

## Angaben zur Stellungnahme

**Thematik:**

Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (ZuMoLu)

**Teilnehmerangaben:**

Verband Luzerner Gemeinden  
Verband Luzerner Gemeinden  
Hirschmattstrasse 36  
Postfach 3065  
6002 Luzern

**Kontaktangaben:**

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: [buwd@lu.ch](mailto:buwd@lu.ch)

Telefon: 041 228 51 55

**Teilnehmeridentifikation:**

73587

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4 Verkehrspolitische Ziele	Erfasst von: Ludwig Peyer  Die Verfolgung des Prinzips «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» als Grundgedanke für die Bestimmung der Ziele erachten wir als richtig.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.1 Vision	Erfasst von: Ludwig Peyer  Formal: Die Aussagekraft der Abb. 7 beschränkt sich auf eine schematische Wiedergabe der formulierten Vision und bietet keinen Mehrwert. Diese soll entweder weggelassen oder durch eine Darstellung ersetzt werden, welche mehr Aussagekraft hat.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.2 Ziele Gesellschaft	Erfasst von: Ludwig Peyer  Die Aufenthaltsqualität an Hauptverkehrsachsen, insbesondere in den Ortszentren soll zwingend verbessert werden. Dabei sollen die Gemeinden rechtzeitig in den Prozess einbezogen werden, damit auf die Anliegen der Gemeinden eingegangen werden kann. Die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Ziele können durch eine konsequente Förderung kurzer Wege verknüpft werden. Dahingehend sollten auch die raumplanerischen Instrumente ausgeschöpft werden, welche kürzere Wege zwischen Wohnen und Arbeiten ermöglichen (vgl. Diskussion zum neuen Richtplan). In der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Dimension sind zukünftig eine Flexibilisierung in Bezug auf Freizeit- und Arbeitsverhalten, Bedürfnisse allgemein sowie technischer Fortschritt (Digitalisierung) zu erwarten und entsprechend zu adaptieren.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.3 Ziele Wirtschaft	Erfasst von: Ludwig Peyer  Der Grundsatz der Erreichbarkeit der urbanen Zentren ist entsprechend der verschiedenen Notwendigkeiten und Bedürfnisse zu differenzieren: Es gilt motorisierten Individualverkehr in die Zentren möglichst zu vermeiden (vgl. Kap. 4, 4V-Prinzip). Voraussetzung dafür sind die entsprechenden attraktiven Angebote, welche den Wechsel des Verkehrsmittels zulassen (z. B. auch dezentrale Bike-and-Ride-Station im Zwischenraum). Die vorhandenen Kapazitäten sollen möglichst dem wirtschaftlich notwendigen MIV vorbehalten werden. Die generelle Erreichbarkeit der Zentren soll durch Förderung von FVV und öV sichergestellt werden, was eine entsprechende Infrastruktur und Gestaltung der Strassenräume vorsieht und zulässt. Das Zusammenspiel der Verkehrsmittel ist weiter zu fördern.	Die Finanzierung der Verkehrssysteme soll sich ebenso an den volkswirtschaftlichen Kosten orientieren, indem der Mitteleinsatz nicht einzig auf Effizienz und Effektivität ausgerichtet wird. Geeignete und gerecht bemessene finanzielle Mittel sollen zur Verfügung stehen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.4 Ziele Umwelt	Erfasst von: Ludwig Peyer  Weiterer Kulturlandverlust soll vermieden werden, indem die Strasseninfrastruktur insgesamt möglichst nicht weiter ausgebaut wird. Stattdessen soll der Nutzen vorhandener Strasseninfrastruktur optimiert werden. Es gilt die Nachhaltigkeit insgesamt zu beachten: So widerspricht zum Beispiel die Versiegelung von zusätzlichen Flächen den Ansprüchen zur Klimaadaptation. Umfahrungs- und Entlastungsstrassen, welche allen Verkehrsträgern dienen, sollen weiterhin möglich sein, sofern mit Massnahmen innerhalb der bestehenden Infrastruktur nicht die nötige Wirkung erzielt werden können.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Erfasst von: Ludwig Peyer  Wir unterstützen die Unterscheidung verschiedener Typen funktionaler Räume. Wir stellen jedoch in Frage, ob es dem Verkehr betreffend zielführend ist, den Kanton in Handlungsräume zu unterscheiden (Abb. 8). Der Verkehr ist in Bewegung, nicht statisch. In urbanen Orten kann dank dem Prinzip der kurzen Wege der öV und FVV stärker gefördert und ausgebaut werden als in ländlichen Räumen. In diesem ländlichen Raum soll hingegen der MIV, Carpooling, Carsharing eher zum Tragen kommen. Essenziell erscheint uns das Einrichten von Verkehrsdrehscheiben an funktional sinnvollen Orten, mittels welchen effizient auf ein anderes Verkehrsmittel umgestiegen werden kann.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.2 Ziele urbane Räume	Erfasst von: Ludwig Peyer  Die heutige Erreichbarkeit für den MIV zu erhalten, bedeutet mittel- bis langfristig steigende Aufwände und steigender Mitteleinsatz. Das ist wenig nachhaltig und führt kaum zu einem zukunftsgerichteten Mobilitätsverhalten. Ebenso widerspricht es den Ausführungen in den Kapiteln 4.1 bis 4.4. Die Erreichbarkeit zentraler Lagen mit dem MIV kann nicht einseitig gefördert werden. Ein qualitativer Ausbau der Erreichbarkeit der urbanen Zentren kann nur mit der Förderung von FVV und öV realisiert werden.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	5 Umgang mit Zielkonflikten	Erfasst von: Ludwig Peyer  Das Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und vertraglich abwickeln» soll in den Prozess zum Umgang mit Zielkonflikten implementiert werden.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Spannungsfeld Erreichbarkeit	Erfasst von: Ludwig Peyer  Die Erreichbarkeit der urbanen und dicht besiedelten Räume soll nur dann für den MIV gesteigert werden, wenn dies zwingend erforderlich ist (z. B. für zwingenden Wirtschaftsverkehr wie Handwerker oder Logistik, sowie Krankentransport usw.).	-

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Spannungsfeld Mobilität für alle / Wohn- und Aufenthaltsqualität	Erfasst von: Ludwig Peyer  Die Wohn- und Aufenthaltsqualität sollte höher gewichtet werden als die Anwendung geltender Normen. Normen können und sollen angepasst werden, um die Ziele der Gesamtmobilität zu erreichen und die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu steigern.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Spannungsfeld Verkehrssicherheit / Wohn- und Aufenthaltsqualität / Bodenversiegelung / Zerschneidung der Landschaft	Erfasst von: Ludwig Peyer  Das Erstreben einer hohen Verkehrssicherheit ist unbestritten. Dies wird jedoch nicht zwingend durch Trennung der Verkehrsteilnehmer und Verbreiterung des Strassenraumes erreicht, im Gegenteil kann dies zur Beschleunigung des Tempos und zu falscher Sicherheit führen.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Gesamtverkehr	Erfasst von: Ludwig Peyer  Die Realisierung von Verkehrsdrehscheiben ist essentiell um die Ziele der Gesamtmobilität zu erreichen. Vielfältige und grossflächig zur Verfügung stehende «Mobility as a Service»-Angebote stärken die Multimodalität. Dies ist entsprechend zu fördern und auszubauen. Eine gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsformen kann in den unterschiedlichen Raumtypen nicht gleichermaßen möglich sein. Die Ziele der Gesamtmobilität (Förderung FVV, öV, neue Mobilitätsformen, Reduktion MIV) sollten priorisiert behandelt werden. Die Attraktivität des ländlichen Raumtyps als Lebens- und Wirtschaftsraum darf diesen Zielen nicht untergeordnet werden.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Veloverkehr	Erfasst von: Ludwig Peyer  Veloschnellrouten und Veloverbindungen sollen da, wo sie am sinnvollsten und attraktiv sind und damit einen grossen Umsteigereiz entwickeln, unabhängig von Kantonsstrassen, subsidiär durch den Kanton gefördert, mitgeplant und mitfinanziert werden. Lokale Lücken sind priorisiert und ergänzend zu den Kantonsstrassen zu realisieren, damit die Verkehrssicherheit gesteigert und Kapazitäten auf den Kantonsstrassen zurückgewonnen werden können.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Öffentlicher Verkehr	Erfasst von: Ludwig Peyer  Aufgrund ihrer meist bereits zentralen Lage sollen nicht ausschliesslich Bahnhöfe als Verkehrsdrehscheiben entwickelt werden. Es soll nicht unnötiger Verkehr ins Zentrum geführt werden, mit dem Ziel eines Wechsels des Verkehrsmittels. Verkehr soll ausserhalb der urbanen und dicht bewohnten Zentren abgefangen werden und auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wechseln. Ausserkantonale Verkehrsdrehscheiben im funktionalen Raum der Luzerner Gemeinden sind in gleicher Weise zu berücksichtigen und optimal zu erschliessen, wie dies mit innerkantonalen Drehscheiben vorgesehen ist. Der öffentliche Verkehr bewegt sich kostenmässig eher auf der oberen Ebene, für einen weiteren Umsteigeschub müsste wohl auch das Preisgefüge überprüft werden.	-

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Motorisierter Individualverkehr	Erfasst von: Ludwig Peyer  Die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Zentren für den MIV soll nicht im Widerspruch zu den strategischen Stossrichtungen der anderen Verkehrsträger stehen. > Widerspruch zu den übergeordneten Zielen der Gesamtmobilität (siehe oben > Verkehrsdrehscheiben)	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Finanzierung	Erfasst von: Ludwig Peyer  Die Finanzierung soll möglichst gerecht und unabhängig vom Verkehrsträger geregelt sein, da jede/r Nutzende/r Teilnehmer des Gesamtverkehrs ist. Aktuell ist die Finanzierung der einzelnen Verkehrsträger unabhängig voneinander geregelt. Um die Zukunft Mobilität Luzern zu sichern, ist dies grundsätzlich zu überarbeiten.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	8 Umsetzung	Erfasst von: Ludwig Peyer  Die Ablösung des öV-Berichts und des Strassenbauprogramms erachten wir als konsequenten Schritt um die Ziele der Gesamtmobilität zu erreichen und die Mobilitätsformen nachhaltig aufeinander abzustimmen. Die gesetzgeberische Umsetzung wird eine Herausforderung, dessen Umsetzung jedoch ambitioniert voranzutreiben ist. Der VLG wird diesen gesetzgeberischen Prozess mit Hinblick auf die strategischen Zielsetzungen der zukünftigen Mobilität begleiten und sich in den Vernehmlassungen der notwendigen Gesetzesrevisionen einbringen.	-
Teil 2: Gesetz über das Programm Gesamtmobilität GESETZ ÜBER DAS PROGRAMM GESAMTMOBILITÄT	§ 45a Programm Gesamtmobilität	Erfasst von: Ludwig Peyer  Angesichts der verändernden Bedürfnisse und Angebote der Digitalisierung sowie der Zunahme des Gesamtverkehrs, erachten wir es als richtig und sinnvoll, ein Programm für die Gesamtmobilität zu erstellen. Die Unterteilung in einen Strategie- und einen Massnahmenteil sehen wir als zielführende und bewährte Form.	-
Teil 2: Gesetz über das Programm Gesamtmobilität GESETZ ÜBER DAS PROGRAMM GESAMTMOBILITÄT	§ 45b Verkehrsmittelübergreifender Strategieteil	Erfasst von: Ludwig Peyer  Ein langfristiger Überarbeitungsrythmus von zehn Jahren bietet eine gewisse Planungssicherheit. Dies entspricht in etwa dem Rhythmus der Überarbeitung des kantonalen Richtplans. Wir regen auf jeden Fall eine periodische Gleichschaltung der Planungsinstrumente Mobilität und Teilrichtplan an. Wichtig ist, dass sich die Gemeinden kontinuierlich einbringen können, sodass die kantonale Verkehrsplanung auf kommunale Planungen und umgekehrt abgestimmt werden kann.	-

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 2: Gesetz über das Programm Gesamtmobilität GESETZ ÜBER DAS PROGRAMM GESAMTMOBILITÄT	§ 45c Massnahmenprogramm Mobilität	<p>Erfasst von: Ludwig Peyer</p> <p>Die Gemeinden und der VLG sollen sich analog zur Vernehmlassung des kantonalen Bauprogramms rechtzeitig zur Auswahl der Projekte äussern können.</p> <p>Wichtig ist, dass auch die regionalen Entwicklungsträger zur Vernehmlassung eingeladen werden, da die Mobilität den Gesamttraum umfassen und nicht nur die einzelnen Gemeinden berücksichtigen soll.</p> <p>Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr, die raumplanerischen, gesellschaftlichen Ziele und Bedürfnisse sowie die digitalen Möglichkeiten sollen angemessen und nachhaltig berücksichtigt werden können.</p>	-