



Luzern, 20. September 2022

**Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton
Luzern und Gesetz über das Programm
Gesamtmobilität (Mantelerlass zum
Programm Gesamtmobilität)**

*Mitwirkungsbericht zur Vernehmlassung
vom 2. November 2021 bis 11. März 2022*

Inhaltsverzeichnis

1 Rege Mitwirkung	3
2 Umfrage zur Zustimmung	4
3 Allgemeine Würdigung	5
3.1 Genereller Eindruck	5
3.2 Abgrenzung Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021	5
3.3 Abgrenzung Richtplanrevision 2020ff	5
4 Schwerpunktthemen der Mitwirkung	7
4.1 Verkehrsperspektiven 2050	7
4.2 Umgang mit Schlüsselprojekten Bypass / DBL	7
4.3 Digitalisierung	8
4.4 Elektrifizierung und alternative Antriebe	8
4.5 Bodenverbrauch	9
4.6 Finanzierung und Kosten des Verkehrs	9
4.7 MIV-Erreichbarkeit und Wirtschaftsverkehr	9
4.8 Umsetzung «Programm Gesamtmobilität»	10
4.9 Umgang mit Zielkonflikten	10
Anhang	11

1 Rege Mitwirkung

Der Entwurf des Planungsberichtes zum Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (kurz Zumolu) sowie die damit zusammenhängende Botschaft zur Gesetzesanpassungen wurde vom 2. November 2021 bis zum 11. März 2022 über das E-Mitwirkungs-Online-Tool in eine breite öffentliche Vernehmlassung gegeben. Insgesamt äusserten sich 73 Gruppierungen, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger zum Bericht und den Gesetzesanpassungen. Von den 73 Stellungnahmen stammen 6 von Parteien, 40 von Gemeindeverbänden und Gemeinden, 3 von Nachbarkantonen, 17 von weiteren Interessenverbänden und Organisationen, 5 aus der Verwaltung oder verwaltungsnahen Einheiten sowie 2 von Privatpersonen. 17 der Stellungnehmenden schlossen sich den Vernehmlassungsantworten von regionalen Verbänden und Organisationen an. Nach Abzug von gleichlautenden und inhaltlich ähnlichen Stellungnahmen sind im Rahmen der Vernehmlassung rund 700 verschiedene Bemerkungen und Anträge – sowohl sehr konkreter als auch allgemeiner Natur – eingegangen.

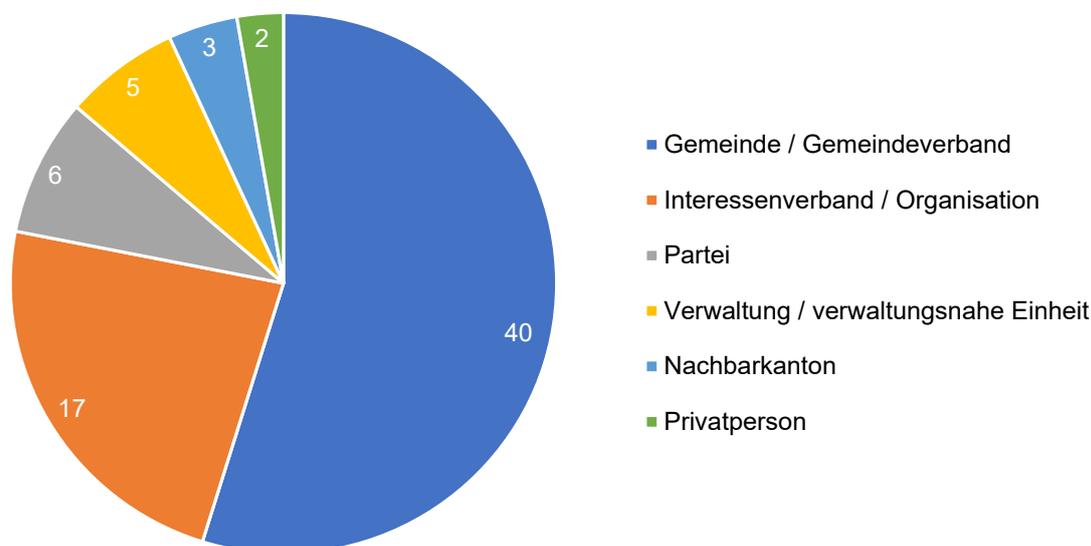


Abb. 1: Übersicht Anzahl Stellungnehmende pro Teilnehmendenkategorie

Sämtliche Rückmeldungen wurden von der Projektleitung mit Unterstützung des externen Büros gesichtet und beurteilt. Punktuell wurden auch zuständige Fachpersonen aus der Verwaltung miteinbezogen. Zentrale Elemente aus der Vernehmlassung wurden zusätzlich mit der Projekt- und mit der Steuerungsgruppe besprochen. Der Regierungsrat diskutierte die Vernehmlassungsergebnisse und wie diese im weiteren Prozess berücksichtigt werden sollten. Nachfolgend werden die wichtigsten Rückmeldungen zu verschiedenen Themen aus dem Planungsbericht Zumolu und den damit zusammenhängenden Gesetzesanpassungen in zusammengefasster Form wiedergegeben.

⇒ *Je Thema/Kapitel wird anschliessend direkt in kursiver Schrift die Beurteilung aus Sicht Kanton festgehalten.*

2 Umfrage zur Zustimmung

Um den Zustimmungsgrad zum Entwurf des Planungsberichtes Zumolu herzuleiten, wurden vier Fragen gestellt, zu welchen die Stellungnehmenden die Antworten «stimme zu», «stimme eher zu», «stimme eher nicht zu», «stimme nicht zu» und «keine Antwort» wählen konnten. Die Beantwortung dieser Fragen war freiwillig.

42 Stellungnehmende haben diese beantwortet. Stellungnehmende, welche sich den Vernehmlassungsantworten von regionalen Verbänden und Organisationen anschlossen, werden bei der Auswertung nicht berücksichtigt. Weiter werden auch per Brief eingegangene Stellungnahmen nicht berücksichtigt. Die Befragung erfolgte ausschliesslich über das Online-Tool «E-Mitwirkung».

Insgesamt kann festgehalten werden, dass der Entwurf des Planungsberichtes Zumolu grösstenteils unterstützt wird. Die Zustimmung ist gemäss Abb. 2 mehrheitlich positiv und zeigt, dass der vorgeschlagene Weg breit akzeptiert ist. Sowohl dem Inhalt und Aufbau des Planungsberichtes als auch der übergreifenden Vision und den Zielsetzungen stimmt ein Grossteil der Teilnehmenden (>75 %) zu. Eine teilweise kritische, ablehnende Haltung zeigt sich insbesondere bei den Stossrichtungen sowie dem geplanten Planungsinstrument «Programm Gesamtmobilität». Bei den Stossrichtungen werden teilweise andere Lösungsansätze zur Zielerreichung konkrete Massnahmen für bestimmte Themen sowie Regionen gefordert. Konkrete Massnahmen sind jedoch nicht Bestandteil des Entwurfs des Planungsberichtes Zumolu und werden nachgelagert zum vorliegenden Strategieteil in einem separaten Massnahmenprogramm Mobilität erarbeitet. Die teilweise ablehnende Haltung zum neuen Planungsinstrument lässt sich primär damit begründen, dass mehrere Stellungnehmende nicht damit einverstanden waren, dass der Massnahmenteil dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme anstelle zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll.

1) Sind Sie mit dem Inhalt und dem Aufbau des Vernehmlassungsentwurfs des Planungsberichts Zukunft Mobilität im Kanton Luzern grundsätzlich einverstanden?



2) Unterstützen Sie die übergreifende Vision, die kantonsweit einheitlichen Ziele sowie die Ziele pro Raumtyp?



3) Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, mit welchen Stossrichtungen die gesetzten Ziele erreicht werden sollen?



4) Unterstützen Sie das neue Planungsinstrument Programm Gesamtmobilität und die damit verbundenen gesetzlichen Anpassungen?



Abb. 2: Übersicht Grad der Zustimmung zu den vier Vernehmlassungsfragen

3 Allgemeine Würdigung

3.1 Genereller Eindruck

Dass der Kanton Luzern eine Strategie für den Umgang mit den zukünftigen Mobilitäts Herausforderungen vorlegt und dazu auch ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durchgeführt hat, wird ausnahmslos begrüsst. Die breite Auslegeordnung und das Aufzeigen der Entwicklungen und Herausforderungen im Zusammenhang mit der Mobilität werden positiv gewürdigt. Die Vision sowie die daraus abgeleiteten Ziele und strategischen Stossrichtungen werden kritisch analysiert und dabei grossmehrheitlich unterstützt. In diesem Zusammenhang wird verschiedentlich auch eine konsequente Umsetzung der formulierten Zielsetzungen und Stossrichtungen gefordert. Ebenfalls findet das Programm Gesamtmobilität breite Zustimmung, obwohl dazu derzeit noch verschiedene Fragen ungeklärt sind. Insbesondere die Zusammenführung der verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel und deren gemeinsame Behandlung im neuen Programm Gesamtmobilität werden grundsätzlich begrüsst, da dies eine ganzheitliche Betrachtungsweise fördert. Die damit verbundene Aufteilung in einen Strategieteil und einen Massnahmenteil wird als richtig beurteilt. Vereinzelt bevorzugen jedoch statt einer Neugestaltung der Planungsinstrumente den Status quo und stellen sich gegen das Programm Gesamtmobilität in der angestrebten Form.

Erfreulich ist, dass auch Interessenverbände, die nicht in allen Bereichen mit dem Bericht übereinstimmen, die geleistete Arbeit verdanken und das Ergebnis dieser Arbeit als wichtigen Schritt erachten, um die Mobilitäts Herausforderungen im Kanton Luzern anzugehen. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass sich die bekannten unterschiedlichen Standpunkte der verschiedenen Parteien und Interessenvertretungen in Bezug auf die zukünftigen Schwerpunkte der Mobilitätspolitik auch im Vernehmlassungsergebnis deutlich widerspiegeln.

3.2 Abgrenzung Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021

Der [Planungsbericht](#) über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern zeigt auf, wie der Kanton Luzern in den kommenden Jahren die Anpassung an das sich verändernde Klima anpackt und wie er den Klimaschutz mit dem Ziel «Netto null Treibhausgasemissionen bis 2050» vorantreiben will. Dabei spielt auch das Handlungsfeld Mobilität eine wichtige Rolle.

Verschieden Rückmeldungen haben einen engen Bezug zum Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern. Mehrmals wurden beispielsweise der Zeitraum zur Erreichung des «Netto-Null-Ziels» des Kanton Luzerns in Frage gestellt, was nicht Bestandteil der Planungsberichtes Zumolu ist. Zudem wurde vereinzelt kritisiert, dass einzelne Ziele und Stossrichtungen nicht abschliessend mit dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik übereinstimmen respektive die in Zumolu aufgezeigte Richtung in diesem Zusammenhang zu wenig weit gehen würden.

Der Kantonsrat hat den Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 am 21. März 2022 zustimmend zur Kenntnis genommen. Rückmeldungen, welche direkt auf diesen Bericht bezogen waren, konnten im Zusammenhang mit Zumolu nicht beurteilt werden. Der Planungsbericht Klima- und Energiepolitik 2021 umfasst Massnahmen im Bereich der Mobilität, welche basierend auf der zustimmenden Kenntnisnahme durch den Kantonsrat umgesetzt werden. Die beiden Planungsberichte sind sowohl strategisch als auch auf Massnahmenebene abgestimmt.

3.3 Abgrenzung Richtplanrevision 2020ff

Die Abstimmung des Projekts Zumolu mit der Revision des KRP ist von grosser Bedeutung. Das Projekt bildet die Basis für die KRP-Inhalte zur Mobilität. Insbesondere die Ziele und strategischen Stossrichtungen aus dem Projekt Zumolu fliessen zu einem grossen Teil unver-

ändert in den Abschnitt Mobilität des neuen Kapitels Z des Richtplans ein. Zwischen den zuständigen Gremien für das Projekt Zumolu und KRP fand und findet ein intensiver Austausch statt. Im Richtplanprozess erfolgten vielfältige Rückkoppelungen auf das Projekt Zumolu – und umgekehrt. So orientiert sich das Projekt Zumolu mitunter an der Raumstruktur, den Handlungsräumen sowie den Raumtypen des KRP.

Verschiedene Inhalte aus dem Projekt Zumolu sind somit die Grundlage für die Revision des KRP und werden mit dem vorliegenden Planungsbericht für eine Beurteilung zugänglich gemacht. Demgegenüber stehen Inhalte, die aus der Revision des KRP als Grundlage für das Projekt Zumolu dienen und als solche nicht Bestandteil der Vernehmlassung zum Planungsbericht Zumolu waren. Diese werden im Revisionsprozess des KRP Teil der Vernehmlassung sein und als Bestandteil des KRP verabschiedet. So betreffen verschiedene Vernehmlassungsantworten im Kern nicht den Planungsbericht Zumolu, sondern haben einen engen Bezug zur kantonalen Richtplanrevision. Insbesondere zu den Inhalten von Kapitel 4.5 Ziele pro Raumtyp sind diverse Rückmeldungen eingegangen, welche den Richtplan respektive die Karte «Raumentwicklungsstrategie Kanton Luzern» betreffen. Die entsprechenden Eingaben wurden an das Bearbeitungsteam der kantonalen Richtplanrevision weitergeleitet und dort weiterbearbeitet. In der Zumolu-Vernehmlassung werden sie deshalb nicht kommentiert.

4 Schwerpunktt Themen der Mitwirkung

4.1 Verkehrsperspektiven 2050

Die Verkehrsperspektiven 2040 werden im Entwurf des Planungsberichtes Zumolu als Grundlage auf Bundesstufe verwendet. Während der Erarbeitung des Planungsberichtes wurden die Verkehrsperspektiven überarbeitet, zum Zeitpunkt der Mitwirkung war die aktualisierte Fassung «Verkehrsperspektive 2050» bereits publiziert. Verschiedene Stellungnahmen fordern eine Aktualisierung und Anpassung von Zumolu entsprechend den neuen Verkehrsperspektiven 2050 auf Bundesebene.

Der Bundesrat hat die «Verkehrsperspektiven 2050» verabschiedet. Diese wurden aber nicht im eidgenössischen Parlament beraten und stellen deshalb kein politisch verbindliches Zielbild dar. In den Verkehrsperspektiven 2050 zeigt das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) auf, dass der Verkehr und die Mobilität auch in Zukunft wächst. In den Verkehrsperspektiven 2050 werden vier unterschiedliche Szenarien aufgezeigt, wie sich der Personen- und Güterverkehr entwickeln könnten. Grundsätzlich zeigt das UVEK auf, dass auch in Zukunft der Verkehr und die Mobilität wachsen, je nach Szenario unterscheidet sich aber die Entwicklung des Verkehrs. Das Szenario «Basis» zeigt eine Verkehrsentwicklung auf, die sich an den Mobilitätszielen des Bundes orientiert. Es stellt die Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und die Angebotsentwicklung des Bundes dar und dient beispielsweise zur Beurteilung der Agglomerationsprogramme durch den Bund. Die drei weiteren Szenarien veranschaulichen das Spektrum an möglichen Entwicklungen.

⇒ *Die Verkehrsperspektiven 2050 wurden in Kapitel 2 «Entwicklungen» aufgenommen. Sie stellen für die in Zumolu festgelegten Ziele, Strategien und Stossrichtungen respektive für das zukünftige Programm Gesamtmobilität eine von mehreren Grundlagen dar. Das Szenario «Basis» und die darin hinterlegten Annahmen für die Entwicklung hin zu einer ressourceneffizienten Mobilität von Personen und Gütern wird als zweckmässig erachtet.*

4.2 Umgang mit Schlüsselprojekten Bypass / DBL

Das Gesamtsystem Bypass Luzern und der Durchgangsbahnhof Luzern stellen geplante, übergeordnete Verkehrsinfrastrukturausbauten dar. Der Bypass Luzern ist ein Nationalstrassenprojekt, er ist Bestandteil des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse) des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Der Bypass Luzern dient der Entflechtung des nationalen Durchgangsverkehrs vom Regionalverkehr und bewältigt den (inter-)nationalen Transitverkehr auf der Strasse, sofern dieser nicht auf die Schiene verlagert werden kann. Der Durchgangsbahnhof Luzern ist ein Bestandteil des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP Bahninfrastruktur) des Bundesamts für Verkehr (BAV), er beinhaltet die unterirdische Durchmesserlinie mit vier tiefergelegten Gleisen. Die Sicherung der Finanzierung für die Realisierung des Durchgangsbahnhof Luzern inkl. ergänzender Massnahmen wird im Rahmen der Botschaft 2026 erwartet.

Im Entwurf des Planungsberichtes Zumolu sind sowohl der Bypass Luzern als auch der Durchgangsbahnhof Luzern unter den strategischen Stossrichtungen genannt. Vielen Stellungnehmende kritisieren die Erwähnung der beiden Projekte in den Stossrichtungen. Sie bemängeln in diesem Zusammenhang die Vermischung von strategischen Stossrichtungen mit konkreten Infrastrukturmassnahmen, wie dies sowohl der Bypass Luzern als auch der Durchgangsbahnhof Luzern sind. Weiter wird vereinzelt kritisiert, dass im Vernehmlassungsbericht Zumolu die beiden Projekte als gegebene Grundlage des kantonalen Gesamverkehrssystems darstellen. Insbesondere beim Bypass Luzern wird dabei dessen Vereinbarkeit mit den in Zumolu formulierten Zielsetzungen als auch mit den Zielen des kantonalen Klima- und Energieberichts 2021 in Frage gestellt. Ausserdem werden vereinzelt die Grundlagen in

Bezug auf die Einschätzungen zum Bypass Luzern als veraltet und nicht mehr gültig beurteilt.

- ⇒ *Der Durchgangsbahnhof Luzern sowie das Gesamtsystem Bypass Luzern sind Schlüsselprojekte des Kantons Luzern und Bestandteil der zentralen Planungsinstrumente des Kantons. Im Agglomerationsprogramm, im kantonalen Richtplan – die beide vom Bund genehmigt werden – und weiteren Planungsinstrumenten werden die Projekte mit höchster Priorität verfolgt. Die Verkehrsinfrastrukturprojekte sind in den nationalen strategischen Entwicklungsprogrammen Nationalstrasse und Bahninfrastruktur enthalten. Es handelt sich um geplante übergeordnete Infrastrukturprojekte. Der Bypass Luzern und der Durchgangsbahnhof Luzern werden deshalb neu separat in einem Unterkapitel von Kapitel 2 «Entwicklungen» abgehandelt. Aus den Stossrichtungen werden sie entfernt. Einerseits kann dadurch die Vermischung von Strategien und Massnahmen behoben werden. Andererseits können durch das vorgelagerte, eigenständige Unterkapitel die Projekte erläutert werden und in die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems eingebettet werden. Die Verknüpfungen und Abhängigkeiten zwischen Zielen und Stossrichtungen mit den beiden übergeordneten Projekten, die für die künftige Mobilität von grosser Bedeutung sind, kann damit besser aufgezeigt werden.*

4.3 Digitalisierung

Verschiedene Stellungnahmen fordern Anpassungen und konkretisierende Ergänzungen in Bezug auf die fortschreitende Digitalisierung. Der Planungsbericht solle konkreter auf die mit der Digitalisierung einhergehende Möglichkeiten eingehen sowie aktuelle und künftige innovative Lösungsansätze für die Mobilität der Zukunft aufzeigen. Weiter solle deutlicher ersichtlich gemacht werden, die Digitalisierung zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems aktiv zu nutzen.

- ⇒ *Die Digitalisierung stellt ein zentrales Thema der Mobilität der Zukunft dar. Bei der Überarbeitung des Entwurfs des Planungsberichtes wurde die Digitalisierung deshalb an verschiedenen Stellen im Bericht zusätzlich aufgenommen. Insbesondere in Kapitel 2 «Entwicklungen» wurden Konkretisierungen vorgenommen, um die aktuellen und künftigen Möglichkeiten zu erläutern. Weiter wurde in Kapitel 4 «Verkehrspolitische Ziele» aufgezeigt, dass die Digitalisierung für die längerfristige Vision sowie die Erreichung der Zielsetzungen eine wichtige Rolle spielen kann. Durch die textlichen Anpassungen wird die Wichtigkeit der Thematik für die künftige Planung und Ausgestaltung des Gesamtverkehrssystems hervorgehoben.*

4.4 Elektrifizierung und alternative Antriebe

Im Rahmen der Mitwirkung wurden zahlreiche kleinere Rückmeldungen eingebracht, welche in unterschiedlicher Weise im Zusammenhang mit aktuellen Entwicklungen bezüglich der Antriebsform (Elektrifizierung, alternative Antriebe im weiteren Sinne) stehen. Das generelle Hauptanliegen stellt dabei die stärkere Berücksichtigung der Elektrifizierung des Verkehrs und von alternativen Antrieben sowie der damit verbundenen Auswirkungen dar. Speziell hervorzuheben ist der Input, dass den ökologischen Auswirkungen, welche die Defossilisierung des Verkehrs bewirkt, mehr Beachtung zu schenken sei. Im Bereich öV wurde die Ergänzung der aktuellen Entwicklung hin zu nachhaltigen Antrieben, im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsverkehr eine zusätzliche Stossrichtung zur Förderung von fossilfreien Antriebskonzepten gefordert.

- ⇒ *Die Entwicklungen im Zusammenhang mit den Antriebsformen sind aktuell stark im Wandel. Insbesondere die Elektrifizierung des Verkehrs aber auch die Einführung von weiteren alternativen Antriebsformen sind für die Mobilität wichtige Themen dar. Die Rückmeldungen wurden entsprechend an unterschiedlichen Stellen im Planungsbericht Zumolu aufgenommen. Im Zusammenhang mit dem Energiebedarf für die Mobilität wurde die Entwicklung hin zur Elektrifizierung aufgenommen und deren Auswirkung*

aufgezeigt. Weiter wurden die ökologischen Auswirkungen in Bezug auf die Luft- und Lärmbelastung ausgeführt. Die Entwicklung beim strassengebundenen öV hin zu Elektrifizierung oder alternativen Antriebsformen wurde ergänzt, eine entsprechende Stossrichtung zur Förderung von alternativen Antriebskonzepten im Wirtschaftsverkehr wurde ergänzt. Diese Anpassungen dienen auch der Abstimmung mit den Planungsbericht Klima- und Energiepolitik 2021.

4.5 Bodenverbrauch

Die Zielsetzung «Bodenversiegelung und Zerschneidung der Landschaft reduzieren» kritisieren verschiedenen Stellungnehmenden kritisiert. Die Rückmeldungen beziehen sich auf den verkehrsbedingten Bodenverbrauch, welcher gemäss Entwurf des Planungsberichtes Zumolu pro Kopf konstant bleibt oder sich gegenüber heute vermindern soll. Ein Teil der Rückmeldungen kritisiert, dass dieses Ziel insbesondere vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung und des Bevölkerungswachstums unrealistisch sei und fordert die Zielsetzung entsprechend anzupassen, respektive zu streichen. Einem zweiten Teil geht die Zielsetzung zu wenig weit. Diese Stellungnahmen fordern eine Verschärfung der Zielsetzung: Der verkehrsbedingte Bodenverbrauch dürfe keinesfalls weiter zunehmen.

⇒ *Die Spannweite der unterschiedlichen Rückmeldungen verdeutlicht, dass es sich bei der gewählten Zielsetzung bereits um eine Kompromisslösung handelt. Die im Entwurf des Planungsberichtes Zumolu gewählte Formulierung ist ein Resultat aus intensiven Diskussionen sowohl in der Steuerungs- als auch in der Projektgruppe. Als Folge wurde bei der Überarbeitung des Entwurfs auf eine Anpassung, welche die Zielsetzung im Grundsatz verändert, verzichtet.*

4.6 Finanzierung und Kosten des Verkehrs

In Bezug auf die durch den Verkehr verursachten Kosten und die Finanzierung sind verschiedene kleinere Rückmeldungen eingegangen. Schwerpunkte lassen sich erstens bei einer Präzisierung und Aktualisierung der durch den Verkehr verursachten Kosten erkennen. Zweitens wird gefordert, dass im Planungsbericht Zumolu stärker auf die externen Kosten (z.B. Umweltkosten) hingewiesen wird. Auch in zukünftigen Berichten sollen diese konkret und transparent ausgewiesen und in die weitere Planung miteinbezogen werden. Ein dritter Schwerpunkt liegt auf der Kostenwahrheit. Die Verkehrsteilnehmenden sollen die von ihnen verursachten Kosten möglichst selbst tragen. Dies soll erstens durch die Internalisierung der externen Kosten und zweitens durch eine konsequentere Anwendung des Verursacherprinzips geschehen.

⇒ *Die Rückmeldungen zeigen auf, dass der Entwurf des Planungsberichtes Zumolu hinsichtlich der Themen externe Kosten, Kostendeckung, Kostenwahrheit und Verursacherprinzip geschärft werden muss. Textliche Anpassungen in Kapitel 3.1 «Wirtschaftliche Herausforderungen» dienen der Verständlichkeit und zeigen die Mechanismen auf, wie mit externen Kosten umgegangen werden kann und wie Kostendeckung sowie Kostenwahrheit darin einfließen. Anpassungen, welche den Inhalt im Grundsatz abgeändert hätten, wurden dabei nicht vorgenommen, insbesondere da die Rückmeldungen grundsätzlich der formulierten Zielsetzung «Volkswirtschaftliche Kosten des Verkehrssystems reduzieren» entsprechen. Die Kosten des Verkehrs wurden entsprechend dem vom Bundesamt für Statistik BFS publizierten Bericht «Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2018: Strassen-, Schienen- und Luftverkehr» aktualisiert.*

4.7 MIV-Erreichbarkeit und Wirtschaftsverkehr

Verschiedene Rückmeldungen betreffen die MIV-Erreichbarkeit in den urbanen Räumen und den Räumen mit dichten Siedlungen. Die Zielsetzungen im Raumtyp «Urbane Räume» sieht vor, dass die Mobilitätsbedürfnisse in erster Priorität flächeneffizient und mit kollektiven Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Im Raumtyp «Räume mit dichten Siedlungen» soll durch

die Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln und einer guten Erreichbarkeit der Zentren die Mobilität mit kollektiven Verkehrsmitteln bewältigt werden. Die Rückmeldungen zu diesen Zielsetzungen sind sehr heterogen. Ein Teil der Stellungnahmen fordert eine konsequentere Bevorzugung flächeneffizienter und kollektiver Verkehrsmittel im dichten Raum und erachtet den MIV zur Erreichung der Zentren als weniger geeignetes Verkehrsmittel und aktuell zu stark priorisiert. Konträr sieht ein zweiter Teil der Stellungnahmen den MIV in diesen Räumen durch das Bevorzugen flächeneffizienter und kollektiver Verkehrsmittel eingeschränkt und benachteiligt. Es besteht die Wahrnehmung einer eingeschränkten Verkehrsmittelwahl. Weiter wirke sich die Bevorzugung negativ auf den Wirtschaftsverkehr aus, was es aufgrund dessen Stellenwerts zu vermeiden gelte. Ein dritter Teil der Stellungnahmen spricht sich für eine stufenweise Priorisierung flächeneffizienter und kollektiver Verkehrsmittel aus, wie dies im Entwurf des Planungsberichtes Zumolu der Fall ist.

- ⇒ *MIV-Erreichbarkeit: Die Spannweite der unterschiedlichen Rückmeldungen verdeutlicht, dass die MIV-Erreichbarkeit je Raumtyp eine Kompromisslösung ist, welche auch ein Resultat intensiver Diskussionen in der Steuerungs- und der Projektgruppe darstellt. Als Folge wurde auf eine Anpassung MIV-Erreichbarkeit im urbanen Raum sowie in Räumen mit dichten Siedlungen, welche die Zielsetzung im Grundsatz verändert, verzichtet.*
- ⇒ *Wirtschaftsverkehr: Der Stellenwert des Wirtschaftsverkehrs wird anerkannt. Textliche Anpassungen wurden vorgenommen, um den Wirtschaftsverkehr nicht zu beschränken und nach Möglichkeit stärker zu bevorzugen: Die Formulierung in den raumtypischen Zielsetzungen dient dazu, dass der Wirtschaftsverkehr auch in urbanen Räumen und Räumen mit dichten Siedlungen seine Ziele zuverlässig erreichen wird. Eine ergänzende strategische Stossrichtung wurde eingeführt, um künftige Möglichkeiten zur Priorisierung des strassengebundenen Wirtschaftsverkehrs zu prüfen.*

4.8 Umsetzung «Programm Gesamtmobilität»

In der Entwurfsfassung Zumolu wurde vorgeschlagen, den Strategieteil des Programms Gesamtmobilität alle 10 Jahre zu überarbeiten und dem Kantonsrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Der Massnahmenteil sollte im 4-Jahresrhythmus dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme vorgelegt werden. Eine Vielzahl der Stellungnahmen kritisierte, dass der Massnahmenteil dem Kantonsrat lediglich zur Kenntnisnahme und nicht zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll. Weiter wurde der Überarbeitungszeitraum des Strategieteils hinterfragt.

- ⇒ *Massnahmenteil: Die Kenntnisnahme wird in eine Beschlussfassung durch den Kantonsrat umgewandelt.*
- ⇒ *Strategieteil: Der Überarbeitungsrythmus wird auf einen Zyklus von mindestens alle 12 Jahre und vor jeder Totalrevision des Richtplans festgelegt. Der Regierungsrat kann den Strategieteil oder Teile davon auch vorzeitig anpassen, wenn dies erforderlich ist. Vorzeitige Anpassungen sind unter anderem aufgrund von neuen technologischen Entwicklungen oder Anpassungen von übergeordneten Planungsinstrumenten denkbar. Im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Massnahmenteils (Massnahmenprogramm Mobilität) soll der Bedarf einer vorzeitigen Überarbeitung jeweils geprüft werden.*

4.9 Umgang mit Zielkonflikten

Das Kapitel «Umgang mit Zielkonflikten» wurde von den Teilnehmenden der Mitwirkung unterschiedlich beurteilt. Während ein Teil den Mehrwert des Kapitels hervorhebt, sich teilweise gar konkretere und verbindlichere Vorgaben bei auftretenden Zielkonflikten wünscht, beurteilt ein anderer Teil das Kapitel als weniger zielführend.

- ⇒ *Das Kapitel soll als Hilfe und Grundlage für die Erarbeitung des Programm Gesamtmobilität in der zweiten Phase dienen. Für diesen Rahmen wird die aktuelle Flughöhe und der Detaillierungsgrad als richtig und dienlich beurteilt.*

Verzeichnis der Stellungnehmenden (alphabetisch)

Parteien:

- Die Mitte Kanton Luzern
- FDP Kanton Luzern
- Grüne Kanton Luzern
- Grünliberale Partei Kanton Luzern
- SP Kanton Luzern
- SVP Kanton Luzern

Interessenverbände und Organisationen:

- Arbeitsgruppe Berggebiet
- Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz
- ASTAG Schweiz. Nutzfahrzeugverband
- Eltern fürs Klima Luzern
- espace.mobilité
- Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern
- Klimastreik Zentralschweiz
- KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern
- Komitee Bypass Nein
- Luzerner Wanderwege
- Mobility Genossenschaft
- PostAuto AG
- Pro Bahn Zentralschweiz
- Touring Club Schweiz, Sektion Waldstätte
- VCS Luzern
- Verein Klima-Grosseltern Zentralschweiz
- WWF Luzern

Nachbarkantone:

- Kanton Nidwalden
- Kanton Obwalden
- Kanton Zug

Private:

- 2 Privatpersonen

Gemeindeverbände und Gemeinden:

- Gemeinde Adligenswil
- Gemeinde Aesch
- Gemeinde Altishofen
- Gemeinde Beromünster
- Gemeinde Buchrain
- Gemeinde Büron
- Gemeinde Dagmersellen
- Gemeinde Dierikon
- Gemeinde Ebikon
- Gemeinde Emmen
- Gemeinde Entlebuch
- Gemeinde Escholzmatt-Marbach
- Gemeinde Flühi
- Gemeinde Hasle
- Gemeinde Hergiswil b. W.
- Gemeinde Hildisrieden
- Gemeinde Hohenrain
- Gemeinde Horw
- Gemeinde Knutwil
- Gemeinde Malters
- Gemeinde Nebikon
- Gemeinde Neuenkirch
- Gemeinde Pfaffnau
- Gemeinde Rothenburg
- Gemeinde Ruswil
- Gemeinde Schlierbach
- Gemeinde Schötz
- Gemeinde Schüpfheim
- Gemeinde Werthenstein
- Gemeinde Wolhusen
- Gemeinde Zell
- Regionaler Entwicklungsträger Idee Seetal AG
- Regionaler Entwicklungsträger Luzern West
- Regionaler Entwicklungsträger LuzernPlus
- Regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland
- Regionalverband zofingenregio
- Stadt Kriens
- Stadt Luzern
- Stadt Willisau
- Verband Luzerner Gemeinden