

Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027–2030

*Mitwirkungsbericht zur Vernehmlassung
vom 3. November 2025 bis 6. Februar 2026*

Luzern, 11. Mai 2026

Inhalt

1 Beteiligung an der Mitwirkung	3
2 Befragung zur Zustimmung mit der Vorlage	4
3 Allgemeine Würdigung	6
4 Schwerpunktthemen der Mitwirkung	7
4.1 Gesamtverkehrsplanung	7
4.2 Massnahmenbewertung	7
4.3 Finanzierung	8
4.4 Strategiebezug	8
4.5 Priorisierung der Einzelmassnahmen	8
4.6 Grossprojekte	9
4.7 Veloverkehr	9
4.8 Öffentlicher Verkehr	10
4.9 Behindertengleichstellung	11
4.10 Räumliche Verteilung	11
Anhang: Teilnehmende	12

1 Beteiligung an der Mitwirkung

Der Entwurf der Botschaft des Programmes Gesamtmobilität 2027–2030 wurde vom 3. November 2025 bis 6. Februar 2026 über das E-Mitwirkungs-Online-Tool in eine Vernehmlassung gegeben. Diese richtete sich an einen offenen Adressatenkreis. Zusätzlich zum Teilnehmendenkreis des Prozesses während der Erarbeitung der Vorlage wurden die politischen Parteien, die Gemeinden, alle Departemente, die Staatskanzlei und die Dienststellen des BUWD eingeladen. Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung konnten sich auch alle weiteren Interessierten zur Vorlage äussern.

Insgesamt reichten 103 Gruppierungen, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger eine Stellungnahme ein. Sechs stammen von Parteien, 64 von Gemeindeverbänden, Gemeinden und Nachbarkantonen, 27 von weiteren Interessenverbänden und Organisationen, vier aus der Verwaltung oder verwaltungsnahen Einheiten sowie zwei von Privatpersonen (vgl. Abb. 1). Die Liste der Teilnehmenden findet sich im Anhang.

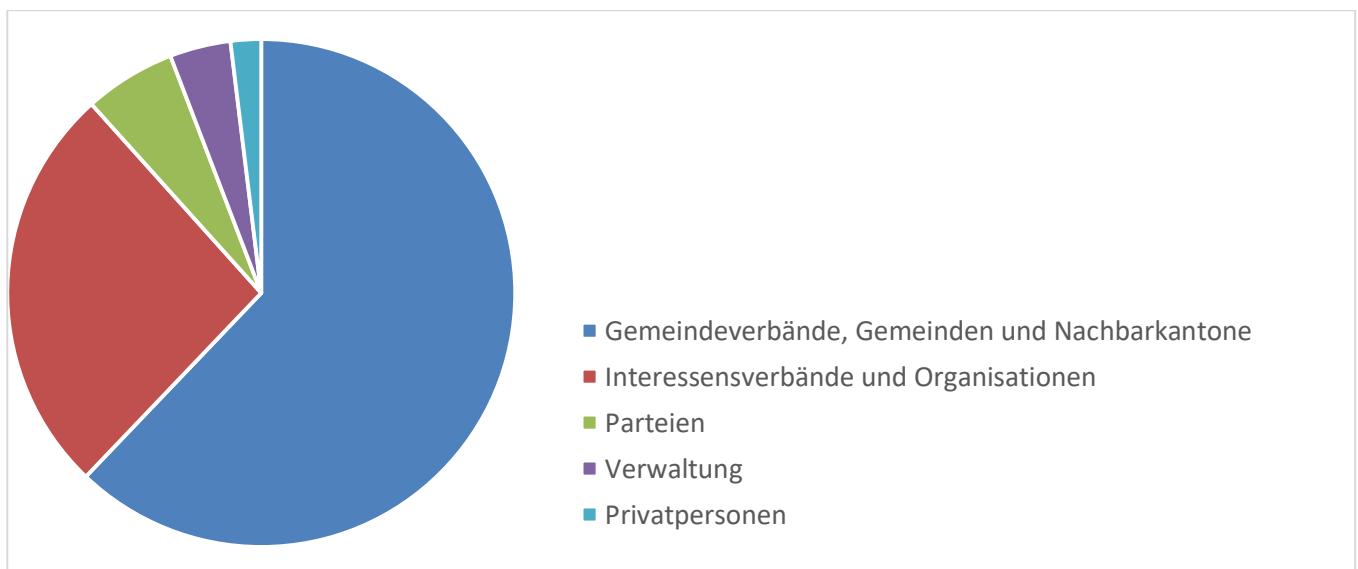


Abb. 1 Teilnehmende der Mitwirkung

Nach Abzug von gleichlautenden und inhaltlich ähnlichen Anträgen sind im Rahmen der Vernehmlassung rund 200 verschiedene Bemerkungen und rund 480 Anträge eingegangen. Darunter befanden sich sehr konkrete Anträge wie auch allgemein gefasste Stellungnahmen.

Sämtliche Rückmeldungen wurden von der Projektleitung mit Unterstützung des externen Büros gesichtet und beurteilt. Punktuell wurden auch zuständige Fachpersonen aus der Verwaltung einbezogen. Zentrale Elemente aus der Vernehmlassung wurden am 4. März 2026 mit dem Projektteam und am 18. März 2026 mit der Steuerungsgruppe besprochen.

2 Befragung zur Zustimmung mit der Vorlage

Rund zwei Drittel derjenigen, die an der Vernehmlassung teilnahmen, beantworteten auch generelle Fragen zu ihrer Zufriedenheit mit der Vorlage. Das PGM wird von diesen mehrheitlich unterstützt, begrüsst und als wichtigen Schritt hin zu einer verkehrsmittelübergreifenden und koordinierten Weiterentwicklung des kantonalen Verkehrssystems anerkannt. Das neue Instrument PGM wird kaum in Frage gestellt. Die Vernehmlassungsbotschaft wurde von rund drei Vierteln der Antwortenden als verständlich beurteilt.

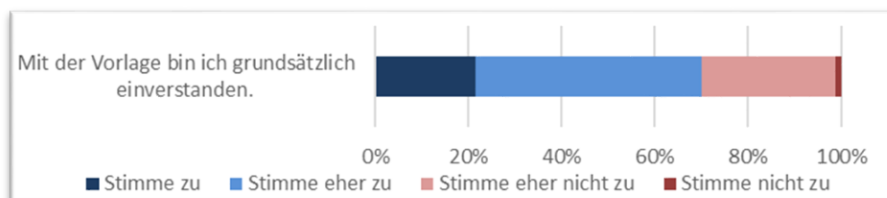


Abb. 2 Befragungsergebnis zum grundsätzlichen Einverständnis mit dem PGM

Allerdings antworteten auch knapp 30 Prozent derjenigen, welche die Fragen beantworteten, dass sie der Vorlage in der zur Vernehmlassung gestellten Fassung eher nicht zustimmen (siehe Abb. 2). Die kritische Haltung bezog sich insbesondere auf das Massnahmenprogramm Mobilität. Wie sich aus den Bemerkungen und den weiteren Antworten erschliesst, betrifft ein grosser Teil davon den aus Sicht der Antwortenden unzureichenden Umgang mit einzelnen Verkehrsmitteln. Den öffentlichen Verkehr (öV) und den Veloverkehr sehen einige Teilnehmende nicht in derselben Tiefe behandelt und mit zu wenigen griffigen Massnahmen gefördert. Demgegenüber wird auch die Haltung vertreten, diese Verkehrsmittel würden gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu stark bevorzugt behandelt. Daneben kann jedoch auch die Unzufriedenheit mit einzelnen Elementen oder Massnahmen des PGM zur kritischen Beurteilung der Vorlage geführt haben. Grundsätzlich zeigen sich darin die bekannten unterschiedlichen Standpunkte der Parteien und Interessenvertretungen in Bezug auf die zukünftigen Schwerpunkte der Mobilitätspolitik. Die SVP lehnte die Vorlage insgesamt ab.

Der kritische Tenor bezüglich des Umgangs mit dem Veloverkehr zeigt sich in der Beantwortung der Frage nach dem Einverständnis mit den drei Programmpaketen (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velowegnetz sowie Strassenabwasserbehandlung, siehe Abb. 3). Die unterstützenden Stimmen überwiegen nur knapp. Darin spiegelt sich insbesondere die Unzufriedenheit mit dem Umgang mit dem Veloverkehr, aber auch mit der verspäteten Umsetzung behindertengerechter Bushaltestellen.

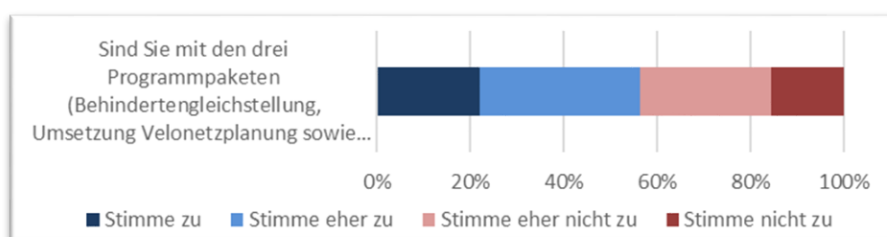


Abb. 3 Befragungsergebnis zum Einverständnis mit den Programmpaketen

Die Sammelrubriken, als Instrument des PGM, das in veränderter Form aus dem Bauprogramm Kantonsstrassen übernommen wurde, fand grossmehrheitlich Anklang. Nur vereinzelt wurden dazu auch kritische Bemerkungen gemacht (vgl. Abb. 4).

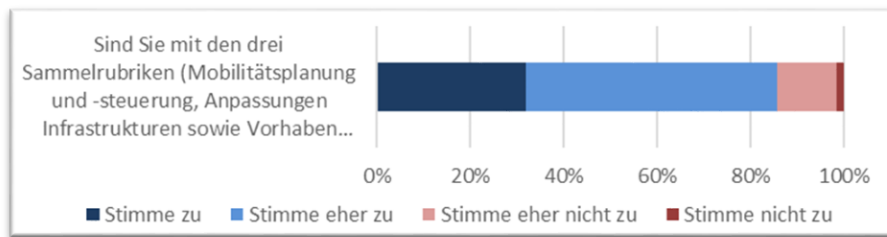


Abb. 4 Befragungsergebnis zum Einverständnis mit den Sammelrubriken

Unabhängig von den Standpunkten kam in den Bemerkungen sowie in den Anträgen zur Vorlage PGM eine konstruktiv-kritische Haltung zum Ausdruck. Die Rückmeldungen wurden zum Anlass genommen, die Vorlage weiter zu verbessern und noch verständlicher zu erläutern.

3 Allgemeine Würdigung

Das neue Instrument PGM wird grossmehrheitlich unterstützt und begrüsst. Wo Elemente daraus kritisiert werden, wird, mit einer Ausnahme, nicht das Instrument PGM in Frage gestellt.

Die Erarbeitungssystematik und das Bewertungssystem werden grossmehrheitlich als nachvollziehbar und richtig angesehen. Das noch fehlende Monitoring mit messbaren Zielen wird von verschiedenen Seiten gefordert.

Die neu geschaffenen Programmpakete (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velowegnetz und Strassenabwasserbehandlung) werden positiv aufgenommen. Zahlreiche Stellungnehmende fordern im Zusammenhang mit dem Programmpaket Velowegnetz eine konsequente und rasche Umsetzung von Velomassnahmen und vereinzelt eine Erhöhung der Mittel und/oder Priorisierung zugunsten des Veloverkehrs. Ausserdem dürfe die Umsetzung der Massnahmen innerhalb der Programmpakete durch die notwendige Priorisierung und das bekannte Ressourcenproblem nicht zu Verzögerungen führen. Weiter werden vereinzelt zusätzliche Programmpakete zu den Themen Busbeschleunigung, Fussverkehr und Lärmschutz gefordert. In den Themen Verkehrsmanagement beziehungsweise Busbeschleunigung wird von einem breiten Kreis eine raschere Umsetzung gefordert.

Die Reduktion der im Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2023–2026 enthaltenen 15 Sammelrubriken auf drei Sammelrubriken im PGM, stösst auf breite Zustimmung. Die neuen Sammelrubriken sollen mit ausreichenden finanziellen Mitteln versehen werden, um flexibel und zeitnah auf Bedürfnisse zur Umsetzung kleinerer Massnahmen reagieren zu können.

Verständlicherweise fokussieren verschiedene Anträge, insbesondere von Gemeindeverbänden sowie Gemeinden, auf konkrete Anliegen wie beispielsweise die Umpriorisierung einer Einzelmassnahme in ihrer Region respektive Gemeinde.

4 Schwerpunktthemen der Mitwirkung

In der Folge wird detaillierter auf einige Punkte der Vorlage eingegangen, zu denen in der Vernehmlassung mehrere oder auch besonders relevante Bemerkungen und Anträge eingegangen sind. Zu jedem Kapitel wird in kursiver Schrift erläutert, welche Änderungen an der Vorlage vorgenommen wurden, um den Anliegen der Stellungnehmenden Rechnung zu tragen.

4.1 Gesamtverkehrsplanung

Das neue Instrument PGM ist darauf angelegt, in der Infrastrukturplanung eine gesamtverkehrliche Sicht einzunehmen und die Massnahmen im Sinne der gesamtverkehrlichen Strategie abzustimmen. Für verschiedene Stellungnehmende kommt dieser gesamtverkehrliche Aspekt des PGM jedoch zu kurz. Sie verstehen das PGM in der Fassung der Vernehmlassungsbotschaft teilweise als Fortführung des Bauprogramms Kantonsstrassen und interpretieren dies als Bevorzugung des MIV. Dem öV und dem Veloverkehr, aber auch dem Fussverkehr, werden ihrer Meinung nach zu wenig Gewicht gegeben. Darin sehen sie einen Widerspruch zum Strategieteil, in welchem insbesondere dem öV, dem Velo- und dem Fussverkehr grosse Bedeutung bei der Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse im Kanton Luzern gegeben wird.

- *In einem neuen Kapitel der Botschaft (Kapitel 4.2) werden die Möglichkeiten und Grenzen des PGM ausführlicher dargestellt. Das Massnahmenprogramm Mobilität ist das neue zentrale Instrument zur verkehrsmittelübergreifenden Abstimmung von Massnahmen der Mobilität auf kantonaler Stufe. Nicht überall jedoch ist der Kanton zuständig. Das Kapitel gibt einen groben Überblick über die Zuständigkeiten je Verkehrsmittel und Verkehrsart, aus welchen sich weitgehend auch die Möglichkeiten und Grenzen des Massnahmenprogramms Mobilität ergeben. Zudem wird an verschiedenen Stellen im Botschaftstext besser dargestellt, dass die Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete auf Kantonsstrassen in den meisten Fällen mehreren Verkehrsmitteln dienen. Weder soll der Eindruck entstehen, dass mit Kantonsstrassenprojekten einseitig der MIV gefördert wird, noch dass die Verbesserungen nur dem öV und dem Fuss- und Veloverkehr dienen.*

Der Verband Luzerner Gemeinden (VLG) und einige Gemeinden beantragen, es seien Massnahmen und Mittel für die Gesamtverkehrssysteme aller regionalen Zentren vorzusehen.

- *In verschiedenen Räumen und Zentren sind Weiterentwicklungen der Gesamtverkehrssysteme bereits in Massnahmen des PGM vorgesehen. Neben Infrastrukturmassnahmen spielen dabei insbesondere Verkehrsmanagement-Massnahmen eine bedeutende Rolle.*

4.2 Massnahmenbewertung

Mehrere Stellungnehmende, so der Gemeindeverband Idee Seetal und mehrere Gemeinden, würden sich eine transparentere Darstellung der Bewertungsergebnisse wünschen.

- *Die Bewertung der rund 200 Massnahmen erfolgte auf drei Stufen. Auf der ersten Stufe wurde eine Kostenwirksamkeitsanalyse anhand von zehn Kriterien durchgeführt. Schon hier waren Interpretationen durch die Bearbeiter notwendig, da den meisten bewerteten Massnahmen die Planung erst bevorsteht und noch kaum Grundlagen vorlagen. Dasselbe galt für die zweite Stufe, auf der vier weitere Kriterien einbezogen wurden. Schliesslich erfolgte auf der dritten Stufe eine Beurteilung vor dem Hintergrund des voraussichtlich verfügbaren finanziellen Rahmens sowie eine solche zur regionalen Verteilung der Massnahmen. Hier kommen auch politische Überlegungen ins Spiel, die gegenüber den fachlichen abzuwägen waren.*

Aus zwei Gründen lassen sich deshalb die Bewertungsergebnisse nicht transparent darstellen: Erstens ist die Priorisierung einer Massnahme das Ergebnis eines ganzen Prozesses und lässt sich nicht einfach anhand der einzelnen Bewertungen nachvollziehen. Und zweitens wäre es im Rahmen der Erarbeitung des PGM nicht leistbar gewesen, zumindest die fachlichen Bewertungen so detailliert zu dokumentieren, damit sie auch für interessierte Dritte verständlich und nachvollziehbar gewesen wären.

Die GLP, GRÜNE und VCS kritisieren die doppelte Gewichtung der Verkehrskriterien bei der Massnahmenbewertung und fordern den Verzicht darauf. Damit sollen die Auswirkungen auf die Siedlung und die Umwelt stärker berücksichtigt werden.

- *An der vorgenommenen doppelten Gewichtung der Kriterien im Bereich Verkehr wird festgehalten. Dies scheint gerechtfertigt, da Massnahmen an der Infrastruktur der Kantonsstrassen bewertet werden, die ihre Hauptwirkung im Verkehrsbereich haben sollen. Siedlungs- oder Umweltmassnahmen entlang der Kantonsstrassen werden nicht diesem Bewertungsprozess unterzogen. Ausserdem spricht die Umsetzung der kantonalen Mobilitätsstrategie, in welcher die verkehrliche Erreichbarkeit eine wichtige Rolle spielt, für die stärkere Gewichtung der Verkehrskriterien.*

4.3 Finanzierung

Verschiedene Bemerkungen und Anträge wurden auch zu den Finanzierungsaspekten des PGM eingereicht.

- *Massgebend für Fragen der Finanzierung ist die Botschaft über die künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs..*

4.4 Strategiebezug

GRÜNE, VCS und WWF orten Widersprüche zwischen dem Strategieteil mit seiner 4V-Strategie und dem Massnahmenprogramm Mobilität. Ihrer Meinung nach sind die vorgeschlagenen Massnahmen nicht dazu geeignet, die 4V-Strategie umzusetzen.

- *Das Kapitel 4.1 schlägt die Brücke zwischen dem Strategie- und dem Massnahmenteil (Massnahmenprogramm Mobilität). Es wurde ausgeweitet, um die Umsetzung der 4V-Strategie ausführlicher zu erläutern. Einen besonderen Stellenwert haben darin das Mobilitätsmanagement einerseits und das Verkehrsmanagement andererseits. Diese beiden Massnahmentypen sind zentral für die Strategieansätze «Vermeiden», «Verlagern» und «Verträglich abwickeln».*
Mehrfach wird in der Botschaft versucht, deutlicher das Missverständnis auszuräumen, dass es sich bei den Einzelmassnahmen an den Kantonsstrassen um MIV-fördernde Massnahmen handle. Eine grosse Anzahl der Einzelmassnahmen sind Gesamtverkehrsmassnahmen, die Nutzen für alle Verkehrsmittel bringen, während zahlreiche weitere Massnahmen den Schwerpunkt ihres Nutzens explizit für den Veloverkehr oder den öV erbringen.

4.5 Priorisierung der Einzelmassnahmen

Erwartungsgemäss äusserten sich zahlreiche Gemeindeverbände und Gemeinden zur Priorisierung von Einzelmassnahmen auf ihrem Gebiet. In den meisten Fällen beantragten sie eine frühere Realisierung ihrer Massnahme als in der Vernehmlassungsbotschaft vorgesehen. Einige Stellungnehmende beantragten gar die Aufnahme neuer Massnahmen ins PGM. Die GLP verlangt demgegenüber den Verzicht auf die Reussportbrücke. Die SVP lehnt die Beilage 1 der Vernehmlassungsbotschaft mit den Massnahmenlisten der Beschlussperiode insgesamt ab.

- *Die Priorisierung der Massnahmen beruht auf der einheitlichen Anwendung einer Bewertungsmethodik sowie der Berücksichtigung der Finanzierbarkeit und der regionalen Verteilung. Selbst wenn Massnahmen aus finanziellen Gründen zeitlich verschoben werden mussten, geschah dies immer in einer Abwägung gegenüber den Argumenten aus der fachlichen Bewertung.*

Aus diesen Gründen kam der Kanton in fast allen Fällen nicht auf die Priorisierung zurück. Ausnahmen wurden dort gemacht, wo neue Informationen eine Wiedererwägung nahelegten.

Folgende Massnahmen wurden neu priorisiert:

- *PGM 1-1172, Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öV auf der Ringstrasse*
- *PGM 1-1173, Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öV (Busspur, Haltestellen) mit Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse*
- *PGM-1-1181, Escholz matt-Marbach/Flühli, Under Tendli – Hinder Lamm*

Folgende Massnahme wurde neu ergänzt:

- *Greppen, Kantonsgrenze Schwyz – Greppen Dorfstrasse Süd, Erstellen RVA (Hauptverbindung), Anpassung GNP, Neubau Kunstbauten, Anpassung Bushaltestellen*

Folgende Massnahme wurde gestrichen:

- *PGM 1-1086, Malters, Knoten K 33/33b. (Der dortige Unfallschwerpunkt besteht nicht mehr.)*

4.6 Grossprojekte

Die Region Luzern West und ein Dutzend Gemeinden fordern eine raschere Planung der Umfahrung Alberswil/Schötz bereits in der Umsetzungsperiode 2027-30 und eine anschliessende nahtlose Umsetzung der Umfahrungen Alberswil/Schötz und Wolhusen.

Die Mitte unterstützt das in der Vorlage vorgeschlagene Vorgehen mit Grossprojekten. FDP, Die Liberalen sprechen sich dafür aus, dass Grossprojekte wie die Umfahrung Wolhusen auch im ländlichen Raum möglich sein müssen – dies mit Bezug auf den Strategieteil, welcher für den ländlichen Raum eine Erhaltung der Qualität des Verkehrssystems für den MIV vorsieht. Die SVP anerkennt, dass Volksabstimmungen über die Umfahrungen vorgesehen sind. Die SP wünscht Klarheit darüber, inwiefern einzelne Gemeinden von Grossprojekten profitieren oder benachteiligt werden, die GLP eine Prüfung des Beitrags der Umfahrungen zur Zielerreichung gemäss ZuMoLu sowie auf deren Ressourcenverbrauch. GRÜNE, VCS, WWF, VVL sprechen sich demgegenüber für den Verzicht auf die Planungen der vier Umfahrungsstrassen aus.

- *Die Vorlage bleibt bezüglich des Umgangs mit den vier Umfahrungsprojekten unverändert: Einerseits werden Projekte für die Umfahrungsstrassen ausgearbeitet, um auf dieser Basis Volksentscheide zu ermöglichen, andererseits werden in allen vier Räumen Gesamtverkehrsplanungen erarbeitet, welche die Grundlage sein können für aufwärtskompatible Massnahmen, für flankierende Massnahmen im Fall eines Volksentscheids zugunsten der Umfahrung sowie für alternative Massnahmen im Fall einer Ablehnung der Umfahrungsstrasse.*

4.7 Veloverkehr

SP, GRÜNE, DIE MITTE, VCS, Region Luzern West, Gemeinden und weitere vermissen eine Darstellung des Velokonzepts im PGM, welche dem Stellenwert des Velos gegenüber den anderen Verkehrsmitteln gerecht wird. SP und Pro Velo wünschen sich zudem eine raschere Umsetzung des Velokonzepts im dafür vorgesehenen Programmpaket bereits ab der Umsetzungsperiode 2027-30.

- *Die Umsetzung des neuen Velowegnetzes ist in das Massnahmenprogramm Mobilität, den Massnahmenteil des PGM, integriert. Zum Zeitpunkt der Vernehmlassung waren die Entwürfe des Velowegnetzes und die entsprechende Richtplananpassung noch nicht publik. Seit dem 6. März 2026 ist nun aber auch diese Vorlage öffentlich und befindet sich in der Vernehmlassung. Damit ist die Ausgangslage gegeben, mehr über das Velowegnetz in die Botschaft zum PGM aufzunehmen. Im Frühling und Sommer 2026 wird bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) die Umsetzungsplanung für das Velowegnetz vorbereitet. Es ist vorgesehen, in der Umsetzungsperiode 2027–30 des PGM auch erste Massnahmen auf der Basis der neuen kantonalen Standards, beschlossen anfangs 2026, umzusetzen. Hauptsächlich wird diese Umsetzungsperiode jedoch zur Planung der dringlichsten Massnahmen genutzt werden müssen. Zu berücksichtigen ist, dass Teile der Umsetzung bereits geplant werden, nämlich im Rahmen von Einzelmassnahmen an den Kantonsstrassen, die auch Radverkehrsanlagen umfassen.*

4.8 Öffentlicher Verkehr

Die MITTE, die Region Luzern West, IDEE SEETAL, mehrere Gemeinden und weitere Stellungnehmende gelangten zum Eindruck, dass der öV im PGM einen zu tiefen Stellenwert geniesse. Spezifisch finden Pro Bahn, VVL, GLP und weitere Stellungnehmende, dass das Thema Busbeschleunigung nicht seiner Bedeutung entsprechend dargestellt sei. Die SP, VCS und VVL beantragen ein Programmpaket Busbeschleunigung. Busbeschleunigungsmassnahmen seien zentral für die Umsetzung des "Verlagerns" gemäss der 4V-Strategie und der politische Willen sei im Kanton Luzern vorhanden. Die SP und einige Gemeinden sehen zudem die öV-Angebotsmassnahmen als zu oberflächlich behandelt an.

- *Das PGM will den öV auf Augenhöhe mit den anderen Verkehrsmitteln behandeln. Allerdings liegen die Kompetenzen und die Finanzierung im öV nur teilweise beim Kanton. Deshalb ist ein Gesamtbild der Planungen im öV nicht in derselben Art möglich wie für andere Verkehrsmittel. Ein neues Kapitel 4.2 der Botschaft, aber auch das Kapitel 4.7 zu den öV-Angebotsmassnahmen, zeigen diese Möglichkeiten und Grenzen des PGM in der öV-Planung auf. Der Wichtigkeit von Busbeschleunigungsmassnahmen wird Rechnung getragen, indem bei verschiedenen Massnahmen, insbesondere im städtischen Raum, vorgezogene Realisierungen für die Busbeschleunigung oder entsprechende Überbrückungsmassnahmen ermöglicht sind. Teile können in der Umsetzungsperiode 2027–30 (Beschlussperiode) realisiert werden. Das Verkehrsmanagement generell wird in der Botschaft PGM ausführlicher behandelt, um die Wichtigkeit von Massnahmen, die vielfach dem öV bzw. der Busbeschleunigung dienen, hervorstreichen. Das Botschaftskapitel 4.7 zu den öV-Angebotsmassnahmen wurde gegenüber der Vernehmlassungsbotschaft deutlich ausgebaut, um den Strategiebezug dieser Massnahmen und ihre Einordnung besser darzustellen.*

Die Mitte, SP, Region Luzern West und einige Gemeinden wünschen eine bessere Einordnung der Würdigung des Verbundrats.

- *Was im Textteil der Vernehmlassungsbotschaft als Würdigung des Verbundrats enthalten war, wurde mittlerweile durch den Verbundrat aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse überarbeitet und neu verabschiedet. Dieser Text ist nun als "Haltung Verbundrat" in der Beilage 8 enthalten. Im neuen Prozess zur Erarbeitung des PGM wirkte der VVL direkt mit. Dem Verbundrat wird die Gelegenheit gegeben, in der Botschaft PGM seine Haltung zum Ausdruck zu bringen, die sich nicht zwingend mit jener des Kantons decken muss.*

4.9 Behindertengleichstellung

GLP, die Stadt Luzern und der VCS fordern eine raschere Umsetzung der Behindertengleichstellung im öV. Als eine Möglichkeit nennen sie Überbrückungsmassnahmen, wo die Umsetzung behindertengerechter Bushaltestellen noch mehr Zeit in Anspruch nimmt. Da die Umsetzungsfrist des Bundesgesetzes 2023 abgelaufen ist, verlangt der VCS die Festlegung einer neuen Umsetzungsfrist.

Verschiedene Stellungnehmende machen weitere Vorschläge zur Umsetzung. IDEE SEETAL und VVL wünschen sich mehr Pragmatismus bei der Umsetzung und erhoffen sich davon eine raschere Realisierung. LuzernPlus verlangt eine stärkere Priorisierung unter den Haltekanten. Die Organisation Fussverkehr Schweiz verlangt generell ein grösseres Gewicht für die Barrierefreiheit in der Gesamtverkehrsplanung.

- *In der Botschaft wurden die Ausführungen zur effizienteren, bündelweisen Umsetzung im Rahmen des Programmpakets BehiG ergänzt. Zahlreiche Haltekanten werden auch im Rahmen eines Strassenprojekts saniert. Dafür stehen in den nächsten Jahren deutlich mehr Mittel zur Verfügung als im bisherigen Bauprogramm, allein für die Umsetzungsperiode 2027–30 mehr als 40 Mio. Franken. Es ist festzuhalten, dass andere Kantone teilweise eine pragmatischere Umsetzung kennen. Im Kanton Luzern werden die Verbände, z.B. Hindernisfrei Bauen Luzern, in jedes Projekt einbezogen.*

4.10 Räumliche Verteilung

Der VLG und einige Gemeinden orten eine ungleiche geografische Verteilung der Massnahmen des PGM und fordern die ausgewogene Berücksichtigung aller Raumtypen und die Sicherstellung der Erreichbarkeit in den ländlichen Regionen.

- *Ob die räumliche Verteilung der Massnahmen als ausgewogen beurteilt wird, liegt im Auge des Betrachters. Es sollte dafür allerdings die Realisierung von Massnahmen über einen längeren Zeitraum betrachtet werden, da es in einer Vierjahresperiode des PGM immer auch eine zufällige Häufung baureifer Projekte in einem Raumtyp geben kann. Unter Mitbetrachtung der umgesetzten Projekte der letzten Jahre erachtet der Kanton die räumliche Verteilung als ausgewogen. Während in den letzten und auch in den kommenden Jahren der ländliche Raum sehr gut mit Projekten vertreten ist, folgt ab der Umsetzungsperiode 2031–34 (Ausblick) in der Tendenz eine Verschiebung des Schwerpunkts in den Raum der Agglomeration Luzern, wenn viele der aktuell geplanten, dringend notwendigen und zugleich komplexen Projekte mit langer Planungsdauer im Agglomerationsraum baureif werden.*

Anhang: Teilnehmende

Gemeinde:	Adligenswil
	Aesch
	Ballwil
	Beromünster
	Buchrain
	Büron
	Buttisholz
	Dagmersellen
	Dierikon
	Doppleschwand
	Ebikon
	Emmen
	Entlebuch (2 Eingaben)
	Ermensee
	Escholz matt-Marbach
	Ettiswil
	Flühli
	Geuensee
	Gisikon
	Grossdietwil
	Hasle (2 Eingaben)
	Hergiswil
	Hildisrieden
	Hitzkirch
	Hochdorf
	Horw
	Luthern
	Luzern
	Malters
	Mauensee
	Meggen
	Nebikon
	Neuenkirch
	Nottwil
	Pfaffnau
	Rain
	Reiden
	Römerswil
	Romoos
	Root
	Rothenburg
	Ruswil
	Schenkon
	Schlierbach
	Schongau
	Schötz

Gemeinde (Fortsetzung):	Schwarzenberg Sursee Triengen Werthenstein Wikon Willisau Wolhusen Zell
Gemeindeverband:	Gemeindeverband LuzernPlus IDEE SEETAL Region Luzern West RET Sursee-Mittelland Zofingenregio
Nachbarkanton:	Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Bern, Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Nidwalden, Baudirektion
Partei:	Die Mitte Kanton Luzern FDP.Die Liberalen Luzern GRÜNE Luzern Grünliberale Partei Kanton Luzern (GLP) SP Kanton Luzern SVP Kanton Luzern
Organisation:	BLS AG Caritas Zentralschweiz Fachstelle für hindernisfreies Bauen Kanton Luzern Gesundheits-und Sozialdepartement Kanton Luzern Komitee BypassPLUS Luzerner Wanderwege Maus Frères SA Migros Luzern Mobility Genossenschaft Pfister Pro Bahn Zentralschweiz Pro Infirmis Region Mitte Pro Velo Luzern Schweizer Paraplegiker Stiftung Touring Club Schweiz, Sektion Luzern NW/OW Verband der Quartiervereine der Stadt Luzern VQSL WWF Luzern Zugerland Verkehrsbetriebe AG
Verband:	ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband Coop espace.mobilité Fussverkehr Schweiz IKEA AG KMU und Gewerbeverband Kanton Luzern Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband sbv VCS Luzern Verband Luzerner Gemeinden (VLG)

Verwaltungsnahe Einheit:	Dienststelle Umwelt und Energie, Kanton Luzern Kanton Luzern, Finanzdepartement LUSTAT Statistik Luzern Verkehrsverbund Luzern
Privat:	Privater Teilnehmer 1 Privater Teilnehmer 2