

## Angaben zur Stellungnahme

**Thematik:**

Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (ZuMoLu)

**Teilnehmerangaben:**

Regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland  
Centralstrasse 9  
6210 Sursee

**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:**

61117

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.2 Ziele Gesellschaft	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Es ist das Ziel zu ergänzen: Verkehrsströme zeitlich verschieben (Verkehr verlagern).	In der Grafik auf Seite 28 ist dieses Ziel enthalten. Damit es ausformuliert werden kann, soll es zusätzlich als Ziel Gesellschaft erscheinen. Das gesellschaftliche Verhalten (Umdenken, Toleranz von Verhaltensänderungen) ist das grösste Potenzial, damit die Verkehrsinfrastrukturen gleichmässiger benutzt werden und nicht mehr nach Spitzenbelastungen dimensioniert werden müssen (Beispiele: Home-Office, Pooling, Ladenöffnungszeiten).
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.2 Ziele Gesellschaft	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Es ist das Ziel zu ergänzen: Gesellschaft im Mobilitätsverhalten sensibilisieren.	Mit Sensibilisierungskampagnen kann die Bevölkerung zum Anpassen des Mobilitätsverhaltens motiviert werden. Dabei soll nicht nur die Wahl von flächeneffizienten Verkehrsmitteln gefördert werden, es geht auch um die Vermeidung von Verkehr und um das Brechen von Verkehrsspitzen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.2 Ziele Gesellschaft	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Es ist das Ziel zu ergänzen: Nutzung des kollektiven und des intermodalen Verkehrs vereinfachen.	Wer wirklich intermodal unterwegs sein soll, der braucht heute zu viele Apps. Es ist eine Plattform anzubieten, mit der die Mobilität zentral, einfach, zuverlässig und sicher bestellt und bezahlt werden kann. Ticket-Apps (z. B. Fairtiq) haben die öV-Benutzung für Personen, die kein Abo haben, bereits stark vereinfacht. Wünschenswert wäre ein Fortschritt, bei dem der Anfang und das Ende der Reise über ein Signal dem Gerät mitgeteilt werden und nicht mehr von den Nutzenden abgestrichen werden müssen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.1 Übersicht Ziele pro Raumtyp	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Die intermodale Mobilität ist stärker zu differenzieren zwischen den Raumtypen, sie soll auch in den grünen Raumtypen (ländliche und naturgeprägte Räume) gefördert werden.	In den ländlichen Raumtypen und im Raum mit dichten Siedlungen macht eine Wegekette mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln MIV / öV / Velo oft Sinn. In den Zentren des urbanen Raums ist die Kette von MIV zu öV nicht unbedingt zu fördern, weil der MIV für die Fahrt bis zum Park and Ride am Bahnhof oder Bushof das städtische Strassennetz belastet. Man kann sich auch in den Dörfern kleine Hubs vorstellen. Diese sollen zur Vermeidung von Individualverkehr beitragen und dürfen auf keinen Fall zum Ausbau der Strasseninfrastruktur führen. Zudem verlieren Tankstellen mit der zunehmenden Dekarbonisierung ihre bisherige Aufgabe und könnten in Zukunft Flächen für intermodale Mobilität anbieten.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.2 Ziele urbane Räume	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Die Formulierung «eine optimierte Bewirtschaftung des Strassennetzes» ist zu präzisieren.	Die Formulierung ist vielseitig interpretierbar, was zu Missverständnissen führen kann. Unter Bewirtschaftung kann ein monetärer Ansatz verstanden werden (Mobility Pricing). Mit Ausnahme einer Strategie beim Gesamtverkehr (Seite 41) wird dieses politisch diskutierte Thema im Bericht nicht angesprochen. Wenn es um die Lenkung und Steuerung sowie die zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens geht, dann sind diese Begrifflichkeiten zu verwenden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Spannungsfeld Verkehrssicherheit / Wohn- und Aufenthaltsqualität / Bodenversiegelung / Zerschneidung der Landschaft	Erfasst von: Beat Lichtsteiner  Im Bericht sind weitere Beispiele von Zielharmonien aufzunehmen und zu beschreiben.	Für die Formulierung von Zielen und Strategien der Mobilität besteht in der Regel grosser Konsens. Dieser Konsens endet bei der Ausarbeitung von Massnahmen, weil Zielkonflikte oft mit Werthaltungen entschieden werden müssen. Die politische Auseinandersetzung bei diesen Fragen ist zu begrüssen, starre Haltungen können aber Lösungen oder Veränderungen bei der Mobilität blockieren. Es ist deshalb wünschenswert, wenn über ausformulierte Zielharmonien (analog dem Beispiel auf Seite 38) bereits in einem frühen Stadium diskutiert wird, was bei Zielkonflikten Priorität hat (z. B. zwischen den beiden Zielen der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs und der Erreichbarkeit von Zentren aus allen Räumen). Die Verkehrssicherheit sollte nicht über der Wohn- und Aufenthaltsqualität stehen. Es sind Lösungen zu suchen, die beides ermöglichen. Es ist zu differenzieren zwischen Siedlung / ausserhalb Siedlung oder den Raumtypen. Es ist darauf hinzuwirken, dass geltende Normen angepasst werden, damit differenzierte Zielsetzungen von ZuMoLu entsprechend umgesetzt werden können.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Fussverkehr	Erfasst von: Beat Lichtsteiner  Die erste Stossrichtung beim Fussverkehr ist zu korrigieren: Mit einem sicheren, lückenlosen und dichten Fusswegnetz soll der Erlebnis- und Erholungswert gestärkt und damit dessen Attraktivität erhöht werden. Die zweite Stossrichtung Fussverkehr ist zu ergänzen: Kompetenzen und Fachwissen im Fussverkehr innerhalb der kantonalen Verwaltung stärken und Gemeinden bei der Planung und Realisierung unterstützen.	Die interdisziplinäre Planung ist zu fördern. Es braucht den Einbezug der Interessenvertretungen früh in der Planung. Diese sind vertikal und horizontal zu verknüpfen. Fusswege sind gestalterisch attraktiv zu realisieren. Bei einem Erlebnis- und Erholungswert werden sie eher benutzt. Dafür sind Kanton und Gemeinden gemeinsam in der Verantwortung.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Veloverkehr	Erfasst von: Beat Lichtsteiner  Die erste Stossrichtung ist zu ergänzen mit: ein attraktives, sicheres, durchgängiges und direkten kantonale Velowegnetz..... Die zweite Stossrichtung ist zu ergänzen mit: Direkte, sichere und schnelle Verbindungen zwischen den Zentren.....	Die Verkehrssicherheit ist für den Veloverkehr ebenfalls zu verbessern.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Öffentlicher Verkehr	Erfasst von: Beat Lichtsteiner  Es ist eine Strategie für die Erhöhung der Zuverlässigkeit des strassengebundenen öV festzulegen.	Die fehlende Zuverlässigkeit des strassengebundenen öV schränkt dessen Attraktivität ein. Die in den Strategien dieses Kapitels genannte Sicherstellung von zuverlässigen Reisezeiten im strassengebundenen öV ist eine Wiederholung des Ziels und nicht die Art und Weise oder der Weg, wie das Ziel erreicht werden soll. Es ist strategisch festzulegen, wie mit dem Konflikt MIV und öV im strassengebundenen Verkehr umgegangen wird (eine mögliche Strategie wäre, dass eine Busbevorzugung auch dann umzusetzen ist, wenn dies zu Lasten der Gesamtkapazität der Strasse geht).
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Motorisierter Individualverkehr	Erfasst von: Beat Lichtsteiner  Die Strategie, wonach die Erreichbarkeit der Zentren aus allen Räumen sichergestellt werden soll, ist zu differenzieren zwischen urbanen und intermediären Zentren.	Die Erreichbarkeit der städtischen Zentren mit dem MIV als Strategie stellt mit dem Hintergrund des Prinzips gemäss ZuMoLu «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten» ein Widerspruch dar. Angesichts der Überlastung der Städte vom Individualverkehr und im Wissen der Flächeneffizienz anderer Verkehrsmittel, sollte dem MIV in den Zentren weniger Bedeutung beigemessen werden. Vielmehr ist die Errichtung von gut funktionierenden, modularen Verkehrsdrehscheiben an strategisch sinnvollen Standorten sehr wichtig, um die Idee der Gesamtmobilität nachhaltig umsetzen zu können.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 2: Gesetz über das Programm Gesamtmobilität GESETZ ÜBER DAS PROGRAMM GESAMTMOBILITÄT	3.3 Formale und begriffliche Anpassungen und möglicher Inhalt des Massnahmenprogramms Mobilität	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Die Organisation des Begleitgremiums für die Ausarbeitung des Strategieteils ist in der Verordnung festzulegen.	Es ist wichtig, dass die Regionalen Entwicklungsträger und Organisationen frühzeitig in einer Projektgruppe in den Erarbeitungsprozess und nicht erst bei der Vernehmlassung einbezogen werden. Bedürfnisse, Wünsche, Ideen und Anträge sind von aussen abzuholen. Das fördert die Ausgewogenheit der städtischen und ländlichen Bedürfnisse und erhöht die Chance auf eine Gesamtoptik und gute Vernetzung.
Teil 2: Gesetz über das Programm Gesamtmobilität GESETZ ÜBER DAS PROGRAMM GESAMTMOBILITÄT	3.3 Formale und begriffliche Anpassungen und möglicher Inhalt des Massnahmenprogramms Mobilität	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Das Massnahmenprogramm Mobilität im Entwurf der Verordnung ist zu ergänzen mit einem neuen Punkt: Aussagen zum Mobilitätsmanagement mit Anreiz- und Lenkungsmaßnahmen.	Die Aufzählung enthält nur das Verkehrsmanagement, bei dem es um intelligente Systeme der Verkehrsinfrastruktur geht, mit der Verkehrsmittel bevorzugt werden oder die Kapazität erhalten wird. Für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und das Brechen von Verkehrsspitzen braucht es ein zukunftsorientiertes Mobilitätsmanagement. So ist das Angebot eines Job-Abos beispielsweise ein Anreiz, das in einem Massnahmenprogramm aufgeführt werden kann.
Allgemeine Bemerkungen Allgemeine Würdigung	Allgemeine Bemerkungen	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Der RET Sursee-Mittelland begrüsst die zukunftsweisende Haltung, die Themen Verkehr und Infrastrukturbau nicht mehr nach Arten, Verkehrsträger und Transportmittel zu differenzieren, sondern als Gesamtmobilität zu behandeln. Es ist deshalb richtig, dass die drei bisherigen Planungen öV-Bericht, Radroutenkonzept und Strassenbauprogramm in einem Bericht Programm Gesamtmobilität als ganzheitlichen Betrachtungsweise mit Strategieteil und Massnahmenteil aufgenommen werden. Es wird erwartet, dass der Massnahmenteil nicht nur die «klassischen» Infrastruktur- und Angebotsmassnahmen enthält, sondern ein zukunftsorientiertes Mobilitätsmanagement mit Anreiz- und Lenkungsmaßnahmen aufgenommen wird.	
Allgemeine Bemerkungen Allgemeine Würdigung	Allgemeine Bemerkungen	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Bemerkung zu 4 Verkehrspolitische Ziele (Ziele pro Raumtyp, Grafik Seite 32) Wir unterstützen die differenzierten Ziele pro Raumtyp. Der Anspruch der Menschen an Mobilität ist in allen Raumtypen hoch. Die Stossrichtungen müssen daher dem Raumtyp angepasst sein.	
Allgemeine Bemerkungen Allgemeine Würdigung	Allgemeine Bemerkungen	Erfasst von: Beat Lichtsteiner Bemerkung zu 7 Strategische Stossrichtungen (Gesamtverkehr), Seite 40 Wir vermissen eine Aussage zur Bedeutung von Bahnhöfen, S-Bahn-Stationen, Bushubs und weiteren intermodaler Einrichtungen zu ihren stadt- und raumplanerischen Funktionen. Sie ermöglichen nicht nur Mobilität, es sind zentrale Orte für die Erfüllung weiterer Bedürfnisse wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Gastronomie, Treffen, Aufenthalt, usw.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Bemerkungen Allgemeine Würdigung	Allgemeine Bemerkungen	Erfasst von: Beat Lichtsteiner  Bemerkung zum Gesetz über das Programm Gesamtmobilität: Der RET Sursee-Mittelland begrüsst, dass gesetzliche Bestimmungen zur Verkehrsplanung und zum Strassenbauprogramm neu in einem Gesetz über das Programm Gesamtmobilität zusammengefasst werden. Die Kompetenzen sind klar geregelt, wenn der Strategieteil durch den Kantonsrat und der Massnahmenteil durch den Regierungsrat beschlossen werden. Wir empfehlen zumindest im Erläuterungstext abzuhandeln, welche Rolle der Verkehrsverbund als selbständiges Organ in Zukunft bei der Ausarbeitung und Vorberaterung des Programms Gesamtmobilität spielen wird. Zudem ist festzuhalten, ob eine kantonsrätliche Kommission (VBK) oder ein anderes Gremium für das Controlling der Umsetzung des Massnahmentails zuständig sein soll.	
Allgemeine Bemerkungen Allgemeine Würdigung	Allgemeine Bemerkungen	Erfasst von: Beat Lichtsteiner  Bemerkung zum Gesetz über das Programm Gesamtmobilität: Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) vom 22. Juni 2009 regelt die Organisation des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern. Für die Planung, Bestellung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist seit dem 1. Januar 2010 der Verkehrsverbund Luzern (VVL) verantwortlich, es ist eine Verbundaufgabe zwischen Kanton und Gemeinden. Die operativen Aufgaben übernimmt die Geschäftsstelle, für die strategischen Aufgaben und Entscheidungen wählt der Regierungsrat den Verbundrat mit Kantons- und Gemeindevertretungen. Das öVG regelt die Finanzierung mit je 50% durch den Kanton und die Gemeinden, die Details der Berechnung sind in der Verordnung festgelegt. Das öVG veränderte die Organisation im öV stark, war ein grosser politischer Wurf und hat sich bis heute bestens bewährt. Wir vermissen den politischen Mut, für das Programm Gesamtmobilität etwas Analoges aufzubauen. Aussagen zur Finanzierung fehlen komplett. Ein Systemansatz müsste erkennbar sein. Warum sucht man nicht ein Verbund-Modell für die Finanzierung aller Verkehrsmassnahmen? Warum wird der Verbundrat nicht durch ein strategisches Gremium für die Gesamtmobilität ersetzt?	

## Übergeordnete Leitfragen

Thematik	Fragestellung	Getroffene Antwort
Gesamteindruck:	Sind Sie mit dem Inhalt und dem Aufbau des Vernehmlassungsentwurfs des Planungsberichts Zukunft Mobilität im Kanton Luzern grundsätzlich einverstanden?	Stimme zu
Vision und Ziele:	Unterstützen Sie die übergreifende Vision, die kantonsweit einheitlichen Ziele sowie die Ziele pro Raumtyp?	Stimme zu
Strategische Stossrichtungen:	Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, mit welchen Stossrichtungen die gesetzten Ziele erreicht werden sollen?	Stimme eher zu
Programm Gesamtmobilität:	Unterstützen Sie das neue Planungsinstrument Programm Gesamtmobilität und die damit verbundenen gesetzlichen Anpassungen?	Stimme eher zu