stellungnahme wurde am 15. Jun 2026 um 23:47:40 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

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

Teilnehmerangaben:

SP Kanton Luzern
Theaterstrasse 7
6003 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

214501

3. Allgemeine Fragen zur Vorlage

Sind Sie im Grundsatz mit der kantonalen Richtplankarte, Ergänzung kantonaler Richtplan 2026, Entwurf, sowie dem Inhalt des Kapitels 32 kantonaler Richtplankarte Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf einverstanden?

- ja
 eher ja
 eher nein
 nein

Begründung:

Die SP begrüsst, dass im Richtplan behördenverbindlich die drei Kategorien des Velonetzplan Alltag (Velovorzugsrouten, Hauptverbindungen, Basisnetz) und des Freizeitbasisnetzes dargestellt sind. Diese Darstellung dient als sinnvolle Basis für die Umsetzungsmassnahmen, welche im Programm Gesamtmobilität enthalten sind. Dass das Basisnetz im Richtplan mit Anordnungsspielraum dargestellt ist, begrüssen wir ebenfalls. Es ist sinnvoll, dass die Gemeinden in Kenntnis der regionalen Gegebenheiten diese Linienführungen direkt mit dem Kanton aushandeln. Die Definition der Linienführung bei den Velovorzugsrouten (aktuell als Korridore gekennzeichnet) ist jedoch möglichst zeitnah durch den Kanton vorzunehmen, um Planungssicherheit für die Gemeinden zu garantieren.

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:

Die SP begrüsst es, dass die Priorisierung des Velonetzausbaus anhand der klaren Kriterien einer Schwachstellenanalyse begründet wird und dass auch weitere Rahmenbedingungen wie Strassensanierungsplanungen und Ressourcenplanung berücksichtigt werden, wie es auch im PGM beschrieben wird. So können Netzlücken geschlossen und neue Verbindungen abseits von Kantonsstrassen entwickelt werden. Auch die zeitliche Priorisierung (hoch bis 2035, mittel bis 2040, tief bis 2042), je nach Schwachstellenanalyse, erachten wir als sinnvoll. Dies ist auch ein wichtiger Aspekt der Kommunikation und des Erwartungsmanagement gegenüber der Bevölkerung.

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

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

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
1. Anträge kantonale Richtplankarte, Ergänzung		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
kantonaler Richtplan 2026, Entwurf			
2. Anträge zum kantonalen Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Velo	Die noch nicht definierten Velovorzugsrouten (Korridore) sollen schnellstmöglich definiert werden.	Das Velonetz enthält sinnvolle Velovorzugsrouten, Velohaupttrouten sowie das Basis- und Freizeitnetz. Die Führung von einzelnen Hauptverbindungen ist bei der Umsetzung detailliert zu prüfen. Die detaillierte, konkrete Führung aller Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen sollen bis spätestens 2030 definiert werden, denn sonst ist eine Umsetzung der Massnahmen bis 2042 nicht gewährleistet. Zudem sind die Gemeinden auf diese Planungssicherheit angewiesen und Synergien mit anderen Bauvorhaben können besser genutzt werden.
2. Anträge zum kantonalen Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Velo	Zur Umsetzung des Basisnetzes werden die Gemeinden zur Realisierung gewisser Standards verpflichtet.	Das Veloweggesetz fordert die Erschliessung 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 des Bundes definiert die Maschenweite innerorts mit 200m bis maximal 500m. Dies ist in Luzern durch die geplanten Velobasisrouten noch nicht erreicht. Daher sollen die Gemeinden im Gesetz beauftragt werden, das Velonetz auf ihrem Gebiet mit Basisverbindungen zu vervollständigen. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr entscheidet gemäss den Kriterien des Veloweggesetzes (Erschliessung und Maschenweite) über die Aufnahme im kantonalen Velonetzplan. Beim Bau von bestehenden wie auch neuen Wohnquartieren oder raumplanerischen Entwicklungsvorhaben soll zudem immer auch die Veloerschliessung in der Bauaufgabe geprüft werden.
2. Anträge zum kantonalen Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Velo	Die Gemeinden werden verpflichtet, an allen Bahnhöfen und Bushaltestellen auf ihrem Gebiet die notwendige Anzahl Veloabstellplätze zu definieren und umzusetzen.	Das Veloweggesetz fordert die Festlegung von Alltagsvelonetzen mit Veloparkierungsanlagen. Die Gemeinden sollen dazu verpflichtet werden, an allen Bahnhöfen und Bushaltestellen auf ihrem Gebiet die notwendige Anzahl Veloabstellplätze zu definieren und umzusetzen und ein geeignetes Monitoring über den Stand der Umsetzung ist festzulegen. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für Verkehrsdrehscheiben und fördert eine multimodale Mobilität. Gerade in ländlichen Gemeinden, in denen die empfohlenen Distanzen zur nächsten ÖV-Haltestelle teils weit überschritten sind, ist es wichtig, dass mit dem Velo oder e-Bike zur nächsten Haltestelle gefahren werden und dieses auch gefahrlos abgestellt werden kann.
2. Anträge zum kantonalen Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Kantonaler Richtplantext Kapitel 32 Fuss- und Velo	Ein Gefäss für die Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kantonen bezüglich Abstimmung der Velowege wird eingerichtet und es werden klare Zuständigkeiten dafür festgelegt.	Es fehlt ein Instrument für die Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kantonen bezüglich Planung und Umsetzung der Velonetzpläne, und es fehlen auch klare Zuständigkeiten dafür. Die interkantonale Abstimmung wird ohne solche Gefässe und Zuständigkeiten erschwert. Dies erhöht das Risiko, dass Planungen über die Kantonsgrenzen hinaus im Sand verlaufen und der Veloweg nicht weitergeführt werden kann.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
2. Anträge zum kantonalen Richtplangentext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf	Kantonaler Richtplangentext Kapitel 32 Fuss- und Velo	Im Interesse der Zufussgehenden und der Nachhaltigkeit wird eine griffige Lenkung der Mountainbikenden sowie ein Monitoring mit konsequenter Umsetzung der Lenkungsmaßnahmen festgelegt.	Ebenfalls sinnvoll erscheint uns dies, wie geplant, beim Wanderwegnetz. Allerdings ist hier eine präzise Kommunikation und Schnittstellenmanagement zwischen dem vif und den RET von grösster Wichtigkeit. Die Ko-Existenz von Wandernden und Mountainbike soll grundsätzlich möglich sein, jedoch nicht zwingend und in jedem Fall. Es soll keine Zerschneidung des Kulturlands für Mountainbike-Wege entstehen. Zentral sind starke Richtlinien zur Lenkung der Mountainbikenden, um Naturschutz und Nachhaltigkeit der Mountainbike-Wege und auch von Trails zu garantieren, sowie auch um potentielle Konflikte mit Wandernden zu vermeiden. Hierzu braucht es nicht nur ein Monitoring, sondern auch einen griffigen Vollzug der Regeln, welcher an entsprechender Stelle präzisiert sein muss.
Kantonaler Richtplangentext Kapitel 32 Fuss- und Veloverkehr, Ergänzung 2026, Entwurf		Keine Antwort	Keine Antwort
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Zuständigkeit Kanton - Gemeinden:	Karte / Pläne	Es ist zusätzlich eine Velovorzugsroute von Willisau nach Sursee im Richtplan festzulegen und zu planen.	Willisau als kantonaler ESP und Zentrum auf der Luzerner Landschaft hat ein grosses Potential an Velo-Pendelnden nach Sursee (und umgekehrt), die bei sicherer und durchgehender Veloinfrastruktur bereit wären, für ihren Arbeitsweg das Velo/E-Bike (anstelle des MIV) zu nutzen. Mit einer Velovorzugsroute erhalten diese zahlreichen Pendler*innen eine sichere, durchgehende und schnelle Infrastruktur, die eine echte Alternative bietet und somit zur Verlagerung des Modalsplits in Richtung des Velos/E-Bikes beitragen kann.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Alltag nach Priorisierung Schwachstellen:		Keine Antwort	Keine Antwort
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Freizeit Routenplan Veloland:	Karte / Pläne	Bei der Planung der Haupt- und Basisverbindungen als auch bei der Aufhebung derselben soll auf einen angemessenen Einbezug der Bevölkerung und auf transparente Kommunikation geachtet werden.	Wenn Teile der Velowege der Velolandroute in vorwiegend ländlichen Gebieten, z.B. des Hinterlands, aufgehoben werden und gleichzeitig hohe Beiträge über die geplante Finanzierung der Veloinfrastruktur neu von den Gemeinden verlangt werden, kann dies zu Unverständnis führen und dies bietet Konfliktpotential. Ein adäquater Einbezug der Bevölkerung in die Planung der künftigen Infrastrukturen sowie eine transparente Kommunikation ist notwendig.
Anträge (inklusive Begründung) zu einzelnen Inhalten des Velowegnetzplans Freizeit Änderungen Velolandrouten:		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
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	Die Finanzierung des Haupttroutennetzes (ob nun an Kantonsstrassen oder unabhängig davon) ist vom Kanton vollständig zu übernehmen.	<p>Die Finanzierung des Haupttroutennetzes ist vom Kanton vollständig zu übernehmen. Eine finanzielle Beteiligung des Kantons am Basis- und Freizeitnetz muss unbedingt erfolgen. Denn Hauptverbindungen sind für das zusammenhängende kantonale Velonetz entscheidend. Es ist dem Zufall geschuldet, wenn eine Gemeinde eine ideale direkte Gemeindestrasse anzubieten hat und so die Netzrealisierung auf der Kantonsstrasse ersetzt (Beispiel Baldegg-Gelfingen). Es gibt im Übrigen nur wenige Hauptverbindungen, die nicht auf Kantonsstrassen verlaufen. Eine einheitliche Planung und Finanzierung beschleunigt und vereinfacht die Abläufe.</p> <p>Basis- und Freizeittrouten werden gemäss der Vernehmlassungsversion von jeder Gemeinde für ihr Gebiet finanziert. Damit droht ein Flickenteppich in der Umsetzung. Wenn dieses Netz solidarisch von den Gemeinden mit einem Kostenteiler finanziert wird, steigt der kommunale Umsetzungsdruck und damit die Realisierungswahrscheinlichkeit. Alle Personen im Kanton Luzern profitieren von Basis- und Freizeittrouten im ganzen Kanton.</p> <p>Eine Finanzierung mit Beiträgen proportional zur Einwohnerzahl ist aus der Perspektive der SP zielführender und viel einfacher zu berechnen als der vorgeschlagene Kostenteiler (mit Einwohnerzahl und Veloangebot). Tendenziell würden mit einer solidarischen Finanzierung ländliche Gemeinwesen mit geringer Einwohnendenzahl und grossem Netzangebot entlastet.</p> <p>Allerdings ist dabei zu beachten, dass Gemeinden, welche bereits in ihr lokales Velowegnetz investiert haben, nicht benachteiligt werden, indem sie nun denselben Betrag einbezahlen in einen Topf wie Gemeinden, welche noch kaum investiert haben. Gleichzeitig dürfen jedoch Gemeinden durch ihre geografische Lage und grosse Fläche nicht benachteiligt werden.</p>
Rückmeldung zur Botschaft Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung	2 Kantonale Velowegnetzpläne	Es ist in der Botschaft eine Strategie zur Planung und Umsetzung des Velokonzepts auch in Bezug auf E-Bikes zu erarbeiten und darzustellen.	Die spezifischen Besonderheiten von schnellen und schweren E-Bikes mit gelben Nummern kommen in der vorliegenden Botschaft zu kurz. So wäre z.B. zu prüfen, welche Auswirkungen das zunehmende Aufkommen von E-Bikes auf die anderen Verkehrsteilnehmenden, welche die Veloinfrastruktur nutzen, haben hinsichtlich Platz und Sicherheit auf den Velowegen (Bsp.: Xylophonweg).