

Stellungnahme Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Die Stellungnahme wurde noch nicht übermittelt.

Thematik:

Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

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:

203964

A) Grundsätzliche Einschätzung der Vorlage

Mit der Vorlage bin ich grundsätzlich einverstanden.

- ☐ stimme zu
☐ stimme eher zu
☒ stimme eher nicht zu
☐ stimme nicht zu

Bemerkung:

Der Plan einer neuen, gesamtheitlich angelegten Mobilitätsstrategie mit dem Einbezug aller Verkehrsmittel und in der Folge das neu als Synthese aus Bauprogramm, ÖV-Bericht und Velokonzept gestaltete PGM ist stringent in der Logik eines Paradigmenwechsels in der Mobilität. Dies begrüssen wir, denn nur mit einer Mobilitätsstrategie, welche alle Verkehrsmittel gesamthaft und in ihrem jeweiligen Kontext betrachtet, können die aktuellen Problemstellungen bezüglich Verkehr und Klima gelöst werden. Diese Lösungsansätze sind für die Luzerner Gesellschaft und Wirtschaft zentral. Unabhängig von der unterstützenswerten zugrundeliegenden Strategie des PGM macht die Vorlage jedoch den Eindruck, als sei nur das Bauprogramm inhaltlich neu gestaltet worden; dessen Massnahmen wurden konkret auch übernommen. Der Zusammenhang zwischen Strategieteil und Massnahmenprogramm im PGM ist zu wenig nachvollziehbar. Eigentlich sollten die beiden anderen Programme ÖV-Bericht und Velokonzept gleichberechtigt, gemäss kantonalen Strategie Zumolu, im Programm Gesamtmobilität integriert sein. Dies ist nicht ersichtlich in der Vorlage; einerseits fehlt das Velokonzept ganz (dieses kommt erst zu einem späteren Zeitpunkt in die Vernehmlassung), andererseits ist der ÖV-Angebots-Teil sehr knapp und oberflächlich gehalten; die einzelnen Massnahmen werden hier nicht mit Nummern, Kosten etc. aufgeführt, sind auf einer abstrakten Flughöhe und deshalb weniger verbindlich als die Massnahmen des ehemaligen Bauprogramms dargestellt. Im Sinne einer gesamtheitlich gedachten Mobilität sind alle Massnahmen sämtlicher drei Teile in einem gleichen Detaillierungsgrad aufzuführen. Bei mehreren PGM-Nummern im Massnahmenprogramm ist unklar, was jeweilige Projekte konkret umfassen. Zudem fehlt oft ein ausdefinierter Zeithorizont für die Umsetzung.

Das PGM ist die Grundlage für den Richtplan und eine Handlungsanleitung für Regional- und Kommunalplanungen. Es wirkt auch steuernd auf die zukünftigen Agglomerationsprogramme (Kapitel 1.5). Genau deshalb ist es zwingend, mehr ÖV- und Velomassnahmen bereits im Horizont 2027 – 2030 im PGM einzusetzen. Das verkehrspolitische Ziel «Mobilität für alle Personengruppen» aus dem Zumolu darf im PGM kein reiner Zieltext bleiben, sondern muss sich konkret in Kriterien, Programmierung und Priorisierung niederschlagen. Es bleibt unklar, wie Aspekte wie Verteilungsgerechtigkeit, Erreichbarkeit, Sicherheit, Reisezeiten oder Bezahlbarkeit tatsächlich berücksichtigt wurden.

Das Massnahmenprogramm Mobilität muss kongruent zum Strategieteil des PGM abgebildet werden. Das heisst, die Ziele und Kriterien des Zumolu müssen konsequenter in der Massnahmenpriorisierung, in der Gewichtung der Bewertungskriterien und in der zeitlichen Realisierung umgesetzt werden. In der konsequenten Weiterführung des angedachten Paradigmenwechsels in der Mobilität bedeutet dies eine gleichwertige Gewichtung der Lebensqualität der Bevölkerung an den Kantonsstrassen sowie der Sicherstellung des Verkehrsflusses.

Bedauerlicherweise fehlen im Horizont 2027-30 (im eigentlichen PGM) und in den Zielen fast gänzlich Massnahmen zur Busbeschleunigung und zum digitalen Verkehrsmanagement. Zudem erhalten sie nicht die nötige Priorität. Gerade im Agglomerationsraum Luzern sind sie jedoch zentral für die Verlagerung des Modalsplits. Diese Massnahmen müssen zwingend separat priorisiert und mit klarer Umsetzungsperspektive ausgewiesen werden. Weiter sind Massnahmen fürs Velokonzept in den Programmpaketen ebenfalls sehr oberflächlich oder gar nicht beschrieben, daher auch nicht beurteilbar.

Weiter zeigt sich beim BehiG ein Vollzugs- und Priorisierungsproblem: Eine seit 2002 klare gesetzliche Aufgabe wurde lange zu wenig (bzw. gar nicht) konsequent umgesetzt. Entscheidend sind jetzt klare Prioritäten, Koordination und Transparenz. Weiter plädiert die SP für ein neues Wording: neu soll anstatt von behindertengerecht von barrierefrei gesprochen werden. Barrierefreie Haltestellen sind auch für ältere Personen, Menschen mit Einschränkungen oder Personen mit Kinderwagen und Rollator einfacher zugänglich.

Das kantonale Klimaziel «Netto null Treibhausgasemissionen bis 2050» wird im PGM zwar erwähnt, spiegelt sich aber noch zu wenig in der grundsätzlichen Logik der Projektierung und Priorisierung wider. Hier ist ein klarer Paradigmenwechsel notwendig: Flächeneffiziente Verkehrsarten wie ÖV, Fuss- und Veloverkehr dürfen nicht mehr nur „mitgedacht“, sondern müssen Ausgangspunkt und Leitlinie der Planung werden. Dies bedingt verbindliche Klimawirkungsprüfungen in frühen Planungsphasen (insb. bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten) sowie eine deutlich höhere Gewichtung von Massnahmen mit sofortiger Systemwirkung (Busbevorzugung, Velosicherheit, Fussnetz, Verkehrsmanagement) gegenüber Projekten mit primären MIV-Kapazitätseffekten. Auch bei der Implementierung neuer Technologien wie selbstfahrenden Autos muss die Problematik der ausreichenden Strassenkapazität konsequent mitgedacht werden.

Die Vernehmlassungsbotschaft ist verständlich.

- ☐ stimme zu
☒ stimme eher zu
☐ stimme eher nicht zu
☐ stimme nicht zu

Bemerkung:

Die Vernehmlassungsbotschaft ist verständlich formuliert und nachvollziehbar aufgebaut, vor allem der Strategieteil ist für das Verständnis der Botschaft zentral. Nicht verständlich sind die unterschiedliche Behandlung der Verkehrsmittel im Programm, der unterschiedliche Detaillierungsgrad und Gewichtung derselben. Hier wünschen wir uns eine klare Positionierung im Sinne des 4V-Prinzip. Nicht ganz verständlich wird auch die Funktion der Würdigung des VVL in der Botschaft; Der VVL wird quasi als eine aussenstehende Instanz wahrgenommen, dabei sollte der VVL integraler Bestandteil der Erarbeitung des Programms sein.

B) Massnahmenprogramm Mobilität

Massnahmen Infrastruktur Mobilität

Sind Sie mit den Stossrichtungen und der Zusammensetzung der Massnahmenliste «Beschlussperiode 2027-30» in der Beilage 1 im Grundsatz einverstanden?

- ☐ stimme zu
☐ stimme eher zu
☒ stimme eher nicht zu
☐ stimme nicht zu

Bemerkung:

Für die SP ist der Zusammenhang zwischen der vorgestellten Strategie und den Stossrichtungen und geplanten Massnahmen nicht stringent. Der Massnahmenteil ist zu wenig auf die gleichwertige Behandlung der Mobilitätsbereiche ausgerichtet. Für die definitive Botschaft sollen alle Bestandteile des PGM hinsichtlich der verschiedenen Verkehrsträger (Bauprogramm, ÖV-Bericht und Velokonzept) gleichberechtigt im Programm dargestellt sein.
Die SP bedauert, dass die Vernehmlassung und die angedachte Finanzierung Kanton-Gemeinden erst nachgelagert zur Vernehmlassung des PGM kommen. Die Velonetzplanung ist Bestandteil des PGM, auch mit der Finanzierung, dies sollte gesamtheitlich betrachtet werden.
Einzelne Massnahmen könnten aus dem Velokonzept abgeleitet werden; dies ist jedoch noch nicht möglich, da sich die Velonetzplanung erst in Erarbeitung befindet. Das ist suboptimal; so ist eine gesamtheitliche Beurteilung des Programms nicht möglich.
Die Piktogramme, welche Verkehrsmittel einen Infrastrukturausbau nutzen (oder Gesamtverkehr), geben etwas mehr Übersicht, wo was geplant ist. Das begrüssen wir.

öV-Angebot

Sind Sie mit den öV-Angebotsmassnahmen im Grundsatz einverstanden?

- ☐ stimme zu
☐ stimme eher zu
☒ stimme eher nicht zu
☐ stimme nicht zu

Bemerkung:

Die aufgeführten Überlegungen und Stossrichtungen haben wenig mit einer eigentlichen Angebotsplanung für den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu tun. Die Überlegungen bleiben schwammig und verharren in der Form von allgemeinen Stossrichtungen auf übergeordneter, strategischer Ebene. Konkrete Massnahmen für den ÖV, beleg- und überprüfbar und mit konkreten Finanzkennzahlen, findet man nicht im Kapitel 4.6. Somit bleibt die eigentliche Intention des PGM, der Paradigmenwechsel hin zu einer gesamtheitlich geplanten Mobilität, welche alle Verkehrsmittel gleichberechtigt integriert, aussen vor. Diese unkonkreten Massnahmen für den ÖV entsprechen nicht der kantonalen Strategie Zumolu. Um eine Verlagerungswirkung für den Modalsplit gemäss Zumolu zu erreichen müssen diese Massnahmen mindestens gleich konkret wie die Massnahmen in Beilage 1 ausgewiesen werden, mit konkretem Finanzierungsbedarf. Auch Busbeschleunigungsmassnahmen müssen konkret formuliert und geplant werden.

Drei Programmpakete (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velonetzplanung sowie Strassenabwasserbehandlung)

Sind Sie mit den drei Programmpaketen (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velonetzplanung sowie Strassenabwasserbehandlung) im Grundsatz einverstanden?

- ☐ stimme zu
☐ stimme eher zu
☐ stimme eher nicht zu
☒ stimme nicht zu

Bemerkung:

Nein, es sollte zusätzlich auch ein Programmpaket Busbeschleunigung hinzugefügt werden, da dies ein zentraler Bestandteil der in der Strategie Zumolu beschriebenen Umlagerungsstrategie zur Erhöhung des Modalsplits ist, zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Die Planung und Realisierung von Strassenabwasserbehandlungsanlagen SABA ist eine wichtige Daueraufgabe, die gemäss den Gewässerschutzvorschriften des Bundes umgesetzt werden muss. Der Masterplan Strassenabwasserbehandlungsanlagen soll weiterhin zügig umgesetzt werden auf dem Kantonsstrassennetz, sodass eine Fertigstellung und Realisierung aller geplanten Massnahmen bis in spätestens 20 Jahren erfolgt ist.

Drei Sammelrubriken (Mobilitätsplanung und -steuerung, Anpassungen Infrastrukturen sowie Vorhaben Dritter)

Sind Sie mit den drei Sammelrubriken (Mobilitätsplanung und -steuerung, Anpassungen Infrastrukturen sowie Vorhaben Dritter) im Grundsatz einverstanden?

- ☐ stimme zu
☒ stimme eher zu
☐ stimme eher nicht zu
☐ stimme nicht zu

Bemerkung:

Im Grundsatz begrüsst die SP das Gefäss der Sammelrubriken im PGM, da hier Mittel bereitgestellt werden können für so wichtige Massnahmen wie Lärmschutz oder Mobilitätsmanagement. Jedoch besteht die Gefahr, dass solch wichtige Massnahmen, die zentral sind für die kantonale Strategie Zumolu und für die Siedlungsverträglichkeit der Mobilität, in dem ganzen Sammeltopf der verschiedenen Massnahmen zu wenig beachtet und priorisiert werden (siehe Anträge). Neben Infrastruktur braucht es ein deutlich stärkeres Gewicht auf dem Mobilitätsmanagement. Gemeinden verfügen bei Arealen (von der «partnerschaftlichen» Planung über Bebauungspläne bis hin zur Baubewilligung) nach wie vor über grossen Spielraum. Hier sollen die Mobilitätsnachfragen konsequent gesteuert und Grundeigentümer verbindlich in die Pflicht genommen werden. Das Mobilitätsmanagement als ergänzende Massnahme hat zu wenig Priorität, obwohl es sehr kosteneffizient wäre. Das Mobilitätsmanagement ist aktuell auf kantonaler Ebene nur sehr begrenzt institutionell verankert und wird faktisch von einer einzelnen Fachperson getragen.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Erfasst von: Caroline Rey Zu PGM-1-1345: Nebikon / Altishofen / Dagmersellen Verkehrsmanagement / Busbeschleunigungsmassnahmen: Die Realisierung ist zwingend im Programm 2031-34 auszuführen und darf nicht mehr weiter nach hinten verschoben werden.	Bereits jetzt gibt es auf der K11 täglich immer grösser werdende Staus rund um den Autobahnzubringer Dagmersellen. Die umliegenden Dörfer und insbesondere die Busverbindungen / Anschlüsse an den Bahnhof sind stark betroffen, weil die Busse im Stau stecken bleiben. Zudem hängt der Verkehrsfluss der ganzen Region an dieser Achse.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Erfasst von: Caroline Rey Zu PGM-1-1125, Nr 115: Nebikon, Knoten Wellberg/Bahnhofstrasse, ÖV-Förderung (z.b. Lichtsignalanlagen), Sanierung Bushaltestellen gemäss Behig: Diese Massnahmen soll in den Beschluss Programm 2027-30 sowie Realisierung 2031-34 vorgezogen werden (anstelle Umsetzung offen).	Bereits jetzt gibt es auf der K11 täglich immer grösser werdende Staus rund um den Autobahnzubringer Dagmersellen. Die umliegenden Dörfer und insbesondere die Busverbindungen / Anschlüsse an den Bahnhof sind stark betroffen, weil die Busse im Stau stecken bleiben. Zudem hängt der Verkehrsfluss der ganzen Region an dieser Achse.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Erfasst von: Caroline Rey PGM-1-1175, Nr. 150: Kriens / Horw, Schlund - Kreisel Merkur, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement: Das Projekt ist vorzuziehen auf die Beschlussperiode 2027-30, mit der Realisierung 2031-34.	Verkehrsmanagementmassnahmen und Busbeschleunigung sind dringend notwendig, um die Ziele für den öffentlichen Verkehr einhalten zu können, für eine Attraktivierung des flächeneffizienten Verkehrs mit dem Ziel der Veränderung des Modalsplits zugunsten des ÖV.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Erfasst von: Caroline Rey Das Projekt Emmen, Sprengi, Teil 1: Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	War bereits im letzten Bauprogramm im Topf A. Abschnitte sind für einen funktionierenden Busverkehr sehr wichtig.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		(PGM-1-1041) ist zwingend wie geplant umzusetzen und darf nicht erneut verschoben werden.	
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Das Projekt Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement (PGM-1-1057) und das Projekt Rothenburg, Einmündung Buzibachstrasse – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement (PGM-1-1058) sind zwingend wie geplant umzusetzen und dürfen nicht erneut verschoben werden.</p>	War bereits im letzten Bauprogramm im Topf A. Abschnitte sind für einen funktionierenden Busverkehr sehr wichtig.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Das Projekt Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage (PGM-1-1113) ist um eine Periode vorzuziehen: Planung neu Beschlussperiode 2027-30 und Umsetzung neu Ausblick 2031-34.</p>	War im letzten Bauprogramm im Topf B. Abschnitt ist für einen funktionierenden Bus- und Veloverkehr sehr wichtig. Durch das reduzieren der regelmässigen Verspätungen im Bereich können im Busbetrieb Kosten eingespart werden.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Massnahme PGM-1-1030: In den Planungen zur Aufhebung des Niveauübergangs Ettiswilerstrasse in Willisau ist die mögliche Synergie eines Doppelspurabschnitts der BLS-Bahnstrecke bis Gettnau zu berücksichtigen und möglichst gleichzeitig mit den strassenseitigen Massnahmen zu realisieren.</p>	In allen bekannten Fahrplankonzepten bestehen sog. spitze Kreuzungen der Taktzüge in den Regionalzentren Willisau und Huttwil (ideale Knoten Bahn/Bus). Die Länge der Strecke resp. die zulässigen Geschwindigkeiten zwischen beiden Knoten erfordern aktuell Planungen ohne die erforderliche Fahrzeitreserve mit der Folge einer teilweise kritischen Fahrplanstabilität und fehlenden Angebotssystematisierung (Hüswil wird nur im Stundentakt bedient). Neben dem halbstündlichen Grundtakt der S6/S7 verkehren Güterzüge sowie in der HVZ die S77. Die Fahrplanstabilität könnte mit leichten Geschwindigkeitserhöhungen (Gegenstand der Korridorstudie Wolhusen-Langenthal) sowie dem genannten Doppelspurabschnitt (Gettnau - Gettnau Güteranlage = Bestand, Gettnau Güteranlage - Willisau zu realisieren) deutlich verbessert werden mit Nutzen auch für die überregionale Anbindung an die Knoten Wolhusen, Luzern und Langenthal. Der Ausbau würde idealerweise gleichzeitig mit strassenseitigen Massnahmen im Sinn einer Gesamtbetrachtung beider Verkehrsträger sowie der raumplanerischen Rahmenbedingungen realisiert.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Ausbau von Zubringerbuslinien auf Halbstundentakt im Raum Luzern West.</p>	Die Linien der BLS verkehren in Luzern West mindestens halbstündlich, jedoch sind teilweise nur stündliche Busanschlüsse vorgesehen. Wir denken in erster Linie an Anschlüsse der S6 in Schüpfheim nach Sörenberg (Ausbau der heute saisonal bestehenden Verdichtungen) und in Escholz matt Richtung Marbach mit hohem touristischen Potential sowie an vermehrte Anschlüsse aus Hergiswil b.W. auf die S7/RE7 (schrittweiser Ausbau zu verkehrsstärkeren Zeiten) und die Schliessung der noch bestehenden werktäglichen Taktlücken auf der Linie 271 Willisau - Dagmersellen und der Linie 281 Zell - St. Urban. In Romoos bestehen teilweise sogar Fahrplanlücken von über einer Stunde.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Die Punkte «Pünktlichkeit» sowie «Ausgewogenheit» müssen im Kontext des zukünftigen ÖV-Angebots prioritär behandelt und doppelt gewichtet werden.</p>	Der Punkt «Pünktlichkeit» muss berücksichtigt werden, weil es zentral ist, dass die eingesetzten Busse auch fahren können und damit attraktiver werden für die Fahrgäste, wenn zuverlässig mit dem Bus gefahren werden kann. So verlagert sich mehr Verkehr vom MIV auf den Bus und die Strasse hat wieder mehr

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Kapazität. Dies entspricht exakt der Kantonsstrategie Zumolu, mit dem Punkt «Verkehr verlagern». Der Punkt «Ausgewogenheit» muss ebenfalls doppelt gewichtet werden. Massnahmen mit dem grössten Gesamtnutzen, d.h. zur Entlastung der Strassen, durch Verkehrsverlagerung und für die grösste Anzahl Menschen, das ist der flächeneffiziente Verkehr, müssen am meisten Gewicht haben. Idealerweise auch ausgewogen auf die versch. Regionen umgesetzt.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Die Regierung wird aufgefordert ab 2027 (Fahrplanwechsel im Dezember 2026) einen Direktbus zwischen dem Bahnhof Malters und dem Seetalplatz im Sinne einer Eilbusverbindung und als zweijähriger Pilotbetrieb – je 3 Kurspaare morgens und abends werktags zu Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung mit Anschluss auf den RE7 einzuführen.</p>	Der Kanton Luzern hat sich hohe Ziele im Bereich Klima und Energie gesetzt. Auf den Sommer 2026 wechseln über 1500 Mitarbeitende aus der Stadt und der Agglomeration Luzern in das neu erstellte zentrale Verwaltungsgebäude am Seetalplatz. Das neue Verwaltungsgebäude verfügt bewusst über wenige Parkplätze, da die Mitarbeitenden möglichst mit dem öffentlichen Verkehr anreisen sollen. Zahlreiche Mitarbeitende aus dem Westen des Kantons Luzern – aus Malters, Wolhusen, Willisau, dem Luzerner Hinterland, Schüpfheim und dem Entlebuch – werden mit dem öffentlichen Verkehr anreisen.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Der Regierungsrat wird aufgefordert, zusätzlich 2.5 Mio Franken jährlich für den ÖV/VVL im AFP 2027-2030 einzustellen.</p>	Mit der Realisierung von wirksamen Busbeschleunigungsmassnahmen kann ein grosses Kostenreduktionspotential ausgeschöpft werden. Der Verbundrat schreibt in seiner Würdigung, dass bis zur Realisierung dieser Einsparpotentiale jedoch noch zusätzliche Mittel für den ÖV nötig sind, damit die vorgesehenen Angebotsmassnahmen termingerecht umgesetzt sowie die Defossilisierung der Fahrzeuge weiter vorangetrieben werden können.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Das Programm Gesamtmobilität ist so anzupassen, dass Busbeschleunigungs- und Verkehrsmanagementmassnahmen in der Umsetzungsperiode 2027–2030 verbindlich höher priorisiert und mit klaren Umsetzungsfristen versehen werden. Insbesondere sind ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen sicherzustellen, damit die dringendsten Massnahmen spätestens bis 2030 projektiert und – wo möglich – realisiert werden können.</p>	Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Busverkehrs im Kanton Luzern ist ungenügend und untergräbt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Busbeschleunigungsmassnahmen gehören zu den wirksamsten und kosteneffizientesten Instrumenten zur Qualitätsverbesserung des öV. Sie sind zentral für die Umsetzung der 4V-Strategie und für die angestrebte Verkehrsverlagerung auf den flächeneffizienten Verkehr. Eine höhere Priorisierung ist daher zwingend notwendig, um dies zu erreichen.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>In den Zielen zum öffentlichen Verkehr des PGM ist als prioritäres Ziel die Umsetzung von Massnahmen zur Busbeschleunigung, zur Attraktivierung des flächeneffizienten Verkehrs, aufzunehmen.</p>	Die Busbeschleunigungsmassnahmen fehlen im Strategieteil sowie auch im Massnahmenteil des PGM. Diese müssen, um die Strategie des Zumolu nach dem 4V-Prinzip ernsthaft umzusetzen, im PGM verankert sein.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Das Ziel "Angemessene und vorhersehbare Reisezeiten für den strassengebundenen ÖV sicherstellen" ist zu ergänzen.</p>	Im Sinne der gewollten Verkehrsverlagerung ist es sinnvoll, dieses Ziel für flächeneffiziente Verkehrsmittel auf Strassen zu setzen, gleichberechtigt wie für den MIV.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Busbeschleunigungsmassnahmen sind in einem eigenen Programmpaket aufzuführen. Darin ist ebenfalls ein inklusives digitales</p>	Busbeschleunigungsmassnahmen sind zentral für die Verlagerung des MIV auf den öffentlichen Verkehr. Mit ihrer Umsetzung wird dem 4V Prinzip des Zumolu, dem Verlagern, Rechnung getragen. Zudem wurde vom Kantonsrat das Postulat Nr. 168 von Bühler-Häfliger Sarah Und Mit. über eine konsequente Busbeschleunigung im öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern teilweise

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		Verkehrsmanagementsystem zu berücksichtigen.	erheblich überwiesen, was den politischen Willen und den Bedarf nach solchen Massnahmen belegt.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Zusätzlich zu den drei geplanten Programmpaketen Behindertengleichstellung, Umsetzung Velonetzplanung sowie Strassenabwasserbehandlung soll ein viertes Programmpaket <i>Busbeschleunigung</i> geplant werden.</p>	<p>Im vorliegenden PGM ist ersichtlich, dass es offenbar herausfordernd ist, Busbeschleunigungsmassnahmen verbindlich im Rahmen der Einzelmassnahmen im Programm einzuplanen. Da dies jedoch vordringlich notwendig ist für eine stringente Umsetzung der Strategie Zumolu sowie auch zur akuten Entlastung des ÖV-Systems und des Strassenraums, müssen Busbeschleunigungsmassnahmen auch unabhängig von Einzelmassnahmen an Kantonsstrassen geplant werden können.</p> <p>Mit einem separaten Programmpaket wäre es möglich, kleinere/mittlere Busbeschleunigungs-Massnahmen unabhängiger von Einzelmassnahmen im PGM umzusetzen.</p>
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Aufnahme verbindlicher Qualitätsstandards für taktile Bodenleitsysteme, akustische Informationsanlagen, kontrastreiche Gestaltung und blendfreie Beleuchtung in allen relevanten Planungs- und Ausführungsrichtlinien. Eindeutige Fahrzeugidentifizierung von Bus und Tram ermöglichen, indem beispielsweise mit Hilfe einer App das gewünschte Fahrzeug ausgewählt und mittels Radar-Funktion identifiziert werden kann.</p>	Die Überarbeitung des Programms sollte sicherstellen, dass über die allgemeinen BehiG-Pflichten hinaus auch die Vorgaben der BehiV und der VAböV adressiert und operationalisiert werden, damit barrierefreie Anlagen nicht nur formal, sondern auch technisch umfassend den geltenden bundesrechtlichen Anforderungen entsprechen.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Für die Planung der konkreten Projekte und die Realisierung bereits vorhandener Veloinfrastrukturprojekte sind im Programmpaket Umsetzung Velonetzplanung mindestens 15 Mio CHF pro Jahr notwendig.</p>	<p>Das nationale Veloweggesetz fordert sichere, durchgängige, direkte und attraktive Velowege, möglichst getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr. Die Kantone müssen das Velowegnetz bis 2042 umsetzen.</p> <p>Im Kanton Luzern sind auf vielen wichtigen Kantonsstrassenabschnitten keine oder stark ungenügende Veloinfrastrukturen vorhanden. 2027 wird mit dem Masterplan Velo das Velonetz im Kanton Luzern festgelegt. Im Programm Gesamtmobilität von 2027 bis 2030 muss das gesamte Velonetz konkret je Strassenabschnitt geplant werden. Diese Planung ist entscheidend für die künftigen Strassenprojekte. Ohne konkrete Planung der erforderlichen Veloinfrastruktur bis spätestens 2030 ist die erforderliche Umsetzung des Veloweggesetzes bis 2042 nicht möglich.</p> <p>Vorhandene Projekte für Velovorzugsrouten oder für Velohaupttrouten auf Kantonsstrassen sind im PGM 2027 bis 2030 zu realisieren. Dies ist beispielsweise der Gleisweg im Rontal, eine bereits geplante voraussichtliche Velovorzugsroute auf Gemeindestrassen.</p>
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Bei den überbrückenden und provisorischen Massnahmen zur Busbeschleunigung, welche bereits 2027 bis 2030 umgesetzt werden können, ist die sichere Veloführung vom Bahnhof Luzern über den Schweizerhofquai und den Luzernerhof bis zum Schlossberg mitzuplanen.</p>	Der Abschnitt vom Bahnhof zum Schlossberg ist die wichtigste Veloverbindung im Kanton Luzern und verfügt über keine sichere und durchgehende Veloinfrastruktur. Seit 2023 müssen Projekte das Veloweggesetz berücksichtigen. In den betroffenen Massnahmen des PGM soll der ÖV, Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Eine provisorische Busspur vom Bahnhof zum Luzernerhof soll auch eine sichere Veloführung am Fahrbahnrand auf dem zentralsten Abschnitt des Velonetzes im Kanton Luzern beinhalten. Bei der Bushaltestelle beim Schwanenplatz braucht es beispielsweise mit einer Busspur nur noch eine MIV Fahrspur, womit der baulich getrennte Veloweg hinter dem

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Busperron geführt werden kann. Am Schweizerhof werden heute trotz stark ungenügender und nicht durchgehender Veloinfrastruktur schweizweit am drittmeisten Velos gezählt (mehr als jede Velozählstelle in Bern). Dies zeigt die grosse Wirkung einer durchgehenden und sicheren Veloinfrastruktur an dieser Lage.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Lärmschutzmassnahmen sollen ein höheres Gewicht erhalten; diese sollen eine eigene Sammelrubrik bilden.</p>	Über 25% der Luzerner Bevölkerung sind erhöhten Lärmbelastungen ausgesetzt; der Verkehr ist eine der häufigsten Ursachen dafür. Die Tendenz in den letzten Jahren ist steigend (siehe auch Auswertung des Bundes zu den Cercle Indicateurs); das heisst, immer mehr Menschen leiden unter Lärm. Hier sollte der Kanton einen Schwerpunkt mit einer eigenen Sammelrubrik setzen. Der Kanton Luzern ist bei diversen Lärmsanierungsprojekten in Verzug und entsprechend bedarf es im PGM einer angemessenen Gewichtung.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Der RR wird gebeten zu prüfen, eine eigene Sammelrubrik "Verkehrs- und Mobilitätsmanagement" zu erstellen. Diese ist abzugrenzen von Verkehrsgrundlagen und Gesamtverkehrscontrolling, welche die Datengrundlagen für das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement zur Verfügung stellen.</p>	Sowohl die Umsetzung als auch das Monitoring erfolgen bislang nur eingeschränkt, während gegenüber den Gemeinden häufig stärker auf Freiwilligkeit statt auf verbindliche Vorgaben gesetzt wird. Um das Potenzial des Mobilitätsmanagements auszuschöpfen, braucht es daher mehr Verbindlichkeit, ausreichende Ressourcen sowie eine aktiv unterstützende und steuernde Rolle des Kantons. Dies sollte zwingend im PGM verankert werden und zwar in einer eigenen Sammelrubrik, die klar auf Strategie und Entwicklung von Verkehrsmanagement ausgerichtet ist.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger</p> <p>Kapitel 4.3.1 / S. 41 Umsetzung Behindertengleichstellung im öffentlichen Verkehr</p> <p>Die SP plädiert für ein anderes Wording. Zukünftig soll barrierefrei statt behindertengerecht eingesetzt werden. Damit wird ausgewiesen, dass auch andere Personengruppen davon profitieren können wie beispielsweise mobilitätseingeschränkte Personen wie Senior*innen mit Rollator oder Menschen mit Kinderwagen.</p> <p>Die SP begrüsst die Bearbeitung der Umbauten der Haltestellen in Form von Clustern, damit Synergien genutzt und Kosten gespart werden können. Es ist notwendig und richtig, dass deutlich mehr Mittel eingesetzt werden, um dem gesetzlichen Auftrag endlich nachzukommen.</p>	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger</p> <p>Kapitel 1.5.2 / S. 14 Planungsbericht Klima und Energie</p> <p>Der Kanton Luzern ist aktuell nicht auf Kurs mit der Reduktion der Treibhausgas-Emissionen. Dies weist er transparent aus. Die dafür notwendige Reduktion des MIV-Aufkommens durch eine Förderung des flächeneffizienten Verkehrs und der Dekarbonisierung der Verkehrsmittel sowie Ziel null CO₂-Emissionen bis 2050 ist ein weiteres Argument dafür, dass die Gewichtung der Massnahmen bei den verschiedenen Verkehrsträgern im PGM ebenbürtig durchgeführt werden muss.</p>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger</p> <p>Kapitel 3.3.1 / S. 29 Ziele Gesamtverkehr</p> <p>Im Grundsatz gute, sinnvolle und nachvollziehbare Zielsetzungen. Die Prüfung von Massnahmen, die von der Verkehrsnachfrage oder vom Ressourcenverbrauch der Verkehrsmittel abhängen, begrüssen wir. Ziel dieser Prüfung muss sein, punktuelle Überlastungen von Strasse und Schiene abzuwenden, den Verkehr zu reduzieren und das Verkehrssystem umweltfreundlicher und sozialverträglicher zu gestalten.</p>	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Kapitel 3, Strategie, S. 31</p> <p>Eine Priorisierung des Wirtschaftsverkehrs auf dem Strassennetz vor dem Pendler- und Freizeitverkehr begrüssen wir. Weiter wird als gut empfunden, dass die letzte Meile der Lieferungen koordiniert werden soll. Hier sind zukunftsweisende Projekte wie die Citylogistik, die auf eine nachhaltige Kombination der Anlieferung auf Schiene und Strasse setzen, zu fördern. Allgemein begrüssen wir die hier gut gesetzten Ziele, auch dass Wirtschaftsstandorte an gut erschlossenen Gebieten (Strasse/Schiene) gebündelt werden sollen.</p>	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger</p> <p>Kapitel 6.2 / S. 57 Zielerreichung aus dem ÖV-Bericht</p> <p>Auch im Programm Gesamtmobilität muss eine konkrete Zieldefinition für den Anteil des ÖV im Modalsplit enthalten sein. Das Ziel soll sich an den Grundlagen des Zumolu und dessen Ziel der Verlagerung auf den flächeneffizienten Verkehr orientieren und es soll messbar sein, damit die Wirkung der im aktuellen PGM geplanten Massnahmen im nächsten PGM überprüft werden kann, im Sinne einer Qualitätssicherung.</p>	<p>Ziele, die von der gesamtverkehrlichen Situation abhängig sind, werden nicht erreicht (Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit und Modalsplit). Gemäss der Erhebung Mikrozensus 2021 wird der angestrebte Modalsplit für den ÖV im Kanton Luzern klar verfehlt: ÖV-Anteil Stadt 41% (2015: 42%); Agglomeration 21% (2015: 20%); Land 12% (2015: 16%).</p> <p>Vor allem im ländlichen Raum ist der ÖV-Anteil am Modalsplit stark zurück gegangen; die Gründe dafür müssen analysiert und neue Ziele für die kommenden Jahre gesetzt werden.</p>
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Für die Vernehmlassung des nächsten PGM ist der Massnahmenkatalog mit mehr Details zu versehen und bei der definitiven Botschaft sollen alle Bestandteile des PGM hinsichtlich der verschiedenen Verkehrsträger (Bauprogramm, ÖV-Bericht und Velokonzept) gleichberechtigt im Programm dargestellt sein.</p>	Dies ist für die Wirksamkeit und die Vergleichbarkeit der einzelnen Massnahmen zentral.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Es soll geprüft werden, ob der Güterverkehr ebenfalls abgebildet werden soll im PGM.</p>	Die Bereiche des Güter- und Wirtschaftsverkehrs und der Personenmobilität überschneiden sich in vielen Bereichen. Auch besteht die Möglichkeit, dass bei vielen Projekten auf Strasse oder Schiene Synergien in Planung und Realisierung genutzt werden können. Im Sinne einer gesamtheitlich

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			betrachteten Mobilität ist deshalb zu prüfen, ob Projekte des Güter- und Wirtschaftsverkehrs integriert werden können.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger</p> <p>Kapitel 1.3.2 / S. 9ff: Bewertung Kostenwirksamkeitsanalyse</p> <p>Die ÖV-Qualität soll nicht bloss "verbessert" werden, sondern es soll - analog und im Sinne der gleichwertigen Behandlung aller Verkehrsmittel - der Verkehrsfluss des öV und die zuverlässige Abwicklung des ÖV-Angebots ebenfalls "sichergestellt" werden.</p>	Dies soll in der Tabelle ebenbürtig ausgewiesen werden.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger</p> <p>Kapitel 1.5.6 / S. 16: Regional- und Kommunalplanungen</p> <p>Bestehende regionale Mobilitätskonzepte wie beispielsweise dasjenige vom RET Region Luzern West und andere Regionen sollen im aktuellen PGM im Planungshorizont 2027 bis 2030 einbezogen werden.</p>	Ein frühzeitiger Einbezug der regionalen Mobilitätskonzepte ist wichtig, um die langfristige Planung zu sichern. Diese Mobilitätskonzepte sind teilweise bereits vorhanden, sie sollen entsprechend verwendet und Synergien genutzt werden. Auch Bezüge zu anderen Planungsebenen wie Bund und Nachbarkantone sind sinnvoll.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger</p> <p>Kapitel 3.3 / S. 28 ff: Die Siedlungsverträglichkeit soll als zusätzliches Ziel in die strategischen Stossrichtungen aufgenommen werden.</p>	Die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in stark belasteten Gemeinden ist als gleichwertiges Ziel zur Verkehrsleistung festzulegen – sowohl strategisch als auch in der Massnahmenbewertung. Verkehrsberuhigung, Rückbau, Umgestaltung und Lärminderung an kantonalen Verkehrsachsen in Siedlungsgebieten sind hoch zu gewichten und frühzeitig umzusetzen.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Caroline Rey</p> <p>Das PGM soll transparent aufzeigen, inwiefern einzelne Gemeinden im Umfeld von Grossprojekten von den geplanten Massnahmen profitieren oder benachteiligt werden.</p>	Um die geplanten Grossprojekte besser beurteilen zu können, ist insbesondere bei diesen Projekten auf die prioritäre Umsetzung der Siedlungsverträglichkeit zu achten. Die anwohnende Bevölkerung muss vor schädigenden Einflüssen aus Verkehrsemissionen und Lärm geschützt werden sowie sichere Verkehrswege auch für den Langsamverkehr vorfinden.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger</p> <p>Kapitel 3.3 / S. 30: Die Ziele im Bereich Fussverkehr und Sicherheit für Zufussgehende, insbesondere Kinder, müssen ambitionierter sein.</p>	Der Fussverkehr als zukunftsträchtiges und emissionsarmes Verkehrsmittel muss klar gewürdigt werden. Diesem wird in Zukunft noch mehr Bedeutung zukommen, da sich die Siedlungsentwicklung nach innen an kurzen Wegen orientiert, die zu Fuss gut machbar sind. Dafür müssen Konzepte erarbeitet werden und geeignete Kooperationen eingegangen werden (Wanderwege, etc.). Zudem muss die Sicherheit für Zufussgehende, und hier besonders für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, ein übergeordnetes Ziel in allen Bereichen sein.