

Stellungnahme Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Die Stellungnahme wurde am 04. Feb 2026 um 21:37:31 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Teilnehmerangaben:

Grünliberale Partei Kanton Luzern (GLP)

-

6000 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern

Bahnhofstrasse 15

6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

202092

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:

Das Programm Gesamtmobilität 2027–2030 setzt ein wichtiges Zeichen für eine koordinierte und zukunftsgerichtete Mobilitätsentwicklung im Kanton Luzern. Der verkehrsmittelübergreifende Ansatz sowie die Ausrichtung am 4V-Prinzip entsprechen den strategischen Vorgaben des Planungsberichts Zukunft Mobilität (ZuMoLu) und bilden eine geeignete Grundlage, um Mobilität als Gesamtsystem weiterzuentwickeln.

Entscheidend für den Erfolg des Programms ist jedoch, dass die knappen finanziellen und personellen Ressourcen konsequent dort eingesetzt werden, wo sie eine hohe Wirkung entfalten. In den vergangenen Programmperioden wurden zentrale Zielsetzungen – insbesondere beim Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs – nicht erreicht. Vor diesem Hintergrund ist es zentral, dass Massnahmen mit hoher Systemwirkung, namentlich Verkehrsmanagement- und Busbeschleunigungsmassnahmen, prioritär und verbindlich umgesetzt werden.

Positiv zu werten ist, dass das Programm neben Infrastrukturprojekten auch Angebotsentwicklung, Mobilitätssteuerung sowie qualitative Aspekte wie Barrierefreiheit und aktive Mobilität berücksichtigt. Diese Breite ist Voraussetzung dafür, dass die Mobilitätsziele nicht nur planerisch, sondern auch im Alltag wirksam werden.

Die Vernehmlassungsbotschaft ist verständlich.

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

Bemerkung:

Die Vernehmlassungsbotschaft ist klar strukturiert, gut nachvollziehbar und transparent aufgebaut. Die strategischen Grundlagen, das Massnahmenprogramm sowie die finanziellen Rahmenbedingungen sind verständlich dargestellt.

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:

Die Massnahmenliste ist strategiekonform und folgt den Stossrichtungen von ZuMoLu. Positiv hervorzuheben ist, dass der Priorisierung der Massnahmen ein höheres Gewicht beigemessen wird. Entscheidend ist jedoch, dass diese Priorisierung konsequent an Wirkung, Umsetzbarkeit und Beitrag zur Zielerreichung ausgerichtet wird.

Der Schwerpunkt sollte dabei weniger auf der Grösse einzelner Projekte liegen als auf deren Systemwirkung. Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement, Busbeschleunigung sowie flächeneffizienter Mobilität ermöglichen rasch spürbare Verbesserungen bei Zuverlässigkeit, Kapazität und Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Sie sind deshalb prioritär zu behandeln.

Aus Sicht einer nachhaltigen Raumentwicklung ist zudem der Flächenverbrauch der Verkehrsinfrastruktur stärker zu berücksichtigen. Die Förderung flächeneffizienter Verkehrsmittel ist ein zentraler Hebel, um die Leistungsfähigkeit des Systems zu erhöhen, ohne zusätzliche Raumressourcen zu beanspruchen.

öV-Angebot

Sind Sie mit den öV-Angebotsmassnahmen im Grundsatz einverstanden?

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

Bemerkung:

Ein leistungsfähiger und attraktiver öffentlicher Verkehr ist zentral für eine zukunftsgerichtete Mobilitätsentwicklung. Die vorgesehenen Angebotsmassnahmen sind grundsätzlich sinnvoll und unterstützen die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Kantons.

Kritisch ist jedoch, dass die Realisierung wichtiger infrastruktureller Voraussetzungen teilweise erst in späteren Programmphasen vorgesehen ist. Provisorien oder die Verschiebung der Inbetriebnahme von Angebotsausbauten schwächen die Zuverlässigkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Zudem zeigt sich, dass die zeitliche Erreichbarkeit der Stadt Luzern als kantonales Hauptzentrum aus den Regional- und Subzentren insbesondere in den frühen Morgen- und späten Abendstunden nicht durchgehend gewährleistet ist. Für Arbeits-, Bildungs-, Gesundheits- sowie Kultur- und Freizeitangebote ist diese zeitliche Erreichbarkeit jedoch von zentraler Bedeutung. Das öV-Angebot ist deshalb nicht nur mengenmässig, sondern auch qualitativ – insbesondere in den Randzeiten – weiterzuentwickeln.

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:

Die drei Programmpakete adressieren zentrale gesetzliche, qualitative und ökologische Anforderungen. Die Umsetzung der Behindertengleichstellung, der Ausbau einer sicheren und durchgängigen Veloinfrastruktur sowie die sachgerechte Behandlung des Strassenabwassers sind zentrale Voraussetzungen für eine alltagstaugliche und zukunftsfähige Mobilität.

Besonders wichtig ist, dass diese Programmpakete nicht weiter verzögert werden. Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass fehlende Priorisierung zu langfristigen Umsetzungsdefiziten führen kann.

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:

Die Sammelrubriken ermöglichen eine flexible und lösungsorientierte Weiterentwicklung des Programms und schaffen Spielraum, um auf neue Entwicklungen zu reagieren. Entscheidend ist, dass Massnahmen innerhalb dieser Rubriken klar nach Wirkung, Effizienz und Beitrag zur Zielerreichung priorisiert werden.

Insbesondere Massnahmen der Mobilitätsplanung und -steuerung sowie die Stärkung des Fussverkehrs weisen ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Sichere, direkte Fusswege sind eine zentrale Voraussetzung für flächeneffiziente Mobilität auf kurzen Distanzen und sollten im Zusammenspiel mit kantonalen Bauprojekten systematisch berücksichtigt werden.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verkehrsmanagement- und Busbeschleunigungsmassnahmen sind früher und verbindlicher einzuplanen.	Diese Massnahmen weisen eine hohe Systemwirkung auf, verbessern die Zuverlässigkeit des Verkehrs insgesamt und ermöglichen mit vergleichsweise geringem Mitteleinsatz eine spürbare Entlastung der Infrastruktur.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Busbeschleunigungsmassnahmen, die bereits seit mehreren Bauprogramm-Generationen ausgewiesen sind, sind prioritär zu planen und umzusetzen.	Langjährige Verzögerungen untergraben die Wirksamkeit der Mobilitätsstrategie. Busbeschleunigung ist ein zentraler Hebel für Pünktlichkeit, Effizienz und Kostendämpfung im öffentlichen Verkehr.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Die doppelte Gewichtung im Wirkungsbereich Verkehr ist zu überprüfen und anzupassen.	Gemäss Kapitel 1.5.2 ist der Kanton Luzern bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehr nicht auf Kurs. Vor diesem Hintergrund ist

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			die doppelte Gewichtung nicht nachvollziehbar. Der Klimawirkung und der Verlagerung auf effiziente Verkehrsmittel ist ein höheres Gewicht beizumessen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Grossprojekte sind konsequent auf ihren Beitrag zur Zielerreichung gemäss ZuMoLu sowie auf ihren Ressourcenverbrauch zu prüfen.	Personelle und finanzielle Ressourcen sind begrenzt. Grossprojekte dürfen nicht dazu führen, dass wirksame und rasch umsetzbare Massnahmen verzögert oder verdrängt werden.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Mobility Pricing ist im Programm Gesamtmobilität 2027–2030 als eigenständiger Prüfauftrag mit Pilotcharakter aufzunehmen.	Im Strategieteil wird Mobility Pricing als möglicher Ansatz zur Steuerung des Gesamtverkehrs erwähnt, im Massnahmenteil jedoch nicht weiter konkretisiert. Mobility Pricing ermöglicht eine verursachergerechte Verkehrslenkung, reduziert Spitzenbelastungen insbesondere zu Hauptverkehrszeiten und verbessert die Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Damit kann der Druck auf die Verkehrsinfrastruktur gesenkt und der Bedarf an zusätzlichen Ausbauten reduziert werden. Ein Pilotansatz erlaubt es, Wirkung, Akzeptanz und Umsetzbarkeit faktenbasiert zu prüfen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Einem tiefen Flächenverbrauch der Verkehrsinfrastruktur und damit einer Priorisierung flächeneffizienter Mobilität ist in den Bewertungskriterien im Bereich Verkehr Rechnung zu tragen und die Flächeneffizienz als eigenes Kriterium aufzunehmen. Mittelfristig sollen aussagekräftige Kennzahlen zum Aufzeigen des Grads der Flächeneffizienz eingesetzt werden. Dies können zum Beispiel eine Strassenraum-Ziffer als Verhältniszahl von Verkehrsfläche zu Siedlungsfläche sein sowie eine Kennzahl, die den Flächenverbrauch pro beförderter Person in einem Strassenabschnitt ausdrückt.	In den strategischen Grundsätzen im Bericht wird die Flächeneffizienz als wichtiges Ziel verankert. In den Bewertungskriterien ist die Flächeneffizienz im Bereich Verkehr nicht enthalten. Lediglich indirekt wird sie im Bereich Umwelt mit der Bodenversiegelung adressiert. Da der Bereich Umwelt eine tiefere Gewichtung erhält, sinkt die Bedeutung der Flächeneffizienz zusätzlich. Der Bericht zeigt auf, dass sich der Modal Split bezüglich flächeneffizienter Mobilität verschlechtert. Daher ist es umso wichtiger, ein griffiges Kriterium und eine nachvollziehbare, transparente Messgrösse zu schaffen, um das Ziel der Flächeneffizienz zu erreichen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Das Projekt Emmen, Sprengi, Teil 1: Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (PGM-1-1041) ist zwingend wie geplant umzusetzen und darf nicht erneut verschoben werden.	War bereits im letzten Bauprogramm im Topf A. Abschnitt ist für einen funktionierenden Bus- und Veloverkehr sehr wichtig.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	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.	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	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 2031-2034.	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	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management (Planung) (PGM-1-1001) Realisierung im Horizont 2031-2034	Im letzten Bauprogramm war die Realisierung bereits im Topf A. Bei dieser Massnahmen ist das zu erwartende Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen besonders gut. Eine zügige Umsetzung ist deshalb zwingend.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Bei allen in der Beilage 1 aufgeführten Massnahmen, ausgenommen der vier Umfahrungsprojekten mit abweichendem Vorgehen, ist auch der Zeitplan der Realisierung aufzuzeigen.	Massnahmen, bei welchen eine Realisierung nötig ist, sind ohne diese Realisierung wirkungslos. Somit ist es zwingend, dass diese auch im PGM eingeplant wird. Mit der Spalte Realisierung offen besteht zudem die Möglichkeit auch Projekte vollständig aufzuführen, bei welchen effektiv ein langjähriger Planungsvorlauf nötig ist (z.B. im Rahmen des DBL oder des Bypasses). Wird nach der Planung zu lange mit der Realisierung gewartet, kann es dazu kommen, dass für eine Realisierung die Planung wiederholt werden muss. Um sachlich beurteilen zu können, ob die Massnahmen im Beschluss Programm 2027-30 politisch unterstützt werden können, resp. ob die Realisierung politisch priorisiert werden muss.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Luzern, Haltestelle Verkehrshaus (exkl.) - Kreisel Verkehrshaus (inkl.), Ausbau Verkehrsdrehscheibe inkl. BehiG-Ausbau der Bushaltestellen und Verbesserung der Veloinfrastruktur (PGM-1-1084) Realisierung spätestens im Horizont 2031-2034	Bereits im letzten Bauprogramm war der Realisierungsstart des Projekts im Topf A geplant. Die Haltestelle Verkehrshaus ist eine wichtiger Umsteigepunkt. Deshalb ist die Beseitigung von Mobilitätshindernissen sehr wichtig. Zudem kann durch den Ausbau der Drehscheibe das Verlagerungspotenzial besser ausgeschöpft werden.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Nebikon, Knoten Wellberg-/Bahnhofstrasse, öV Förderung (z.B. Lichtsignalanlage), Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG (PGM-1-1125) Vorzuziehen, Realisierung 2027-2030	Im vom Projekt betroffenen Bereich stehen die Busse regelmässig im Stau. Das führt zu Anschlussbrüchen und macht den öV unattraktiv. Dadurch bleiben Pendler:innen beim MIV oder steigen sogar vom öV auf den MIV um. Zudem war die Realisierung im letzten Bauprogramm im Topf B (2027-30) vorgesehen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Auf das Projekt Luzern, Reussportbrücke (PGM-1-1212) ist zu verzichten.	Reussportbrücke ist primär ein MIV-Projekt, das aufgrund der Kapazitätserweiterung induzierten Verkehr in einem städtischen Raum verursacht; dies steht klar im Widerspruch zu den beiden V vermeiden und verlagern aus ZuMoLu.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Teilverzicht auf das Projekt Roggliswil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse und Erstellen Rad- und Gehweg (PGM-1-1095): Kein Ausbau der Strasse, jedoch Erstellen von Rad- und Gehweg	Um dem im PGM aufgeführten und aus ZuMoLu stammenden Strategieteil gerecht zu werden, ist das 4V-Prinzip konsequent anzuwenden. Statt Geld in den Kapazitätsausbau für den MIV zu stecken, welcher falsche Anreize setzt, soll das Geld bei Projekten eingesetzt werden, welche der 4V-Strategie entsprechen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Das Projekt Wolhusen Gesamtverkehrsoptimierung (PGM-1-1208) Variante Null+ ist konsequent anzugehen	Die Resultate zeigen, dass die Variante Null+ in der Gesamtbetrachtung auf dem ersten Rang liegt – sowohl mit dem fachlichen Bewertungsschlüssel des Kantons als auch mit dem von der regionalen Begleitgruppe erarbeiteten Schlüssel. Darauf folgt die SU1, als beste Umfahrungsvariante.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Beim Projekt Nebikon, Altishofen, Dagmersellen, Verkehrsmanagement/ Busbeschleunigungsmassnahmen (PGM-1-1345) ist die Realisierung ins Programm 2027-30 vorzuziehen.	Bereits jetzt täglich immer grösser werdende Staus rund um Ausfahrt Autobahn / Zubringer, Bus kommt nicht durch und verpasst Bahnanschlüsse in Nebikon / Willisau. (Aktuell Realisierung geplant erst nach 2034).
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Bei den überbrückenden und provisorischen Massnahmen zur Busbeschleunigung, welche bereits 2027 bis 2030 umgesetzt werden können, ist die sichere Veloführung vom Bahnhof über den Schweizerhofquai und den Luzernerhof bis zum Schlossberg mitzuplanen.	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

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			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 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 zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Busbeschleunigungsmassnahmen sind als Voraussetzung für Angebotsqualität und Pünktlichkeit prioritär umzusetzen.	Ohne verlässliche Fahrzeiten können Angebotsausbauten ihre Wirkung nicht entfalten. Busbeschleunigung erhöht die Attraktivität des öV und trägt zur Verkehrsverlagerung bei.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Die Abstimmung zwischen öV-Angebot und Infrastruktur ist unter Einbezug des VVL verbindlich sicherzustellen.	Nur eine koordinierte Planung von Angebot und Infrastruktur verhindert ineffiziente Provisorien und stellt sicher, dass Investitionen ihre volle Wirkung entfalten.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Die Finanzierung der vorgesehenen öV-Angebotsmassnahmen ist langfristig sicherzustellen.	Mit den im Aufgaben- und Finanzplan eingestellten Mitteln ist die Finanzierung eines wesentlichen Teils der Massnahmen derzeit nicht gesichert. Ohne ausreichende Mittel können die politischen Zielsetzungen des PGM nicht erreicht werden.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	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.	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	Es ist ein verbindliches Ziel zum Modalsplit festzulegen. Konkreter Vorschlag: Zur effizienten Infrastrukturnutzung entwickelt sich der Modalsplit des öV (Tagesdistanz, Einwohnerprinzip) bis 2030, differenziert nach Raumtyp, wie folgt: – In der Stadt Luzern steigt der öV-Anteil von 41 Prozent (2021) auf 45 Prozent. – In der Agglomeration Luzern steigt der öV-Anteil von 21 Prozent (2021) auf 25 Prozent und erst mittelfristig auf den Zielwert von 30 Prozent. – Im ländlichen Raum steigt der öV-Anteil von 12 Prozent (2021) auf 20 Prozent.	Der Modalsplit ist ein sehr wichtiger Messwert, um zu überprüfen, ob die gemäss dem 4V-Prinzip getroffenen Massnahmen effektiv wirken. Es ist somit entscheidend, hier ein verbindliches Ziel festzulegen. Bisher wurde hierzu im öV-Bericht ein Ziel festgelegt. Da das Erreichen des Ziels nicht allein von Massnahmen im öV abhängt, ist es im PGM noch besser aufgehoben. Die Ziele zum Modalsplit aus dem letzten öV Bericht (2023-2026) wurden gemäss den aktuellsten Zahlen von 2021 leider deutlich verfehlt. Da die Zahlen 2021 unter dem Einfluss der Pandemie standen, dürften die aktuellen Werte etwas näher an den damaligen Zielen dran sein. Deshalb schlagen wir jeweils einen um 1% höheren Zielwert vor als im letzten öV-Bericht.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Für die Erreichbarkeit der Stadt Luzern aus den kantonalen Zentren, Regionalzentren und Subzentren ist ein verbindlicher Qualitätsstandard für das öffentliche Verkehrsangebot festzulegen.	Gemäss kantonalem Richtplan kommt der Stadt Luzern als Kantonshauptort eine herausragende Rolle als Bildungs-, Verwaltungs-, Gesundheits-, Wirtschafts- und Kulturzentrum zu. Ergänzt wird diese Zentrumsfunktion durch Sursee als zweites kantonales Zentrum sowie durch die Regional- und

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Subzentren Hochdorf, Willisau, Wolhusen und Schüpfheim. Eine gute zeitliche Erreichbarkeit der Stadt Luzern aus diesen Zentren ist Voraussetzung dafür, dass diese Funktionen wahrgenommen werden können. Heute ist diese Erreichbarkeit insbesondere in den frühen Morgenstunden sowie am späten Abend nicht durchgehend sichergestellt. Ein klar definierter Qualitätsstandard schafft Transparenz, Planbarkeit und eine konsistente Angebotsentwicklung im Sinne des Richtplans.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Antrag (Qualitätsstandard): Für die Zentren Sursee, Hochdorf, Willisau, Wolhusen und Schüpfheim gelten folgende Mindeststandards für den öffentlichen Verkehr nach Luzern: - Montag bis Freitag: Ankunft der ersten Verbindung in Luzern spätestens um 05:30 Uhr; letzte Abfahrt ab Luzern nach Ankunft des Schnellzugs aus Zürich um 00:25 Uhr. - Samstag und Sonntag: Ankunft der ersten Verbindung in Luzern spätestens um 06:00 Uhr; letzte Abfahrt ab Luzern nach Ankunft des Schnellzugs aus Zürich um 00:25 Uhr.	Diese Mindeststandards stellen sicher, dass Arbeits-, Bildungs-, Gesundheits-, Kultur- und Freizeitangebote in der Kantonshauptstadt auch ausserhalb klassischer Bürozeiten erreichbar bleiben. Gleichzeitig orientieren sie sich an bestehenden Hauptverkehrsströmen und vermeiden unverhältnismässige Angebotsausweitungen.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Die Sanierung der Bushaltekanten gemäss Behindertengleichstellungsgesetz ist deutlich zu beschleunigen.	Dass bis Ende 2026 erst rund ein Drittel der nicht konformen Haltekanten saniert sein soll, ist nicht akzeptabel. Barrierefreiheit ist eine gesetzliche Verpflichtung und Voraussetzung für einen gleichberechtigten Zugang zum öffentlichen Verkehr.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Die Umsetzung der Velonetzplanung ist nach deren Abschluss mit hoher Priorität voranzutreiben.	Um Verzögerungen wie bei der Behindertengleichstellung zu vermeiden, braucht es verbindliche Umsetzungsschritte. Zudem warten zahlreiche Massnahmen aus dem Radroutenkonzept von 1994 seit über 30 Jahren auf ihre Realisierung.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Massnahmen der Mobilitätsplanung und -steuerung sind gezielt zu stärken.	Diese Massnahmen weisen ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und ermöglichen mit geringem Ressourceneinsatz eine spürbare Wirkung auf das Verkehrssystem.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Pilotprojekte zur Verkehrssteuerung sind gezielt einzusetzen und auszuwerten.	Pilotprojekte ermöglichen es, neue Instrumente wie digitale Busbevorzugung oder Dosiersysteme faktenbasiert zu testen und bei Erfolg breiter auszurollen.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Massnahmen und insbesondere die Zusammenarbeit mit den Gemeinden im Bereich Fussverkehr sind zu verstärken.	Sichere und direkte Fusswege sind eine Grundvoraussetzung, dass Kurzdistancen flächeneffizient und platzsparend zu Fuss zurückgelegt werden. Auch wenn Projekte meist direkt bei den Gemeinden angesiedelt sind, ist es wichtig, dass der Kanton diese durch sein gebündeltes Fachwissen unterstützt und zudem in seinem Perimeter für Verbesserungen unkompliziert Hand bietet. Zudem sind mögliche Verbesserungen im Zusammenhang mit Bauprojekten des Kantons systematisch zu prüfen.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Allgemeine Würdigung	Das Programm Gesamtmobilität 2027–2030 stellt eine wichtige Grundlage dar, um die Mobilität im Kanton Luzern ganzheitlich und koordiniert weiterzuentwickeln. Der verkehrsmittelübergreifende Ansatz sowie die Ausrichtung am 4V-Prinzip tragen dazu bei, Mobilität nicht isoliert nach	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		einzelnen Verkehrsträgern zu betrachten, sondern als Gesamtsystem. Damit schafft das Programm einen geeigneten Rahmen, um den unterschiedlichen Anforderungen an Erreichbarkeit, Effizienz, Umweltverträglichkeit und Lebensqualität Rechnung zu tragen. Positiv hervorzuheben ist, dass das Programm neben klassischen Infrastrukturvorhaben auch Aspekte der Mobilitätsplanung, der Verkehrssteuerung sowie der Angebotsentwicklung berücksichtigt. Gerade in einem Kanton mit stark belasteten Hauptachsen und begrenztem Raum liegt ein grosses Potenzial darin, bestehende Infrastrukturen besser zu nutzen, Engpässe gezielt zu entschärfen und die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems insgesamt zu erhöhen. Dabei ist auch die zeitliche Erreichbarkeit der kantonalen Zentren, insbesondere der Stadt Luzern als Hauptzentrum, ein zentraler Qualitätsfaktor für Arbeit, Bildung, Gesundheit sowie Kultur und Freizeit. Besonders zentral sind dabei Massnahmen mit hoher Systemwirkung. Verkehrsmanagement- und Beschleunigungsmassnahmen können rasch und vergleichsweise kosteneffizient Verbesserungen erzielen, indem sie den Verkehrsfluss stabilisieren, Verspätungen reduzieren und die Attraktivität effizienter Verkehrsmittel stärken. Solche Massnahmen tragen wesentlich dazu bei, die Mobilität nicht nur tagsüber, sondern auch in den Randzeiten verlässlicher zu gestalten und kommen dem gesamten Verkehrssystem zugute. Ergänzend sind qualitative Aspekte wie die barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs sowie sichere und durchgängige Veloverbindungen konsequent zu berücksichtigen. Sie erhöhen die Alltagstauglichkeit der Mobilität, stärken die Wahlfreiheit der Bevölkerung und leisten einen wichtigen Beitrag zu einer zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung im Kanton Luzern.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel: 4.2 Infrastruktur Mobilität / 4.6 Finanzierung öV / Beilage 1 Kritisch beurteilt wird, dass zentrale infrastrukturelle Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr teilweise erst in späteren Programmphasen vorgesehen sind. Provisorien oder die Verschiebung der Inbetriebnahme von öV-Angeboten führen zu ineffizienten Übergangslösungen. Ebenfalls kritisch ist, dass verschiedene Busbeschleunigungsmassnahmen bereits seit mehreren Bauprogramm-Generationen bekannt sind, ohne dass es bislang zu einer Umsetzung gekommen ist. Schliesslich ist festzuhalten, dass mit den im Aufgaben- und Finanzplan eingestellten Mitteln die Finanzierung eines wesentlichen Teils der vorgesehenen öV-Angebotsmassnahmen derzeit nicht gesichert ist.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel: 4.6 Finanzierung Die Umsetzung des Programms Gesamtmobilität ist mit einer langfristig stabilen und verursachergerechten Finanzierung zu hinterlegen, wobei die ausreichende Finanzierung des öffentlichen Verkehrs aus allgemeinen Staatsmitteln sicherzustellen ist.	Mit der vorgesehenen Neuregelung der zweckgebundenen Einnahmen stehen zusätzliche Mittel für die Strasseninfrastruktur zur Verfügung, was insbesondere die raschere Umsetzung von Busbeschleunigungsmassnahmen ermöglicht. Gleichzeitig darf dies nicht dazu führen, dass der öffentliche Verkehr bei künftigen Sparprogrammen unter Druck gerät. Damit die im PGM vorgesehenen Angebots- und Qualitätsziele erreicht werden können, ist eine verlässliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs über allgemeine Staatsmittel sicherzustellen. Ergänzend sind langfristig verursachergerechte Instrumente zu prüfen, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nachhaltig abzusichern.