

Stellungnahme Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Die Stellungnahme wurde am 05. Feb 2026 um 08:28:32 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Teilnehmerangaben:

VCS Luzern
Brüggligasse 9
6004 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

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

Teilnehmeridentifikation:

205956

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 VCS Luzern begrüsst die Grundsätze im Strategieteil basierend auf dem im Planungsbericht Zukunft Mobilität Luzern (ZuMoLu) definierten 4-V-Prinzip (Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich abwickeln). Dieses Leitprinzip entspricht den wissenschaftlichen Erkenntnissen der Mobilitätsforschung und muss die Grundlage für jegliches Mobilitätsmanagement im Kanton Luzern darstellen. Allerdings sind diverse Diskrepanzen zwischen ZuMoLu und den PGM Massnahmen auszumachen.

Kapazitätserweiterungen sind per se nicht mit ZuMoLu vereinbar. Zumal dieser Ausbau primär dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zugutekommt. Insgesamt wird das PGM dem V wie vermeiden zu wenig gerecht (4V-Strategie). Um den Modalsplit zugunsten von ÖV zu verschieben, muss der Kanton Luzern die zurzeit tiefen Ausgaben im Regionalverkehr erhöhen. Insgesamt fliessen zu wenig Gelder in Busbeschleunigungsmassnahmen und Veloinfrastruktur.

Des Weiteren müssen Ziele zum Modalsplit konkret ausgewiesen werden. Es benötigt verpflichtende Werte, die im Sinne eines Qualitätsmanagements (PDCA-Prozess plan-do-check-act) überprüfbar sind.

Die Verkehrswende ist nicht nur elementar für eine soziale und ökologische Gerechtigkeit, sondern auch wirtschaftlich notwendig. Ohne Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsträger wird der Güterverkehr im Stau stecken bleiben. Als zielführendes Instrument könnte hierzu in Zukunft Mobility Pricing eingesetzt werden. Der Regierungsrat soll sich beim Bund einsetzen, dass Gesetze erlassen werden, die Mobility Pricing ermöglichen. Der Kanton Luzern soll sich für Pilotprojekte anbieten.

Die negativen externen Effekte des Verkehrs belaufen sich auf mehrere Milliarden Franken. Ein Mammutanteil davon wird durch den MIV verursacht. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Finanzierung der Strasseninfrastruktur über Lenkungsabgaben läuft. Werden jedoch Steuergelder in den Strassenausbau investiert, erhöhen sich diese externen Kosten für die Steuerzahlenden deutlich. Die externen Kosten müssen eingerechnet und der Bevölkerung transparent gemacht werden, insbesondere wenn Steuergelder für Mobilitätsprojekte eingesetzt werden. Die externen Kosten für ÖV, Velo und Fussverkehr sind massiv kleiner als diejenigen für den MIV.

Die Verlagerungsziele hin zu flächeneffizienten, ökologischen und verträglichen Verkehrsmitteln sind mit dem nun vorliegenden Massnahmenprogramm nicht erreichbar.

Alle vier Umfahrungsstrassen sind zu depriorisieren resp. die Variante Null+ zu verfolgen; so wie es sich auch fachlich aus den Zweckmässigkeitsbeurteilungen ergeben hat. Der VCS Luzern lehnt es entschieden ab, dass die Grossprojekte ausgearbeitet werden. Die Projekte widersprechen den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Kantons. Diese muss auch der Regierungsrat so vertreten, weshalb es keinen Spielraum für die Ausarbeitung von Projekten gibt. Projekte, die der üblichen Prüfung nicht standhalten, dürfen vom Regierungsrat nicht einer Volksabstimmung unterbreitet werden.

Stellenwert der Busbevorzugung gilt es zu erhöhen: Busbeschleunigung ist als viertes Programmpaket aufzunehmen und Sofortmassnahmen rasch umzusetzen. Mit einem separaten Programmpaket wäre es möglich, kleinere/mittlere Busbeschleunigungs-Massnahmen etwas unabhängiger von separaten Strassenbauvorhaben umzusetzen.

Das V wie verträglich abwickeln kommt im PGM zu kurz: Lärmschutz ist nicht nur bei Sammelrubrik einzuordnen, sondern als fünftes Programmpaket aufzunehmen (als viertes Programmpaket die Busbeschleunigung). Der Kanton Luzern ist bei diversen Lärmsanierungsprojekten in Verzug und entsprechend bedarf es im PGM einer angemessenen Gewichtung.

Gemäss obenstehenden Ausführungen stimmt der VCS Luzern dem vorliegenden Botschaftsentwurf eher nicht zu und fordert umfassende Anpassungen.

Die Vernehmlassungsbotschaft ist verständlich.

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

Bemerkung:

Der Zusammenhang zwischen Strategieteil und Massnahmenprogramm ist wenig nachvollziehbar. Die 4V-Strategie sieht man in den Massnahmen zu wenig widerspiegelt.

Bei mehreren PGM-Nummern im Massnahmenteil ist unklar, was jeweilige Projekte konkret umfassen. Der Massnahmenkatalog ist mit mehr Details auszuschnücken. Es bedarf einer ganzheitlichen Übersicht mit ausreichenden Informationen zu einzelnen Projekten.

Zudem fehlt oft ein ausdefinierter Zeithorizont für die Umsetzung.

Weiter wären qualitative und quantitative Ziele hilfreich für eine Einschätzung hinsichtlich der Wirkung einzelner Massnahmen.

Ebenfalls fehlt der Velonetzplan, was eine Gesamtbewertung erschwert.

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:

S.29: «Betriebliche und bauliche Massnahmen im bestehenden Strassennetz gegenüber einem Netzausbau priorisieren. Für neue Strassen muss der Nutzen insgesamt grösser sein als die Kosten.»

Wenn Kosten richtig berechnet werden (Vollkostenrechnung inkl. sämtlicher Emissionen), dann werden also künftig kaum mehr neue Strassen gebaut, sondern primär unterhalten und saniert. Der VCS Luzern begrüsst diesen Fokus auf effizientere Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur.

Leider widerspiegelt sich diese Aussage von S.29 im Strategieteil nicht im Massnahmenteil.

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 Stagnation diverser Busbeschleunigungsmassnahmen ist höchst bedauerlich. Im Horizont 2027-2030 müssen nun endlich die wichtigen Busbeschleunigungsprojekte projektiert und möglichst rasch, spätestens in der Periode 2031-2034 realisiert 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:

Stellenwert der Busbevorzugung erhöhen: Busbeschleunigung ist als viertes Programmpaket aufzunehmen und Sofortmassnahmen rasch umzusetzen. Mit einem separaten Programmpaket wäre es möglich, kleinere/mittlere Busbeschleunigungs-Massnahmen etwas unabhängiger von separaten Strassenbauvorhaben umzusetzen.

Lärmschutz ist als fünftes Programmpaket aufzunehmen. Der Kanton Luzern ist bei diversen Lärmsanierungsprojekten in Verzug und entsprechend bedarf es im PGM einer angemessenen Gewichtung.

SABA: Eine rasche Umsetzung ist wichtig für den Umweltschutz und die Wasserqualität. Die Plastikverschmutzung in der Schweiz ist ein akutes Problem. Die Formulierung zur Umsetzungsfrist ist abzuändern auf «maximal 20 Jahre» anstatt mindestens.

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:

Das V wie verträglich abwickeln kommt im PGM zu kurz: Lärmschutz ist nicht nur bei Sammelrubrik einzuordnen, sondern als fünftes Programmpaket aufzunehmen (als viertes Programmpaket die Busbeschleunigung). Der Kanton Luzern ist bei diversen Lärmsanierungsprojekten in Verzug und entsprechend bedarf es im PGM einer angemessenen Gewichtung.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1001: Realisierung im Horizont 2031-2034	Im letzten Bauprogramm war die Realisierung bereits im Topf A. Bei dieser Massnahme ist das zu erwartende Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen besonders gut. Zudem ist das Verkehrsmanagement eine wichtige Voraussetzung für durchgehende Busspuren während der Bauphase DBL. Eine zügige Umsetzung ist deshalb zwingend.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1026: Verzicht	primäres MIV-Projekt im Widerspruch zu 4V-Prinzip
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1029 & PGM-1-1030: Verzicht auf Bau von Umfahrungsstrassen, Planung für Variante Null+ (Alberswil)	Auf die Projektierung der Umfahrungen soll verzichtet werden. Die Dienststelle vif muss ihre begrenzten Ressourcen zugunsten einer möglichst hohen Erreichung der ZuMoLu- und PGM-Ziele einsetzen, womit Busbeschleunigungsprojekte eine

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			höhere Priorität in der Planung und Umsetzung erhalten müssen als Umfahrungsprojekte.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1041: Keine weitere Verschiebung zu dulden	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	PGM-1-1056: Realisierung streichen, Planung für Variante Null+ (Beromünster)	Konformität mit ZuMoLu: 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	PGM-1-1057: Keine weitere Verschiebung zu dulden	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	PGM-1-1058: Keine weitere Verschiebung zu dulden	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	PGM-1-1059 & 1060: Verzicht auf Variante Ost, Planung für Variante Null+ (Eschenbach)	Auf die Projektierung der Umfahrungen soll verzichtet werden. Die Dienststelle vif muss ihre begrenzten Ressourcen zugunsten einer möglichst hohen Erreichung der ZuMoLu- und PGM-Ziele einsetzen, womit Busbeschleunigungsprojekte eine höhere Priorität in der Planung und Umsetzung erhalten müssen als Umfahrungsprojekte.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1062: Ein Realisierungsbeginn dieser hochwirksamen und nachhaltigen Massnahme ist möglichst frühzeitig in der Periode 2027-2030 anzustreben.	hochwirksamen und nachhaltigen Massnahme
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1070: Verzicht auf Bau von Umfahrungsstrassen, Planung für Variante Null+ (Hochdorf)	Alle bisherigen Planungen/ZMB haben zum klaren Ergebnis geführt, dass auf die Umfahrungen zu verzichten und stattdessen die sogenannten 0+/ÖV Lösungen umzusetzen seien. Busbeschleunigungs-Projekte warten seit mehreren Bauprogramm-Generationen auf ihre Umsetzung.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	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	PGM-1-1095: Teilverzicht: Kein Ausbau der Strasse, jedoch Erstellen von Rad- und Gehweg	Konformität mit ZuMoLu: 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	PGM-1-1113: Vorzuziehen, Planung 2027-30 und Umsetzung 2031-34	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

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	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 (2027-2030) vorgesehen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1151: Vorzuziehen, Umsetzung 2031-2034	Die Berücksichtigung der Busbeschleunigung in der bisherigen Planung ist ungenügend. Ein pünktlicher ÖV-Betrieb ist in den nächsten Planungsphasen höher zu priorisieren. Dieser Strassenabschnitt ist zentral für das Erreichen sicherer Zuganschlüsse aus dem ESP Seetalstrasse, den Einkaufszentren, den Sporteinrichtungen Mooshüsli und den Wohngebieten in Emmen Dorf und Rüeggisingen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1175: Vorzuziehen, Realisierung 2031-2034	wirksames Verkehrsmanagement ist für die Agglomeration Luzern wichtig
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1212: Verzicht Reussportbrücke	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	PGM-1-1207 & PGM-1-1208: Verzicht SU1 Planung, Variante Null+ konsequent angehen (Wolhusen)	«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.» vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/planung_studien/wolhusen_werthenstein/zmb_phas
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	PGM-1-1345: Vorzuziehen, Realisierung 2027-2030	zunehmender Stau rund um Ausfahrt Autobahn/Zubringer, Bus kommt nicht durch und verpasst Bahnanschlüsse in Nebikon resp. Willisau
Konkrete Anträge zum öV-Angebot		Keine Antwort	Keine Antwort
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Neue Frist für die Umsetzung des BehiG setzen und alle BehiG-Projekte vorziehen auf Zeithorizont Realisierung 2027-2030 (bspw. PGM-1-1357, PGM-1-1035, PGM-1-1073, ...). Wie im PGM aufgezeigt, sind die Anpassungsfristen, welche das BehiG für den öffentlichen Verkehr vorgegeben hat, Ende 2023 abgelaufen. Es bedarf einer neuen gesetzlichen Frist zur Umsetzung eines behindertengerechten öffentlichen Verkehrs (spätestens 2030).	Offensichtlich hat sich der Kanton Luzern kein neues zeitliches Ziel gesetzt, bis wann er dem BehiG Folge leisten will. Es lässt sich weder genau eruieren, wie viele der 600 Haltestellen in der Beschlussperiode 2027–2030 angepasst werden sollen, noch bis wann alle Haltestellen gesetzeskonform angepasst sind. Bei den Massnahmen weiterer Perioden finden sich einige Sanierungen von Bushaltestellen gemäss BehiG unter der Spalte 'Umsetzung offen'. Dabei soll der hindernisfreie Ausbau von Bushaltestellen mit Augenmass und verhältnismässig erfolgen. Für Haltestellen mit wenig Ein- und Ausstiegen insb. zwischen Ortschaften sind minimale Lösungen bspw. mit nur einer kurzen Plattform bei der zweiten Bustüre zu prüfen. Der hindernisfreie Ausbau von Bushaltestellen beansprucht personelle und finanzielle Ressourcen, die zielgerichtet eingesetzt werden sollen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	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.	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	Für die Planung der konkreten Projekte und die Realisierung bereits vorhandener Veloinfrastrukturprojekte sind im Programmpaket Umsetzung Velonetzplanung mindestens 15 Mio CHF pro Jahr notwendig.	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. 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 2027-2030 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. Vorhandene Projekte für Velovorzugsrouten oder für Velohaupttrouten auf Kantonsstrassen sind im PGM 2027-2030 zu realisieren. Dies ist beispielsweise der Gleisweg im Rontal, eine bereits geplante voraussichtliche Velovorzugsroute auf Gemeindestrassen.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Bei den überbrückenden und provisorischen Massnahmen zur Busbeschleunigung, welche bereits 2027-2030 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 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 veranschaulicht das grosse Potential einer durchgehenden und sicheren Veloinfrastruktur an dieser Lage.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken		Keine Antwort	Keine Antwort
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Zu S.11 Kostenwirksamkeitsanalyse: Diese Punkteverteilung wirkt als Hebel zur Umsetzung von Strassenprojekten/Kapazitätserweiterungen, zu Ungunsten von Siedlungsverträglichkeit, Umwelt oder gar Sicherheit. Zudem existieren mehr Bewertungskriterien für MIV, welcher somit a priori mehr Gewicht erhält als andere Verkehrsträger. Dies ist nicht vereinbar mit der 4V-Strategie.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Zu S.16 Bypass:</p> <p>Der Bypass löst keine Probleme, sondern ist eine Fehlinvestition mit falschen Mobilitätsanreizen und verstösst gegen sämtliche Klimaziele sowie die Mobilitätsziele aus ZuMoLu. Bei konsequenter Umsetzung der 4V-Strategie (insb. vermeiden und verlagern) bedarf es keiner Kapazitätserweiterung für den MIV. Um die bestehende Strasseninfrastruktur besser auszunutzen, wären Massnahmen wie Tempo 80 zu Spitzenzeiten auf Autobahnen im Grossraum Luzern zielführender, als den Verkehr auf noch mehr Spuren zu führen. Die Studienlage dazu ist eindeutig – mehr Spuren führen nicht zu weniger Stau, sondern zu mehr Verkehr. Dieser induzierte Verkehr muss bei einem Projekt in der Grössenordnung vom Bypass Luzern berechnet werden. Den induzierten Verkehr nicht zu berechnen, verstösst einerseits klar gegen die vom Gesetz geforderte vollständige Sachverhaltsabklärung und andererseits führt es zu einer deutlich verfälschten Einschätzung in der Kosten-Nutzen-Analyse. Dieses Projekt führt zu keiner Entlastung und darf nicht auf Kosten der Umwelt ausgeführt werden.</p>	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Zu S.22: «Gleichzeitig bergen neue Technologien auch Risiken, beispielsweise Mehrverkehr durch selbstfahrende Autos.»</p> <p>Diese Gefahr besteht primär bei unkoordinierter, ineffizienter Anwendung. Um gewisse verkehrstechnische Probleme unserer Zeit wie bspw. Stau zu lösen, ist z.B. auch die Elektrifizierung nur eine Teillösung (zwar weniger Schadstoff- und Lärmemissionen, aber keine Veränderung am Verkehrsaufkommen). Nur wenn das Mobilitätsverhalten geändert wird, Verkehr auf flächeneffiziente Verkehrsträger verlagert wird, weniger Menschen ein Auto besitzen und mehr Car- und Ridesharing Einzug erhält, kommen wir auf allen Spuren vorwärts. Ohne flankierende Massnahmen wird die Autonomisierung von Fahrzeugen nur wenige verkehrstechnische Vorteile bieten. Das Potential ist jedoch riesig: Heute stehen Autos die meiste Zeit ungenutzt auf einem Parkfeld, was einerseits unnötig Platz wegnimmt und andererseits eine Ressourcenverschwendung von grossem Ausmass darstellt. Bei höherer Fahrzeugauslastung und Koordination von Sharing-Fahrten kann mit bestehender Strasseninfrastruktur das prognostizierte Bevölkerungswachstum verkehrstechnisch abgedeckt werden.</p>	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Zu S.25 Netto-Null 2050:</p> <p>Die Erreichung dieser Zielsetzung ist akut in Gefahr, wenn nicht gar unrealistisch bei aktueller Umsetzungsgeschwindigkeit geplanter Entwicklungen hin zu Netto-Null. Der Absenkungspfad im Klimadashboard vom Kanton Luzern zeigt dies schön auf.</p>	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Antrag für die nächste Vernehmlassung zum PGM: Der Massnahmenkatalog ist mit mehr Details auszuschmücken und bei der definitiven Botschaft sollten alle Bestandteile vorhanden sein.	Ohne bspw. den konkreten, finalen Velonetzplan ist eine Gesamtbeurteilung schwierig. Zudem bedarf es einer ganzheitlichen Übersicht mit ausreichenden Informationen zu einzelnen Projekten.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Die Ziele zum Modalsplit sollen konkret ausgewiesen werden.	Es benötigt verpflichtende Werte, die im Sinne eines Qualitätsmanagements (PDCA-Prozess plan-do-check-act) überprüfbar sind.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Alle vier Umfahrungsstrassen sind zu depriorisieren resp. die Variante Null+ zu verfolgen; so wie es sich auch fachlich aus den Zweckmässigkeitsbeurteilungen ergeben hat.	Der VCS Luzern lehnt es entschieden ab, dass die Grossprojekte ausgearbeitet werden. Die Projekte widersprechen den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Kantons. Diese muss auch der Regierungsrat so vertreten, weshalb es keinen Spielraum für die Ausarbeitung von Projekten gibt. Projekte, die der üblichen Prüfung nicht standhalten, dürfen vom Regierungsrat nicht einer Volksabstimmung unterbreitet werden.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	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). Wird nach der Planung zu lange mit der Realisierung gewartet, kann es dazu kommen, dass für eine Realisierung die Planung wiederholt werden muss.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Dem Fussverkehr mehr Gewicht verleihen: Mit eigenständiger Verankerung im Massnahmenteil inkl. Bewertung und Priorisierung sowie mit Finanzierungsübersicht	<p>- Eigenständige Verankerung des Fussverkehrs im Massnahmenteil</p> <p>Der Fussverkehr ist im Strategieteil des Programms anerkannt, verfügt im Massnahmenteil jedoch über kein eigenständiges Umsetzungsgefäss. Analog zum Veloverkehr ist der Fussverkehr im Massnahmenprogramm Mobilität als eigenständiger Handlungsbereich zu verankern, zum Beispiel in Form eines Programmpakets oder klar definierter Massnahmenkategorien. Dadurch wird eine systematische Planung, Priorisierung und Umsetzung von Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs ermöglicht.</p> <p>- Gleichwertige Berücksichtigung des Fussverkehrs in Bewertung und Priorisierung</p> <p>Der Fussverkehr ist in den Wirkungszielen enthalten, wird in der Bewertung jedoch gemeinsam mit dem Veloverkehr geführt. Angesichts der unterschiedlichen Anforderungen, Nutzergruppen und Sicherheitsaspekte ist der Fussverkehr bei der Bewertung und Priorisierung von Massnahmen künftig eigenständig zu betrachten. Dies stellt sicher, dass Verbesserungen der Fussverkehrsqualität in Ortsdurchfahrten, bei Querungen und im Umfeld von Haltestellen angemessen gewichtet werden.</p> <p>- Nachvollziehbare und transparente Finanzierung von Fussverkehrsmassnahmen</p> <p>Im vorliegenden Programm werden die finanziellen Mittel für den Fussverkehr nicht separat ausgewiesen. Um die Steuerbarkeit und Nachvollziehbarkeit zu erhöhen, sind die Investitionen zugunsten des Fussverkehrs künftig explizit auszuweisen. Dies kann sowohl im Rahmen von Programmpaketen als auch bei Einzelmassnahmen und Sammelrubriken erfolgen und schafft Transparenz über den Stellenwert des Fussverkehrs innerhalb der Gesamtmobilität.</p>