

Stellungnahme Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Die Stellungnahme wurde am 04. Feb 2026 um 13:43:27 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Teilnehmerangaben:

Die Mitte Kanton Luzern
Parteileitung
Stadthofstrasse 3
6004 6004 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

206579

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 ist ein wichtiger Schritt hin zu einer gesamthaften und besser koordinierten Mobilitätsplanung im Kanton Luzern. Die Bündelung verschiedener bisheriger Planungsinstrumente schafft Transparenz und ermöglicht es, Mobilität künftig verkehrsmittelübergreifend zu denken. Dieser Ansatz ist richtig und notwendig. Aus Sicht der Mitte zeigt sich jedoch auch, dass das vorliegende Programm inhaltlich noch nicht vollständig ist.

Insbesondere ein klar erkennbares und eigenständiges Velokonzept fehlt. Zwar wird der Veloverkehr erwähnt, doch bleibt er im Massnahmenprogramm zu wenig sichtbar und nicht gleichwertig gegenüber Strassenprojekten positioniert. Der Veloverkehr ist heute ein zentraler Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität – sowohl im Alltagsverkehr wie auch als Entlastung für Strasse und öffentlichen Verkehr. Hier braucht es eine klare Strategie mit priorisierten Massnahmen, nachvollziehbaren Zeitachsen und messbaren Zielen. Wir erwarten deshalb, dass die Botschaft «Umsetzung Velokonzept» im nächsten Entwurf (Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat) des PGM eingearbeitet wird und dass dabei, wie im Postulat P 518 von Adrian Nussbaum gefordert, regionale Planungen und Konzepte aufeinander abgestimmt werden.

Auch der öffentliche Verkehr bekommt aus Sicht der Mitte zu wenig Gewicht. Zwar werden bestehende Grundlagen übernommen, doch fehlt eine ambitionierte Vision, wie der öV gezielt gestärkt werden soll. Gerade in einem wachsenden Kanton ist ein leistungsfähiger, attraktiver öffentlicher Verkehr entscheidend – für die Erreichbarkeit der Zentren, für die Regionen und für die Lebensqualität der Bevölkerung. Dazu gehören klare Zielsetzungen, Angebotsverbesserungen und eine konsequente Priorisierung. Die «Flughöhe» öV soll im nächsten Entwurf ebenfalls angepasst und die Verflechtungen aufgezeigt werden.

Die Mitte ist überzeugt: Eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik darf sich nicht primär auf den Ausbau der Strasseninfrastruktur abstützen. Sie muss den Velo- sowie öffentlichen Verkehr sichtbar stärken, verbindliche Ziele formulieren und den Modalsplit aktiv mitgestalten.

Das Programm Gesamtmobilität bietet dafür eine gute Grundlage. Damit es seinem Anspruch gerecht wird, braucht es jedoch eine inhaltliche Ergänzung und eine stärkere Gewichtung jener Verkehrsformen, die effizient, nachhaltig und raumverträglich sind.

Die Mitte bringt sich konstruktiv in die Vernehmlassung ein und erwartet, dass die aufgezeigten Lücken im weiteren Prozess geschlossen werden – im Interesse eines funktionierenden, ausgewogenen und zukunftsfähigen Mobilitätssystems für den Kanton Luzern.

Die Vernehmlassungsbotschaft ist verständlich.

- stimme zu
 stimme eher zu
 stimme eher nicht zu
 stimme nicht zu

Bemerkung:

Die Mitte wird Hinweise, Bemerkungen und gewünschte Korrekturen direkt in den einzelnen Kapitel anbringen. Als allgemeine Anträge haben wir folgende:

1. Die Botschaft «Umsetzung Velokonzept» muss in der Botschaft vom Regierungsrat an den Kantonsrat des PGM eingearbeitet werden und wie im Postulat P 518 gefordert, sollen regionale Planungen und Konzepte aufeinander abgestimmt werden (Vernehmlassung Velokonzept ist für März bis Juni 20206 geplant)
2. Die ÖV-Massnahmen müssen in der Botschaft von der Regierung an den Kantonsrat im gleichen Detaillierungsgrad wie beim Strassenbau erfolgen.

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 Mitte Kanton Luzern ist zum jetzigen Zeitpunkt eine Aussage zu einzelnen Projekten oder Priorisierungen schwierig. Hier sollen die diversen Rückmeldungen aus den Regionen und Gemeinden dieser Vernehmlassung mit einbezogen werden. Eine finale regionale Verteilung muss aus Sicht der Partei nach dem Abschluss des Vernehmlassung Prozess in der zuständigen Kommission und im Kantonrat politisch diskutiert und abgewogen werden.

öV-Angebot

Sind Sie mit den öV-Angebotsmassnahmen im Grundsatz einverstanden?

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

Bemerkung:

Bitte die Bemerkungen berücksichtigen

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:

Bitte die Bemerkungen berücksichtigen

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:

Bitte die Bemerkungen berücksichtigen

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1		Keine Antwort	Keine Antwort
Konkrete Anträge zum öV-Angebot		Keine Antwort	Keine Antwort
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen		Keine Antwort	Keine Antwort
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken		Keine Antwort	Keine Antwort
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Kapitel 3.2.1 - Raumtypen, Typ im ländlichen Raum naturgeprägter Raum: Qualität wird erhalten</p> <p>Antrag 1</p> <p>Das Verkehrsinfrastrukturwachstum muss mit dem natürlichen Wachstum des Raumtyps mithalten können. Diese Infrastrukturausbauten werden jedoch heute oftmals verunmöglicht.</p> <p>Antrag 2</p> <p>Auch im ländlichen Raum sollen Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur wo notwendig weiterhin ermöglicht werden.</p> <p>Antrag 3</p> <p>Raumtyp im Raum von Littau bis Wolhusen wechseln in Typ Raum mit dichten Siedlungen verschieben.</p>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 3.3.7 - Sicherheit Siehe Antrag zu Veloverkehr. Kongruente ist hier die Erwähnung des Schulwegverkehrs als Ergänzung.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 3.3.8 - Nutzergerechte Finanzierungsansätze vorantreiben Siehe Kommentar bei Kapitel 3.1.1 Mobility-Pricing	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 2 - Finanzierung Wir verweisen auf die Stellungnahme zur Vernehmlassung „künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs vom Dezember 2025	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 4.2.1 - ESP Siehe Bemerkung bei Kapitel 1.5.4	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 4.2.4 - Grossprojekte Wir begrüßen ausdrücklich den Umgang mit diesen vier Grossprojekten.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 4.3 - Behindertengerechte Bushaltestellen, Radverkehrsanlagen und Abwasser-behandlungsanlagen ausserhalb PGM Für die Planung von Cluster (nicht allzu gross) sollen aus wirtschaftspolitischen Gründen Ingenieur-Gemeinschaften zulässig sein.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 4.3.2 - Umsetzung Veloplanung und Verwendung der Mittel Siehe Antrag Allgemein; in Bericht einfliessen lassen. In der Vergangenheit wurden die Mittel in gewissen Räumen nicht wie versprochen oder zugesagt eingesetzt. Die Mitte erwartet mehr Verbindlichkeit.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 1.3.2 - Relevanzkriterien Antrag 1 Zu Wirkungsziele/Bewertungskriterien: Beim Teil Verkehr» ist zusätzlich das Bewertungskriterium «regionale Erschliessung» aufzuführen. Antrag 2	Auf Seite 3 ist die Kantonstrategie erwähnt: <ul style="list-style-type: none">• Luzern steht für Zusammenhalt• Luzern steht für Lebensqualität Dieses klare Bekenntnis zur Kantonsstrategie und zum Zusammenhalt ist auch bei den Bewertungs- und Relevanzkriterien auf Seite 11 abzubilden, indem die «regionale Erschliessung» gesondert aufgeführt wird.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		Unter Relevanzkriterien ist das Kriterium 1 «Betroffenes Verkehrsvolumen» zu ergänzen in «Betroffenes Verkehrsvolumen & Regionale Erschliessung»	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 1.5.3 - Agglomerationsprogramm Luzern Neu sind im Agglomerationsprogramm neben Sursee auch die Zentren Willisau und Hochdorf aufzunehmen.	Auch Willisau und Hochdorf nehmen wichtige Zentrumsfunktionen auf der Luzerner Landschaft ein und haben zentrale Fragestellungen bei der Mobilität. Ausserdem haben die beiden Zentren auch wichtige Funktionen mit ihren ESP (siehe Kapitel 1.5.4).
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 1.5.4. - ESP Die Erschliessung der Kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sind vorrangig voranzutreiben.	Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) haben für den Kanton Luzern eine sehr hohe Bedeutung als wichtige Arbeitsplatzgebiete. Die meisten ESP im Kanton Luzern sind in der Agglomeration Luzern und/oder nahe an der Autobahn gelegen. Lediglich die beiden ESP bei den Regionalzentren Hochdorf und Willisau sind weder in der Agglomeration Luzern noch an der Autobahn gelegen. Die Lage an der Autobahn bedeutet auch, dass der Bund den grössten Teil der Erschliessungskosten übernimmt. Dem Kanton Luzern kommt bei der Erschliessung der ESP Hochdorf und Willisau eine grössere Rolle als bei den restlichen ESP zu. Darum sieht Die Mitte eine spezielle Priorität beim Kanton zur Erschliessung dieser ESP.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 1.5.5. - Güterverkehr und Logistikkonzept Antrag 1 Das Güterverkehrskonzept ist zu konkretisieren und der Bedarf bestehender Logistiker abzuklären Antrag 2 Es sollen konkrete Massnahmen definiert werden, welche die Umlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene fördern.	Das Güterverkehr- und Logistikkonzept ist ungenügend entwickelt und nicht mit den Nutzern abgesprochen. An einem Beispiel der MAKIES (Bahnanschlüsse in Zell und Gettnau) kann hier aufgeführt werden, dass die bestehenden Fenster nicht reichen und die Strecke in Richtung Luzern/Zürich über Langenthal/Olten umfahren werden muss.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 1.7 - Einbezug VBK Einbezug VBK streichen	Die VBK wurde bisher nicht einbezogen, sondern nur oberflächlich orientiert
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 1.8 - Würdigung durch Verbundrat Dieser Teil ist zu streichen. Er gehört nicht ins PGM. Wir verweisen zudem auf Antrag 2 im allgemeinen Teil	Der Einbezug des Verbundrates ist richtig. Warum dies hier explizit erwähnt ist, ist für Die Mitte nicht verständlich. Insbesondere das Fazit bewirkt eine Stossrichtung, welche es noch zu hinterfragen gilt.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 3.1.1 - Mobility-Pricing Antrag 1 Mobility-Pricing darf nicht zu einem Nachteil für Menschen führen, die auf das Auto angewiesen sind (insbesondere aus beruflichen oder wohnortsbedingten Gründen)	In den Augen der Mitte ist Mobility-Pricing teilweise umstritten. Denn es gibt derzeit einige Regionen im Kanton (insb. im ländlichen Raum), wo die Erschliessung per öV oder alternativen Verkehrsträgern zum Auto dürftig ist. Diese Gebiete des Kantons dürfen nicht abgehängt werden und sollen weiterhin mit den Zentren verbunden sein – auch durch den motorisierten Individualverkehr.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		<p>Antrag 2</p> <p>Die Mitte stellt sich nur positiv zu Mobility-Pricing, wenn im Gegenzug Massnahmen wie ein genügendes und bezahlbares Park & Ride Angebot oder gut erschlossenen Hubs mit genügenden Parkmöglichkeiten entstehen. Denn für jene, die auf ein Auto angewiesen sind, zählen attraktive Rahmenbedingungen, um ihr Mobilitätsverhalten zu verändern.</p>	<p>Der Mobility Pricing Ansatz könnte ausserdem zu einer Verstärkung der Zweiklassen-Gesellschaft führen. Es soll keine Frage der finanziellen Situation sein, ob man sein Mobilitätsverhalten grundlegend ändern sollte oder nicht, sondern es sollen positive Anreize (wie in den Anträgen gestellt) geschaffen werden, damit sich die Mobilität in eine positive Richtung entwickelt.</p>
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Kapitel 3.3.3 - Veloverkehr</p> <p>Antrag 1</p> <p>Die vorrangige Priorisierung für Radwege, die als Schulwege genutzt werden, ist zu ergänzen.</p> <p>Antrag 2</p> <p>Für überbrückende Massnahmen bei entsprechenden gefährlichen Stellen, die aus Kapazitätsgründen noch nicht ausgeführt werden können, sind Reserve-Mittel einzustellen.</p>	<p>Uns fehlt komplett der Bezug zu Radwegen, die als Schulwege gelten.</p>
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Kapitel 4.1 - Verzicht Ausbau MIV verhindert noch ausgeprägtere Verkehrsspitzen (bei Punkt Verkehr verlagern)</p> <p>Antrag</p> <p>Dieser Satz ist zu streichen. Siehe Satz Raumtyp im Kapitel 3.2.1</p>	<p>Mobilität muss auch für die ländlichen und nicht durch öV gut erschlossenen Gebiete ein frei wählbarer Entscheid bleiben. Dafür braucht es leistungsfähige Strassen.</p>
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Kapitel 4.2 - Massnahmen Infrastruktur Mobilität</p> <p>Antrag</p> <p>Der Regierungsrat soll in seiner Botschaft an den Kantonsrat aufzeigen, welche bestehenden Mobilitätsplanungen im Bezug auf die Entwicklungsträger bei Infrastruktur und Mobilität berücksichtigt werden.</p>	<p>Aktuell bestehen Zweifel, ob alle regionalen Mobilitätsplanungen (gemäss Abbildung 10 auf Seite 35) der regionalen Entwicklungsträger in die Massnahmenplanung Infrastruktur Mobilität berücksichtigt werden. Im PGM ist daher aufzuführen, welchen regionalen Planungen wie berücksichtigt wurden.</p>
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Beilage 5 - 1.6 - Bezug zur Vorstössen</p> <p>VBK WC-Anlagen</p> <p>Formulierung: „Kanton bringt sich für eine zeitgemässe Ausstattung ein“ reicht nicht.</p> <p>Antrag</p> <p>Neue Formulierung: Der Kanton fordert bei entsprechenden Projekten von den Beteiligten eine zeitgemässe Ausstattung.</p>	<p>Die vorgeschlagene Formulierung ist verbindlicher</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Beilage 5 - Bezug zu Vorstössen</p> <p>VBK zu Anschluss Seetalplatz</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> <p>Ausserdem sollen die öV sowie die Langsamverkehr-Anbindungen optimiert werden, damit das zentrale Verwaltungsgebäude am Seetalplatz für sämtliche Angestellte aus allen Kantonsteilen gut erreichbar ist. Insbesondere auch mit dem Velo aus der Stadt Luzern.</p>	<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. Die Verbindung über den Bahnhof Luzern ist mit vergleichsweise langen Fahrzeiten und Umsteigen anspruchsvoll. Deshalb hat am 20. März 2023 der Kantonsrat – anlässlich der Beratung des öV-Berichts 2023-2026 (B144) auf Antrag der vorberatenden Kommission Verkehr und Bau (vbk) die folgende Bemerkung überwiesen:</p> <p><u>Ab dem Bezug des zentralen Verwaltungsgebäudes erhalten die Fahrgäste des RE aus dem Entlebuch und Willisau/Wolhusen eine gute Verbindung an den Seetalplatz. Dies entweder über einen RE-Halt in Littau oder eine Express-Buslinie Malters-Seetalplatz.</u></p> <p>Gemäss dem Entwurf «Programm Gesamtmobilität 2027-2030 soll die erwähnte Bemerkung des Luzerner Kantonsrats nicht umgesetzt werden. Mittels eines zweijährigen Pilotversuch soll die Verlässlichkeit dieser Verbindung sowie die Nachfrage getestet werden.</p> <p>Ausserdem ist eine zentrale Anbindung und Erreichbarkeit des Langsamverkehr (insb. Velo) sowie die allgemeine öV Anbindung an den Seetalplatz für Die Mitte essenziell. Denn viele Angestellte aus der Stadt und Agglomeration Luzern werden neu in Richtung Emmen fahren, um im Verwaltungsgebäude arbeiten zu gehen.</p>
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Kapitel 4.6.4. - Abbildung Zielvorstellung, Studentakte, Subzentren, usw.</p> <p>Abbildung 27 (Beilage 7, Seite 91) ist wie folgt zu ergänzen: auch zwischen Schüpfheim und Luzern ist der 15'-Takt vorzusehen.</p>	<p>Die Zentrenstruktur des Kanton Luzern umfasst gemäss der strategischen Planung im kantonalen Richtplan folgende Ortschaften:</p> <p>Luzern, Sursee, Hochdorf, Willisau, Schüpfheim und Wolhusen. Dieser strategischen Zentrenstruktur muss auch in der Erschliessung Rechnung getragen werden. Die Zielvorstellungen des Kantons Luzern muss daher für alle Zentren von und nach Luzern einen 15'-Takt vorsehen.</p>