

Stellungnahme Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Die Stellungnahme wurde am 18. Dez 2025 um 14:22:55 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Teilnehmerangaben:

Verband Luzerner Gemeinden (VLG)
Hirschmattstrasse 36
Postfach
6002 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

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

Teilnehmeridentifikation:

198930

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:

Grundsätzlich wird der vorgesehene Ablauf der Massnahmenbewertung in 3 Stufen begrüsst. Jedoch ist ein grundsätzliches Augenmerk auf das fachliche Kriterium «Planungsreifegrad» zu legen. Der Kanton muss sicherstellen, dass der notwendige Planungsreifegrad der Massnahmen sichergestellt wird, indem genügend personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden.

Aufgrund der geplanten Ablösung der Agglomerationsprogramme als Planungsinstrumente muss sichergestellt werden, dass die darin vorgesehenen Projekte nicht aus Gründen der «politischen Perspektiven» oder «räumlicher Verteilung, Ausgewogenheit» zurückgestellt bzw. sistiert werden.

Wie in Kap. 1.5.6 beschrieben, sind regionale Gesamtmobilitätskonzepte erforderlich. Es muss sichergestellt werden, dass die (vorhandenen) kommunalen Konzepte ebenfalls adäquat berücksichtigt werden. Die Botschaft zum PGM ist abgestimmt auf die Botschaft zur Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen für die Strassenfinanzierung. Auslöser ist der steigende Mittelbedarf für die zukünftigen Massnahmen. In beiden Botschaften fehlt der Aspekt von alternativen Einnahmemöglichkeiten zur Deckung der steigenden Ausgaben.

Generell werden wirksame Massnahmen, die dem Prinzip «Verkehr vermeiden» zutragen, vermisst. Das Massnahmenprogramm berücksichtigt sowohl die Verkehrsverlagerung auf ÖV und Velo als auch die verträgliche Abwicklung durch gezielte Strassenausbauten.

Die Vernehmlassungsbotschaft ist verständlich.

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

Bemerkung:

Quantifizierte Ziele zur Messung der Zielerreichung der Strategie fehlen. Es bleibt unklar, welchen Beitrag die einzelnen (Infrastruktur-)Massnahmen zum Erfolg der kantonalen Mobilitätsstrategie leisten. Dadurch sind gezielte Anpassungen im Folgeprogramm zur besseren Zielerreichung weiterhin nicht möglich.

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:

Obwohl sich das Massnahmenprogramm an der Strategie des 4V-Prinzips (Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, vernetzen und verträglich gestalten) orientiert, sind die Massnahmen zur Vermeidung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement unzureichend und nicht fassbar. In diesem Bereich wird mehr Engagement vonseiten Kanton erwartet, um eine Verkehrsplanung zu verfolgen, die sich an der Belastbarkeit von Umfeld und Umwelt orientiert und die Funktionsfähigkeit, die Verträglichkeit sowie die kommunalen Entwicklungsspielräume ins Zentrum der Planung stellt (siehe Kapitel 3.3.5).

Massnahmen aus dem Topf A konnten teilweise aus Ressourcengründen im Bauprogramm 2023-26 nicht realisiert werden oder haben nicht Planungsreife erreicht. Um einen konsistenten Abgleich zwischen Agglomerationsprogramm und PGM zu erreichen, sind entsprechende Planungen voranzutreiben und Ressourcen einzuplanen.

öV-Angebot

Sind Sie mit den öV-Angebotsmassnahmen im Grundsatz einverstanden?

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

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:

Mit Inkrafttreten des PGM 2027 verbleiben über 600 Haltekanten mit Anpassungsbedarf gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Die Abbildung der Programmpakete BehiG (Clusterplanungen) sollten mit dem entsprechenden Planungs- und Realisierungszeitraum im PGM abgebildet werden (Beilagen 1 und 2).

Die Priorisierung der Velonetzplanung ist noch nicht erfolgt. Das Programmpaket «Umsetzung Velonetzplanung» soll parallel zu den Realisierungen von Radrouten, welche Teil eines Kantonsstrassenprojektes sind, erfolgen. Die Planungen von kantonsstrassen-unabhängigen Velorouten sollen wie abgebildet im PGM 2027-30 vorangetrieben werden, sodass eine Realisierung ab 2030 möglich wird.

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 sollen mit ausreichend finanziellen Mitteln ausgerüstet sein. Falls sich in der Umsetzungsperiode 2027-2030 ein Mangel an Finanzen für wichtige Massnahmen zeigen sollte, soll der Umfang in der nächsten Programmperiode erhöht werden.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Massnahmen zum Verkehrssystem-Management sind für alle regionalen Zentren mit höchster Priorität vorzusehen und umzusetzen.	Ein wirksames Verkehrssystemmanagement in den regionalen Zentren trägt dazu bei, dass die Verkehrsströme beeinflusst werden können und sich die Verkehrsströme nicht selbst blockieren. Die kantonale Mobilitätsstrategie ZuMoLu sieht vor, dass die Erreichbarkeit der Zentren aus allen Raumtypen gesichert bleibt.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Die knappen Ressourcen für Planung und Umsetzung sind speditiv einzusetzen. Der Projektdurchlauf ist weiter zu optimieren.	Teilweise laufen seit über 10 Jahren Planungsarbeiten auf Kantonsstrassen (z.B. PGM 1-1037). Diese sind voranzutreiben und umzusetzen, um die Ressourcen für weitere Projekte freizuspielen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Es sind zusätzliche Massnahmen und Mittel für die Gesamtverkehrssysteme aller regionalen Zentren vorzusehen.	Die regionalen Zentren des Kantons Luzern übernehmen eine zentrale Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung, die Versorgung der Bevölkerung sowie die Erreichbarkeit der umliegenden Gemeinden. Damit diese Funktionen nachhaltig erfüllt werden können, ist eine leistungsfähige, sichere und gut abgestimmte Gesamtverkehrsinfrastruktur erforderlich.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Der VLG erwartet, dass die Massnahmenplanung des PGM eine ausgewogene Berücksichtigung aller Raumtypen sicherstellt und Investitionen nicht einseitig auf die Zentren fokussiert, sondern auch in den ländlichen Regionen die Erreichbarkeit sicherstellt.	Wir stellen fest, dass die Massnahmen des PGM geografisch ungleich verteilt sind. Ein Grossteil konzentriert sich auf Räume mit hoher Bevölkerungsdichte. Diese Optimierung der Verkehrssysteme gemäss der Konzeption ZuMoLu, welche primär der Erreichbarkeit der zentralen Räume dient, muss zwingend durch eine Absicherung der mobilen Erreichbarkeit sämtlicher Kantonsteile ergänzt werden.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Busbeschleunigungsmassnahmen sind schnellstmöglich anzugehen und zu realisieren. Konkrete Massnahmen sind im vorliegenden PGM mit Umsetzungszeitpunkt auszuweisen.	Busbeschleunigungsmassnahmen wie u.a. Busspuren sind zentral für einen zuverlässigen ÖV-Betrieb. Gerade auf den Hauptverkehrsachsen in Zentren wie der Städte Luzern und Sursee mit hohem MIV-Anteil ist die zeitnahe Umsetzung von Busbeschleunigungsmassnahmen von hoher Bedeutung. Ohne die Umsetzung von Massnahmen wie u.a. Busspuren steht der ÖV bei hohem Verkehrsaufkommen im Stau und verliert dadurch an Attraktivität sowie Kunden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			Um eine Verlagerung auf den ÖV zu erzielen, sind Busbeschleunigungsmassnahmen zeitnah anzugehen und zu realisieren. Konkrete Massnahmen sind im vorliegenden PGM unter Angabe der Kosten und des Umsetzungszeitpunkts auszuweisen. Um zeitnah erste Erfahrungen mit Dosiersystemen und digitalen Busspuren zu sammeln, sollen auch Pilotprojekte geplant und umgesetzt werden.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Die Tabelle der Angebotsmassnahmen mit relevanten Infrastrukturabhängigkeiten (Beilage 6) ist mit einem Massnahmenpaket «Verkehrsdrehscheibe Sursee» zu ergänzen.	Die Verkehrsdrehscheibe Sursee mit mehr als 20'000 Umsteigebeziehungen pro Tag ist der zweitgrösste Mobilitäts-Hub im Kanton Luzern und die wichtigste Verkehrsdrehscheibe auf der Luzerner Landschaft. Der Infrastrukturausbau der Verkehrsdrehscheibe Sursee ist voranzutreiben und die Umsetzung der Ausbauschritte auf allen Ebenen konsequent einzufordern. Der Infrastrukturausbau umfasst u.a. die Erhöhung der Sicherheitsstandards in der Personenhydraulik, die Schaffung barrierefreier Zugänge zu allen Bahninfrastrukturen, den Aus- und Neubau von Personenunterführungen, die Planung und den Bau des vierten Gleises und die Realisierung von Perronverlängerungen.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Es wird erwartet, dass der Kanton die Netzlücken auf Kantonsstrassen in passender Qualität schnellstmöglich schliesst. Diese Umsetzung erfordert ein hohes Mass an Koordination mit den Gemeinden.	Der eingestellte Betrag von 10 Millionen Franken für das Programmpaket «Umsetzung Velonetzplanung» während 4 Jahren erscheint eher tief.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken		Keine Antwort	Keine Antwort
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Der VLG erwartet, dass die Massnahmenplanung des PGM eine ausgewogene Berücksichtigung aller Raumtypen sicherstellt und Investitionen nicht einseitig auf die Zentren fokussiert, sondern auch in den ländlichen Regionen die Erreichbarkeit sicherstellt.	Es ist ebenso erforderlich, die Verkehrssysteme in den ländlichen Räumen gezielt zu stärken. Nur so kann die Zielsetzung von ZuMoLu erreicht werden, die ausdrücklich festhält: «Punktueller Verbesserungen der Erschliessungsqualität für alle Verkehrsmittel werden gezielt vorgenommen und sorgfältig mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.»