

## Stellungnahme Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Die Stellungnahme wurde am 29. Jan 2026 um 11:21:03 Uhr erfolgreich übermittelt.

**Thematik:**

Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

**Teilnehmerangaben:**

GRÜNE Luzern  
Fraktion  
Brüggligasse 9  
6004 Luzern

**Kontaktangaben:**

Kanton Luzern  
Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: [buwd@lu.ch](mailto:buwd@lu.ch)  
Telefon: 041 228 51 55

**Teilnehmeridentifikation:**

204330

## 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:

Die GRÜNEN begrüßen die Grundsätze im Strategieteil, insbesondere das im Planungsbericht Zukunft Mobilität Luzern definierte 4-V-Prinzip (Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich gestalten). Dieses Leitprinzip entspricht den wissenschaftlichen Erkenntnissen der Mobilitätsforschung und muss richtigerweise Grundlage eines funktionierenden Mobilitätsmanagements im Kanton Luzern sein. Der Planungsbericht wurde entsprechend vom Kantonsrat inklusive der GRÜNEN Fraktion 2023 deutlich gutgeheissen. Die damit einhergehende integrierte, gesamtheitliche Planung von Infrastrukturprojekten über alle Mobilitätsformen hinweg, ist zukunftsweisend und Grundlage für eine langfristige, nachhaltige Mobilität im Kanton Luzern.

Massnahmenanteil im Widerspruch zur Mobilitätsstrategie

Allerdings fehlen für das PGM strategische Mobilitätsziele, welche die Wirkung des Massnahmenprogramms messbar machen. Dazu gehören wesentliche Parameter wie der Modalsplit der Mobilitätsträger\*innen, Motorisierungsgrad pro Haushalt, Stautunden, Zuverlässigkeit ÖV oder die Umweltmissionen Verkehr.

Die nun vorliegende Massnahmenplanung für die Umsetzungs- und Planjahr widerspiegelt den Strategieteil nur bedingt.

- Einerseits fehlen ausreichend Investitionen in durchgehende Busspuren und weitere Busbeschleunigungsmassnahmen im Grossraum Luzern und die Veloinfrastruktur wird zu langsam ausgebaut und unzureichend finanziert. Eine Attraktivierung und Priorisierung von ÖV und Velo ist jedoch zwingend, um die politische gewollte Verlagerung der Mobilität im städtischen sowie im Agglomerations-Raum zu realisieren.

Priorisierung von ÖV, Velo und Fussverkehr notwendig

Der strassengebundene ÖV ist im schweizweiten Vergleich ungenügend, dieser Negativtrend hat sich in den vergangenen Jahren akzentuiert, dabei sei auch auf die Stellungnahme des VVL verwiesen. Gleichzeitig werden erhebliche finanzielle Mittel für die Planung und Realisierung von Strassenbauprojekte eingestellt, die primär dem MIV dienen (unter anderem Umfahrungsprojekte, Strassenausbauten und Anpassungen des Normprofils).

Um die Herausforderungen der Mobilität im Kanton Luzern bewältigen zu können, ist besonders in den Städten und Agglomerationen nur mit einem starken Ausbau von ÖV und Velo möglich. Hinzu kommen gezielte Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und der Förderung des Fussverkehrs. Mit den bestehenden Platzverhältnissen ist dies aus physikalischen Gründen die einzige Lösung, besonders aufgrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums. Der private MIV muss deutlich abnehmen, damit für den Wirtschaftsverkehr die Strassen staufrei werden. Viele Unternehmen im Kanton Luzern haben hohe Kosten wegen dem Stau und weil sie zwingend (Transporte etc.) auf die Strassen angewiesen sind. Neben wirtschaftlichen Überlegungen ist der Mobilitätswandel auch positiv für Umwelt, Klima und Sicherheit.

Andererseits wird die gesetzliche Pflicht, eine Mobilitätsinfrastruktur gemäss Behindertengleichstellungsgesetz sicherzustellen mit dem vorliegenden Massnahmenpaket weiterhin nicht erfüllt. Auch gilt es das Thema Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden besser im Programm Gesamtmobilität zu verankern, insbesondere im Umfeld von Schulen, Altersheimen oder anderen sensiblen öffentlichen Infrastrukturen.

Verkehr verursacht grösste Klimaschäden

Abschliessend ist es uns Grünen ein wichtiges Anliegen auf die sehr unterschiedlich hohen externen Kosten von den verschiedenen Verkehrsträger und auf folgende Zusammenhänge hinzuweisen:

Die negativen externen Effekte des Verkehrs im Jahr 2021 betragen rund 24 Milliarden Franken. Dabei verursachen Klimaschäden des Verkehrs die höchsten Kosten mit 7 Milliarden Franken. Grösster Verursacher ist der private motorisierte Strassenverkehr – mit einem Anteil von rund 77% der Kosten (Studie: Projekte | INFRAS - denken über morgen).

Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Finanzierung über Lenkungsabgaben läuft und das ist auch eine faire Finanzierung des Strassenunterhalts. Werden jedoch Steuergelder in den Strassenausbau investiert, erhöhen sich diese externen Kosten für den Staat, also namentlich den Kanton und die Steuerzahlenden massiv. Die externen Kosten müssen eingerechnet werden 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 platzeffizienten, ökologischen und verträglichen Verkehrsmitteln sind in der Konsequenz mit den nun vorliegenden Massnahmenprogramm nicht erreichbar.

Folglich stimmen die GRÜNEN auf Basis des vorliegenden Botschaftsentwurfs eher nicht zu und fordern umfassende Anpassung im Rahmen dieser Vernehmlassung.

**Die Vernehmlassungsbotschaft ist verständlich.**

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

**Bemerkung:**

Wie bereits in der grundsätzlichen Einordnung ausgeführt, ist der Zusammenhang zwischen Strategieteil und Massnahmenprogramm schwierig nachvollziehbar. Auch fehlen qualitative und quantitative Ziele, um die Wirkung der Massnahmen einschätzen zu können.

Ausserdem fehlen wesentliche Inhalte:

1. Die Planung der Veloinfrastruktur ist nicht integrativer Teil der Botschaft - dies im Widerspruch zum Grundsatz des PGM, alle Verkehrsträger integriert zu planen und zu behandeln.
2. Die Massnahmen und deren Bewertung im Massnahmenprogramm sind nur unzureichend beschrieben, eine Einschätzung einzelner Massnahmen ist für Laien und Aussenstehende kaum nachvollziehbar und sollten in einem vertieften Anhang weiter ausgeführt werden. Nur so kann im Rahmen der Vernehmlassung eine Beurteilung vorgenommen werden.

**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:**

vgl. Erläuterungen zu Grundsätzlichen Einschätzung der Vorlage

**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 Angebotsmassnahmen für den ÖV sind unzureichend, Luzern ist bei ÖV-Zuverlässigkeit auf dem zweitletzten Platz im Kantonsvergleich. Es besteht grosser Handlungsbedarf, insbesondere aus folgenden Punkten stimmen wir eher nicht zu:

- Es fehlen durchgehende Busspuren und ausreichend Busbeschleunigung, um die ÖV-Zuverlässigkeit im Kanton Luzern sicherzustellen. Busbeschleunigungen müssen 2027- 2030 geplant und 2031 - 2034 spätestens umgesetzt werden.
- Wie bereits in der Stellungnahme des VVL betont, führen verspätete Realisierungen von Infrastrukturprojekten zu Verschiebungen beim ÖV-Angeboten.
- Wesentlich Teil der zusätzlichen Angebote im ÖV können aufgrund der im AFP unzureichend eingestellten Mittel nicht sichergestellt werden.
- Neue Finanzierungslösung droht bei zukünftigen Entlastungspaketen den ÖV weiter zu belasten, weshalb wir auch eine Anpassung des Teilers ablehnen

### **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:**

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.

Auch sind weiterhin die gesetzlichen Bestimmung zur Behindertengleichstellung nicht erfüllt, der Kanton muss rascher eine barrierefreie Mobilität sicherstellen und die Anpassung von Bushaltestellen realisieren.

### **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

### **Text-Rückmeldungen**

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Luzern/Malters Unter Rängg (12) Vollständige Realisierung bereits 2027-2030	bestehende Infrastruktur zeitnah vervollständigen für RVA, wichtige Verbindung zur Attraktivierung des Veloverkehrs im Agglomerationsraum Luzern
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Malters Bushaltestellen (13), Vollständige Realisierung bereits 2027-2030	Wichtiges Infrastrukturprojekt für das ÖV-Angebot im Agglomerationsraum Luzern.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verzicht Schüpfheim Bahnhofstrasse (18)	Primäre MIV Massnahme mit Optimierung Normalprofil in einer Zentrums-gemeinde, im Widerspruch zu 4V-Prinzip, deshalb beantragen wir einen Verzicht (induzierte Nachfrage)
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verzicht Alberswil Dorf (25) Abschnitt Einmündung K 12 – Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil	Primäres MIV-Projekt mit Optimierung Normalprofil im Widerspruch zu 4V-Prinzip, deshalb Verzicht der Massnahme (induzierte Nachfrage).
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verzicht Nottwil, Knoten Oberdorfstrasse – Kreisel Ey, Ausbau (45)	primäres MIV-Projekt in einem Gemeindezentrum, Widerspruch zu 4V-Prinzip, deshalb Verzicht der Massnahme (induzierte Nachfrage)
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verzicht Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen) (54)	Primäres MIV-Projekt im Umfeld eines Gemeindezentrums, Widerspruch zu 4-Prinzip, deshalb Verzicht auf Massnahme (induzierte Nachfrage)
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Teilverzicht Ausbau Strasse Beromünster Tann, (73)	Teilverzicht auf Ausbau des Strassenabschnittes, dieser dient primär dem Angebotsausbau des MIV und steht somit im Widerspruch zum 4V-Prinzip (induzierte Nachfrage), an Erstellung der Radverkehrs-anlage soll beibehalten werden.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Teilverzicht Ausbau Strasse Roggliswil/Pfaffnau Industrie Schöneich (89)	Teilverzicht auf Ausbau des Strassenabschnittes, dieser dient primär dem Angebotsausbau des MIV und steht somit im Widerspruch zum 4V-Prinzip (induzierte Nachfrage). Am Erstellen von Rad- und Gehweg soll beibehalten werden.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verzicht auf Anpassung geometrisches Normalprofil in folgenden Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreieck) – Eich Einmündung Spillgässli (inkl.) Verzicht Anpassung geometrisches Normalprofil (92)</li> <li>Eich/Schenkon, Eich Einmündung Spillgässli (exkl.) – Dorf Schenk (exkl.) (93)</li> <li>Römerswil, Niffel – Traselingen (94)</li> </ul>	Verzicht der Anpassungen des Normalprofils in den jeweiligen Kantonsstrassenabschnitten, da Massnahme Strassenraum erweitert (induzierte Nachfrage). Die Erstellung der Radverkehrs-anlagen sei weiterhin umzusetzen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verzicht Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65 a, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öv in Koordination Umfahrung Eschenbach (98)	Verzicht auf Umfahrung inklusive Teilverlegung in Inwil, da die Umfahrung eine schlechtere Bewertung zum Vergleich der Optimierung im Bestand hat. Die Umfahrung Eschenbach ist ein primäres MIV-Projekt, dass einen massiven Ausbau der MIV-Kapazität bedeutet und damit induzierte Nachfrage verursacht, was im Widerspruch zu den Mobilitätszielen im Agglomerationsraum (Modalsplit) und dem 4V-Prinzip steht.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verzicht Neuenkirch/Ruswil, Dorf Hellbühl (exkl.) – Einmündung Neumüli/Rütimattstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantonsstrasse (117)	primäre MIV Massnahme mit Optimierung Normalprofil im Widerspruch zu 4V-Prinzip, deshalb beantragen wir einen Verzicht (induzierte Nachfrage).
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verzicht auf Planung Wolhusen / Werthenstein Umfahrung Süd (Var. SU1), inkl. Anpassungen Kantonsstrassen (201)	Verzicht auf Planung und Umsetzung der Umfahrung, da diese eine schlechtere Bewertung im Vergleich zur Gesamtverkehrsoptimierung im Bestand hat. Die Umfahrung Wolhusen ist ein primäres MIV-Projekt, dass einen massiven Ausbau der MIV-Kapazität in einem dichten Siedlungsraum bedeutet und damit induzierte Nachfrage verursacht, was im Widerspruch zu den Mobilitätszielen (Modalsplit) und dem 4V-Prinzip steht.  An der Gesamtverkehrsoptimierung Wolhusen ist festzuhalten.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verzicht auf Planung und Realisierung Eschenbach Umfahrung (Var. Ost optimiert) (57, 58)	Verzicht auf Umfahrung, da Umfahrung eine schlechtere Bewertung zum Vergleich der Optimierung im Bestand (Gesamtverkehrsoptimierung). Die Umfahrung Eschenbach ist primär ein MIV-Projekt, das einen Ausbau der MIV-Kapazität in einem dichten Siedlungsraum bedeutet und damit induzierte Nachfrage verursacht, was im Widerspruch zu den Mobilitätszielen (Modalsplit) und dem 4V-Prinzip steht. Die Gesamtverkehrsoptimierung Eschenbach sei weiterhin zu planen und umzusetzen.
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 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 zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Verzicht auf Planung und Realisierung Reussportbrücke Luzern (205)	Die Reussportbrücke ist ein primäres MIV-Projekt, das aufgrund der Kapazitätserweiterung induzierten Verkehr in einem städtischen Raum verursacht. Dies steht im Widerspruch zu den kantonalen Mobilitätszielen, insbesondere dem Ziel, eine Verkehrsverlagerung hin zu ÖV und Velo zu erreichen. Auch wird damit das Gegenteil einer Verkehrsvermeidung erreicht. Ausserdem spricht sich auch die betroffene Standortgemeinde gegen das Projekt aus.
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. Abschnitte sind für einen funktionierenden Busverkehr sehr wichtig.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
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 2031-34.	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.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	<i>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.</i>	<i>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.</i>
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Übernommen von: RET Sursee-Mittelland  Wir beantragen eine zusätzliche Massnahme 122neu "Umsetzungsmassnahmen Optimierung Gesamtverkehrssystem Sursee" mit einem Volumen von CHF 20 Mio.	Im aktuell gültigen Strassenbauprogramm 2023-2026 ist eine Sammelmassnahme Nr. 122 "Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee; Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss -und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr" mit einem Gesamtvolumen von CHF 50 Mio. enthalten. Im Programm Gesamtmobilität 2027-2030 ist nun keine Sammelmassnahme mehr gelistet, dafür fünf 5 konkrete Massnahmen mit einem Gesamtvolumen von CHF 28.9 Mio. Die Arbeiten zur Planung "Optimierung Gesamtverkehrssystem Sursee" werden bis Ende 1. Quartal 2026 abgeschlossen sein. Zu den fünf bisher bekannten Massnahmen werden noch weitere Umsetzungsmassnahmen hinzukommen. Damit alle Massnahmen aus dem Projekt "Optimierung Gesamtverkehrssystem Sursee" ihre volle Wirkung erzielen können, ist eine gut aufeinander abgestimmte Umsetzung erforderlich. Es ist daher eine Sammelmassnahme von 20 Mio. Franken im Programm Gesamtmobilität einzustellen. Mit dieser Position ist das Gesamtvolumen identisch mit demjenigen im aktuellen Bauprogramm 2023-2026.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Übernommen von: Region Luzern West  BP-Nr. 19 Escholzmatte-Marbach, Grenze Schüpfheim – Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage: Der Ausbau soll im aktuell gültigen Bauprogramm realisiert werden.	Der jetzige Zustand entspricht nicht dem geltenden Standard.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Übernommen von: Region Luzern West	Die Gemeinde Flüfli, vor allem der Ortsteil Sörenberg, ist nebst der Stadt Luzern die grösste Tourismusdestination des Kantons Luzern. Wenn der öV gefördert werden soll, müssen auch die entsprechenden Infrastrukturen wie

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		PGM- 1 1182, BP- Nr. 157: Flühli, Kirche Sörenberg-Schwändelibrücke, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG: Die Massnahmen zur Optimierung des Strassenraums, Anpassung Bushaltestellen an BehiG soll früher in Angriff genommen werden.	Bushaltestellen BehiG-konform gebaut sein. Damit können sich auch Touristen mit einer körperlichen Einschränkung hindernisfrei fortbewegen.  Zudem halten sich im Sommer und Winter sehr viele Touristen im Ortsteil Sörenberg auf und bewegen sich in der Regel zu Fuss entlang der Kantonsstrasse fort. Die Optimierung des Strassenraums ist deshalb vorzuziehen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Übernommen von: Region Luzern West  PGM -1-1225 BP Nr. 218: Die Erstellung des Rad- und Gehwegs Schnitmoos-Dorf Flühli ist prioritär zu behandeln.	Auf der stark befahrenen Strasse besteht ein Sicherheitsrisiko, da sich hier viele Kinder auf dem Weg zur Schule befinden.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Übernommen von: Region Luzern West  PGM - 1- 1226 BP Nr. 1226: Die Erstellung des Rad- und Gehwegs Rotbachbrücke- Südelhöhe Flühli zu neu zu priorisieren	Auf der stark befahrenen Strasse besteht ein Sicherheitsrisiko, da sich hier viele Kinder auf dem Weg zur Schule befinden.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Übernommen von: Region Luzern West  Wir beantragen, dass die Bushaltestellen der Linien 64, 61 und 62 angepasst bzw. verlegt und behindertengerecht realisiert werden. Die Details sind mit der Standortgemeinde festzulegen.	
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Übernommen von: Region Luzern West  PGM-1-1125 BP Nr. 115: Nebikon, Knoten Wellberg-/Bahnhofstrasse, öV-Förderung (z.B. Lichtsignalanlage), Sanierung Bushaltestelle gemäss BehiG	Die Bushaltestelle beim Knoten Wellberg und Bahnhofstrasse sollte in die Hauptstrasse verlegt werden und BehiG umgebaut werden. Diese Massnahme sollte Zeitnahe ausgeführt werden!
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Für den Kanton Luzern ist ab 2027 ein Masterplan durchgehende Busspuren und Busbeschleunigungen zu erarbeiten und spätestens bis 2034 abschliessend baulich zu realisieren.	Um die Attraktivität des ÖVs im Kanton Luzern im Einklang mit den Mobilitätszielen zur Steigerung der ÖV-Nutzung sicherzustellen, sind konsequente Busbeschleunigungen zu realisieren. Schwerpunkte liegen dabei insbesondere bei Busverbindung in Städten, Agglomerationen und Zentrumsgemeinden des Kantons.



Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Übernommen von: Verband Luzerner Gemeinden (VLG)</p> <p>Busbeschleunigungsmassnahmen sind schnellstmöglich anzugehen und zu realisieren. Konkrete Massnahmen sind im vorliegenden PGM mit Umsetzungszeitpunkt auszuweisen.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Übernommen von: Region Luzern West</p> <p>In der Botschaft[1] 2030 wird ein 15-Minuten-Takt aus Richtung Huttwil sowie aus Richtung Langnau i.E. je von und nach Luzern verankert.</p> <p>[1] Information zu den Botschaften unter: <a href="https://www.bav.admin.ch/de/ausbauprogramme">https://www.bav.admin.ch/de/ausbauprogramme</a></p>	<p>Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist für die Mobilität der gesamten Zentralschweiz von sehr hoher Bedeutung.</p> <p>Das Gutachten der ETH Zürich vom 15. September 2025 stützt diese Aussage und priorisiert einen <u>Vollausbau</u> für die Periode 2025-2045.</p> <p>Zwischen Wolhusen und Littau besteht eine lange eingleisige Strecke, was das Kreuzen unmöglich macht. Dies ist aus zwei Gründen von Nachteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Während der rund zehnjährigen Bauzeit zum DBL ist ein Kreuzen auf dieser Strecke nicht möglich. Verspätungen und Zugsausfälle sind wahrscheinlich.</li> <li>• Künftige Angebotsausbauten aus unserer Region – sowohl aus Richtung Willisau-Zell und als auch aus Richtung Schüpfheim-Langnau i.E. – sind nur möglich, wenn ein Abschnitt zwischen Wolhusen und Littau zweigleisig befahrbar ist.</li> </ul> <p>Wir haben dieses Anliegen auch in unserer Stellungnahme zur Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040» der Stadt Luzern eingebracht. Die Stadt Luzern hat unsere Stellungnahme wie folgt beantwortet: «Auch die Stadt würde einen Doppelspurausbau begrüssen.»</p> <p>Am 20. März 2023 fand im Kantonsrat die Schlussabstimmung statt zur «Botschaft 144 – öV-Bericht</p> <p>2023 bis 2026; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme.» Die VBK hat das folgende</p> <p>beantragt:</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			<p>Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau-Wolhusen und andere sind im kommenden Richtplan zu verankern.</p> <p>Diesem Antrag der VBK hat der Kantonsrat zugestimmt. Im „Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2023-2026“ vom 21. März 2024 wird an den Regierungsrat denn auch als Punkt 12 die folgende Bemerkung überwiesen:</p> <p>Seite 66 / 5.1.1 Bahn 2040 mit Durchgangsbahnhof und Begleitmassnahmen</p> <p>Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken, wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau und Wolhusen und andere, sind im kommenden Richtplan zu verankern.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die SBB Sanierungsarbeiten an den Gleisanlagen im Raum Malters im Jahre 2027 planen. Möglicherweise besteht hier Synergiepotenzials hinsichtlich eines Doppelspurausbaus.</p>
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Übernommen von: Region Luzern West</p> <p>Im Ausbauschritt 2035 wird eine markante Fahrzeitverkürzung umgesetzt.</p>	<p>Am 9. August 2017 trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der Region Oberaargau und der REGION LUZERN WEST erstmals in Huttwil, um sich über eine <b>beschleunigte</b> Bahnverbindung zwischen Luzern-Willisau-Huttwil-Langenthal auszutauschen. Dieser Besprechung folgten weitere und schliesslich wurde ein Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AOV) des Kantons Bern und den VVL gestellt. Dies führte zur Korridorstudie Langenthal-Wolhusen, welche am 22. Juli 2022 fertiggestellt wurde.</p> <p>In dieser Korridorstudie wurde allerdings das Gegenteil erreicht. Die Fahrzeit würde im «Ausbauschritt 2035» noch länger und das Angebot somit noch unattraktiver. Erst mit dem «Ausbauschritt 2050» wäre demnach eine «Zielfahrzeit von 45 Minuten denkbar».</p> <p>Am 31. Oktober 2022 haben wir zur Korridorstudie Stellung genommen. Wir bekräftigen hiermit unsere darin aufgeführten Anträge.</p>
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Übernommen von: Region Luzern West</p> <p>Die Notwendigkeit und Verortung von Doppelspurabschnitten soll schnellstmöglich erhoben werden und die Flächen sollen aktiv in die übergeordneten Planungsinstrumente eingebunden werden.</p>	<p>Am 9. August 2017 trafen sich Vertreterinnen und Vertreter der Region Oberaargau und der REGION LUZERN WEST erstmals in Huttwil, um sich über eine <b>beschleunigte</b> Bahnverbindung zwischen Luzern-Willisau-Huttwil-Langenthal auszutauschen. Dieser Besprechung folgten weitere und schliesslich wurde ein Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AOV) des Kantons Bern und den VVL gestellt. Dies führte zur Korridorstudie Langenthal-Wolhusen, welche am 22. Juli 2022 fertiggestellt wurde.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			<p>In dieser Korridorstudie wurde allerdings das Gegenteil erreicht. Die Fahrzeit würde im «Ausbauschritt 2035» noch länger und das Angebot somit noch unattraktiver. Erst mit dem «Ausbauschritt 2050» wäre demnach eine «Zielfahrzeit von 45 Minuten denkbar».</p> <p>Am 31. Oktober 2022 haben wir zur Korridorstudie Stellung genommen. Wir bekräftigen hiermit unsere darin aufgeführten Anträge.</p>
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Übernommen von: Region Luzern West</p> <p>Wir beantragen, dass die Lücke einer dritten stündlichen Verbindung zwischen Wolhusen und Langnau i.E. nach den Umbauarbeiten in Schachen, Entlebuch und Escholz matt geschlossen wird.</p>	<p>In der Vision ÖV Entlebuch-Emmental ist eine dritte stündliche Verbindung Luzern-Wolhusen-Schüpfheim-Langnau i.E.-Konolfingen-Bern festgehalten. Dieses Angebot ist momentan aufgrund der Einschränkungen in der Infrastruktur nicht möglich. Nach den geplanten Umbauten in Schachen, Entlebuch und Escholz matt ist diese Möglichkeit neu zu beurteilen.</p> <p>Zwischen Bern und Langnau i.E. sowie zwischen Luzern und Wolhusen sind bereits 3 stündliche Verbindungen zu Hauptverkehrszeiten vorhanden. Würde in Wolhusen geflügelt und das Angebot von Langnau i.E. in Richtung Entlebuch-Luzern verlängert, so könnte die Angebotslücke zwischen Wolhusen und Langnau i.E. geschlossen werden. Eine 3. stündliche Verbindung durch das Entlebuch wäre möglich.</p> <p>Wie erneuern und präzisieren unseren Antrag aus unserer Stellungnahme zum ÖV-Bericht 2022-2025 vom 20. Dezember 2021.</p>
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Übernommen von: Region Luzern West</p> <p>Die Wartezeit der touristischen Buslinie über den Glaubenbielen zum Umsteigen auf der Passhöhe ist zu verbessern.</p>	<p>Die Wartezeit von einer halben Stunde auf der Passhöhe Glaubenbielen bis zur Anschlussverbindung ist für Touristen sehr unattraktiv.</p>
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	<p>Übernommen von: Region Luzern West</p> <p>Die Gemeinde Luthern soll über eine gute Erschliessung durch den ÖV zu Hauptverkehrszeiten und eine regelmässige stündliche Verbindung zu Nebenverkehrszeiten verfügen.</p>	<p>Die Bevölkerung der Gemeinde Luthern ist auf eine zeitgemässe ÖV-Erschliessung angewiesen. Dies gilt auch für Tagesausflüger, die den Wallfahrtsort Luthern Bad und die bekannte Wanderregion besuchen.</p>
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Erhöhung der Finanzmittel für das Programmpaket "Umsetzung Velonetzplanung"	<p>Die Umsetzung des Velonetzes soll nicht aufgrund mangelnder finanzieller Mittel verzögert werden. Es soll sichergestellt werden, dass genügend Geld zur Verfügung steht und allenfalls für die nächste Programmperiode mehr Mittel bereitgestellt werden</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Aufnahme der fehlenden Veloinfrastruktur-Projekte in die Massnahmenliste	Bis 2042 muss das Veloweggesetz umgesetzt sein, deshalb müssen die fehlenden Projekte (Vorzugsroute und Hauptverbindung) bereits jetzt in die Massnahmenliste dieser Botschaft aufgenommen werden.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Neuen übergeordneten Abschnitt "Ziele PGM" in Kapitel 1 - qualitative und quantitative Ziele für die Entwicklung der kantonalen Mobilität definieren.	Es fehlen quantifizierte Ziele zur Messung der Zielerreichung der Strategie. Es bleibt unklar, welchen Beitrag die verschiedenen (Infrastruktur-)Massnahmen zum Erfolg der kantonalen Mobilitätsstrategie leisten. Damit ist es nach wie vor nicht möglich, für das nachfolgende Programm gezielte Anpassungen vorzunehmen, um die Wirkungsziele besser zu erreichen.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Übernommen von: RET Sursee-Mittelland  Wir fordern, dass die Velonetzplanung Sursee Plus und die darin definierten Premiumrouten (Velo-Vorzugsrouten) in die kantonale Velonetzplanung einfließen, konkrete Umsetzungsmassnahmen definiert werden und dazu Mittel aus der Sammelrubrik "Programmpaket Umsetzung Velonetzplanung" eingesetzt werden.	Aufgrund von Verzögerungen bei der Erarbeitung der kantonalen Velonetzplanung sind noch keine neuen Massnahmen im Programm Gesamtmobilität enthalten. Jedoch wurde eine Sammelrubrik von 10 Mio. Franken aufgenommen.  Wie in den Erläuterungen zum Programm Gesamtmobilität ausgeführt, werden auch Massnahmen aus regionalen Planungen abgeleitet. Für die Zentrumsregion Sursee Plus wurde eine Velonetzplanung erarbeitet und darin Premiumrouten (Velovorzugsrouten) definiert. Wir erwarten, dass in der kantonalen Velonetzplanung Massnahmen aus dieser regionalen Planung abgeleitet werden und für die Umsetzung Mittel aus der Sammelrubrik eingesetzt werden.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Im Programm Gesamtmobilität von 2027 bis 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 eine Umsetzung des Veloweggesetzes bis 2042 nicht möglich.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Für die Planung und Realisierung von Veloinfrastruktur-Projekten sind in bis 2030 jährlich mindestens 15 Millionen Franken einzustellen.	Das Velo ist das Verkehrsmittel der Zukunft - platzeffizient, nachhaltig und gesund leistet es einen entscheidenden Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs im Kanton Luzern. Für die Umsetzung des Veloweggesetzes bis 2042 muss im Programm Gesamtmobilität von 2027 bis 2030 gegenüber der vorliegenden Planung deutlich mehr in die Veloinfrastruktur investiert werden. Einerseits muss im Programmpaket Umsetzung Velonetzplanung von 2027 bis 2030 die konkrete Planung je Strassenabschnitt finanziert werden. Andererseits gibt es Projekte für Velovorzugsrouten oder für Velohaupttrouten auf Kantonsstrassen, welche ab 2027 realisiert werden können. Dies ist beispielsweise der Gleisweg im Rontal, eine bereits geplante Velovorzugsroute auf Gemeindestrassen.

C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge

Allgemeine Würdigung

**Luzern, 30. Januar 2026**

**Medienmitteilung GRÜNE Luzern**

**Mobilitätsplanung des Regierungsrates führt in die Sackgasse**

**Trotz Bekenntnis zu einer klimafreundlichen Mobilität will der Luzerner Regierungsrat mit dem Programm Gesamtmobilität (PGM) massiv in den Ausbau der Strasseninfrastruktur investieren. Geplant sind hunderte Millionen Investitionen in neue Strassen und Umfahrungen. Die GRÜNEN**

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		<p><b>Luzern kritisieren diese Pläne scharf und fordern eine konsequente Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr.</b></p> <p>„Wer neue Strassen baut, verschärft Stau, Lärm und Klimabelastung.“, sagt Kantonsrat Gian Waldvogel. Luzern muss seine Verkehrsprojekte der Realität anpassen und konsequent ÖV, Fuss- und Veloverkehr priorisieren. Der Verkehr ist für den grössten Anteil an Klimaschäden im Kanton Luzern verantwortlich. Die kantonale Mobilitätspolitik muss hier ansetzen.</p> <p>„Weiter wie bisher ist keine Lösung. Der tägliche Stau und die zunehmende Umwelt- und Lärmbelastung in den dichten Siedlungsgebieten ist schlecht für Wirtschaft und Gesellschaft.“, sagt Gian Waldvogel. Die Lösung dieser Überlastung sind nicht weitere Strassen, welche neuen Verkehr generieren, sondern eine effiziente Nutzung des Raums. Eine OECD-Studie zeigt: Busse benötigen im urbanen Raum bis zu 40-mal weniger Platz als Autos, Velo- und Fussverkehr rund 10-mal weniger.</p> <p>Nur mit einer konsequenten Verkehrsverlagerung schafft Luzern die Verkehrswende, wie sie der Kantonsrat mit der Mobilitätsstrategie 2023 beschlossen hat. Ohne klare Neuausrichtung zugunsten von ÖV, Fuss- und Veloverkehr werden die GRÜNEN das Programm Gesamtmobilität ablehnen.</p> <p><b>Die Kernforderungen der GRÜNEN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Messbare Ziele für das PGM:</b> Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss an den Zielen der Luzerner Mobilitätsstrategie gemessen werden. Bisher fehlen messbare Indikatoren, wie die geplanten Massnahmen einen Beitrag zu den Mobilitätszielen leisten. Dazu gehören unter anderem Zielwerte für Modalsplit (Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehr), CO2-Emissionen Verkehr, Stautunden oder Motorisierungsgrad pro Haushalt.</li> <li>• <b>Mehr Mittel für Planung und Realisierung der Veloinfrastruktur:</b> Um die Sicherheit und Attraktivität des Luzerner Velonetzes sicherzustellen, müssen jährlich zusätzliche 15 Millionen Franken eingestellt werden. Nur so können die grossen Lücken im Velonetz des Kantons geschlossen werden und die gesetzlichen Vorgaben bis 2025 realisiert werden.</li> <li>• <b>Busbeschleunigungen und durchgehende Busspuren:</b> Der Luzerner ÖV muss auf der Strasse zuverlässiger werden. Im schweizweiten Vergleich gehören die Luzerner Busse zu den unzuverlässigsten. Das ist teuer und verhindert, dass mehr Menschen Busse als valable Alternative zum Auto in ihren Alltag integrieren, entsprechend können auch die Verlagerungsziele hin zu mehr ÖV nicht erreicht werden. Deshalb fordern wir GRÜNE im urbanen Raum mehr durchgehende Busspuren sowie elektronische Busspuren bereits in den nächsten vier Jahren.</li> </ul>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verzicht auf neue Megastrassen:</b> Neue Strassen führen zu mehr Verkehr und mehr Landverbrauch, ohne die Stauprobleme zu lösen, das zeigt unter anderem eine Studie aus Norwegen. Entsprechend stehen die geplanten vier Umfahrungsstrassen (Wolhusen, Alberswil/Schötz, Hochdorf, Eschenbach), die Reussportbrücke in der Stadt Luzern, der Bypass sowie zahlreiche weitere Strassenverbreiterungen im Widerspruch zu den Mobilitätszielen. Diese Strassenprojekte kosten in der Summe Milliarden, ohne einen Beitrag zu einem effizienten und flüssigen Verkehr zu leisten.</li> </ul> <p><b>Medienkontakt</b></p> <p>Gian Waldvogel</p> <p>Kantonsrat GRÜNE Luzern</p> <p>078 743 49 53</p>	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Die vorliegenden Massnahmenbeschreibungen im Anhang 1 sind unzureichend für die Beurteilung durch die Öffentlichkeit. Für zukünftige PGM sollten in der Botschaft die einzelnen Massnahmen detaillierter beschrieben sein inklusive Ziele der Massnahme sowie der Bewertung des jeweiligen Projekts.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	<p>Zu S.11 Kostenwirksamkeitsanalyse:</p> <p>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.</p>	
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>	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Ebikon R-Bus (69) - Berücksichtigung im Beschluss 27-2030	Auf die Abstandnahme ist zu verzichten, die RBus-Infrastruktur soll bereits im Zeitraum 2027-2030 umgesetzt werden. Durchgehende Busverbindungen im Agglomerationsraum sind entscheidend für den Ausbau und Attraktivierung des ÖV-Angebots gemäss Zielbild in der Mobilität.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Schenkon Kreisel Zellfeld-Zellburg (144) Berücksichtigung im Beschluss 27-2030	Von der Abstandnahme ist zu verzichten. Die Umsetzung der Massnahmen zugunsten Velo- und ÖV-Infrastruktur ist zu priorisieren und im Beschluss 27-30 zu planen respektive bereits umzusetzen.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Verzicht Umfahrung Hitzkirch (132)	Verzicht auf Umfahrung, da diese eine schlechtere Bewertung zum Vergleich der Optimierung im Bestand haben. Die Umfahrung ist primär ein MIV-Projekt, dass einen massiven Ausbau der MIV-Kapazität im Siedlungsraum bedeutet und damit induzierte Nachfrage verursacht, was im Widerspruch zu den Mobilitätszielen (Modalsplit) und dem 4V-Prinzip steht.  An der Planung und Umsetzung der Gesamtverkehrsoptimierung ist festzuhalten.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Verzicht Planung Umfahrung Hochdorf-Römerswil-Hohenrain (65, 66)	Verzicht auf Umfahrung inklusive Teilverlegung, da Umfahrung eine schlechtere Bewertung zum Vergleich der Optimierung im Bestand. Die Umfahrung Hochdorf ist primär ein MIV-Projekt, dass einen massiven Ausbau der MIV-Kapazität in einem dichten Siedlungsraum bedeutet und damit induzierte Nachfrage verursacht, was im Widerspruch zu den Mobilitätszielen (Modalsplit) und dem 4V-Prinzip steht.  An der Planung und Umsetzung der Gesamtverkehrsoptimierung ist festzuhalten.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Antrag zu Kapitel 4.2.4 Grossprojekte: Auch die Grossprojekte müssen den Kriterien von ZUMOLU entsprechen und dieselbe fachliche Beurteilung erhalten, wie sie für alle andere PGM-Projekte gelten. Im Vorprojekt müssen die externen Kosten des Projekts gemäss Berechnungsgrundlagen des Bundes berechnet und ausgewiesen mit externen Kosten und Nutzen des Verkehrs. Grossprojekte, die dieser fachlichen Beurteilung nicht standhalten, sind in der Massnahmenplanung nicht mehr zu berücksichtigen.	Grossprojekte haben den grössten Einfluss auf die Mobilität und sind entsprechend umso wichtiger umfassend in die Strategie von Zukunft Mobilität einzubetten.
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Kapitel 4.6.1: Die kantonalen Beiträge an den öffentlichen Verkehr sind in den Planjahren 2028 um 1 Million und ab 2025 um mindestens weitere 2.5 zu erhöhen.	Der VVL hat für den Umsetzungshorizont 2027-2030 zahlreiche Angebotsmassnahmen zur Attraktivierung des ÖV-Angebotes vorgesehen. Mit den nun im AFP eingestellten finanziellen Mittel ist gemäss Verbundrat die Finanzierung eines wesentlichen Teils dieser Massnahmen derzeit nicht sicherge- stellt. Die ungenügende Budgetierung für ÖV-Beiträge steht im Widerspruch zu den Mobilitätszielen, die diesem Massnahmenplan zugrundeliegen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Neuen übergeordneten Abschnitt "Ziele PGM" in Kapitel 1 - mit quantifizierbaren Ziele für die Entwicklung der kantonalen Mobilität definieren.	Es fehlen quantifizierte Ziele zur Messung der Zielerreichung der Strategie. Die Ziele sollen sich am 4V-Prinzip orientieren. Dazu gehören unter anderem wesentliche Parameter wie der Modalsplit der Mobilitätsträger*innen, Motorisierungsgrad pro Haushalt, Stautunden, Zuverlässigkeit ÖV oder die Umweltemissionen Verkehr. Es bleibt unklar, welchen Beitrag die verschiedenen (Infrastruktur-)Massnahmen zum Erfolg der kantonalen Mobilitätsstrategie leisten. Damit ist es nach wie vor nicht möglich, für das nachfolgende Programm gezielte Anpassungen vorzunehmen, um die Wirkungsziele besser zu erreichen
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Übernommen von: Caritas Zentralschweiz Förderung der sozialen Teilhabe durch Mobilität	<p>Mobilität ist entscheidend für die soziale Teilhabe armutsbetroffener und -gefährdeter Menschen, da sie Zugang zu Arbeit, Bildung, Gesundheitsversorgung und Kultur ermöglicht. Diese ist aber oft durch hohe Kosten und fehlende Infrastruktur (z.B. in ländlichen Regionen) eingeschränkt, was zu sozialer Isolation führt. Insbesondere auch Menschen knapp über der Armutsgrenze, so genannte Armutsgefährdete, spüren die finanzielle Belastung für Mobilität stark. Sie werden in der Mobilitätsplanung selten bis nie berücksichtigt. Im vorliegenden Programm Gesamtmobilität 2027-2030 wird in Kapitel 3.2 (Seite 24) zwar von der "Gewährleistung der Mobilität für alle" gesprochen, der Fokus liegt aber nicht auf Menschen mit geringem Einkommen sondern auf Kindern, mobilitätseingeschränkten Personen und älteren Menschen.</p> <p>Caritas Zentralschweiz stellt deshalb folgende Anträge und dankt für deren Prüfung/Berücksichtigung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine systematische Berücksichtigung der Bedürfnisse einkommensschwacher Haushalte bei allen Mobilitätsmassnahmen</li> <li>• Die Prüfung von Sozialtarifen oder vergünstigten Abonnementen für Menschen in prekären Lebenslagen, analog zu ähnlichen bestehenden Angeboten in anderen Kantonen (Bsp. Genf für U25) und Ländern (Bsp. Deutschlandticket Sozial, Carte Solidarité Transport in Paris etc.).</li> </ul>
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Übernommen von: Region Luzern West Antrag zum Thema Langsamverkehr: Der Velo-Alltagsverkehr ist im künftigen Programm Gesamtmobilität abzubilden.	<p>Es ist uns momentan aufgrund der vorhandenen Informationen nicht möglich, eine Aussage zum Langsamverkehr (im Besonderen: Velokonzept, Vernehmlassung erfolgt 2026) zu treffen. Es wäre wünschenswert, dass im kommenden Programm Gesamtmobilität der Bereich Velo integriert wäre.</p> <p>Wir verweisen an dieser Stelle auf unsere Stellungnahme vom 27. September 2024 zum Masterplan Velo 2035 Kanton Luzern (Echoraum und Kerngruppe).</p>