

## Angaben zur Stellungnahme

**Thematik:**

Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (ZuMoLu)

**Teilnehmerangaben:**

LuzernPlus  
LuzernPlus  
Riedmattstrasse 14  
6031 Ebikon

**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:**

61618

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	1.5 Vorgehen und Organisation	Die breite Projektorganisation und somit Einbezug von vielen unterschiedlichen Stakeholdern wird von LuzernPlus begrüsst. Dieser Austausch wird als Mehrwert gesehen und ist die Grundlage für die erfolgreiche Bewältigung der künftigen Herausforderungen im Bereich Mobilität und Verkehr.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	2.2 Gesellschaftliche Entwicklungen	Wertehaltung junger Erwachsener: Wichtiger Grundgedanke für das Verständnis für was bzw. wen wir heute eigentlich planen. Dieser Grundgedanke kann aus unserer Sicht nicht genug betont werden, um die Ziele/Massnahmen etc. als langfristige Strategie zu verstehen, welche aber bereits heute angegangen werden müssen.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	2.4 Technische und technologische Entwicklungen	"So ist anzunehmen, dass mit selbstfahrenden Fahrzeugen ohne regulative staatliche Eingriffe das Verkehrswachstum erheblich beschleunigt wird." Die Formulierung ist zu konkretisieren (siehe Begründung).	Aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse sollen als Grundlage dienen und dies sollte so erwähnt werden. Dass die Automatisierung (selbstfahrende Fahrzeuge etc.) auch Risiken mit sich bringen (Zunahme Verkehrsaufkommen etc.) und die Verkehrsprobleme nicht automatisch lösen werden, muss allen Beteiligten kommuniziert werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	2.4 Technische und technologische Entwicklungen	Die Themen Multimobilität, alternative Mobilitätsformen und Mobility as a Service (MaaS) begrüssen wir aus regionaler Sicht sehr. Wichtig erscheint uns, dass diese Themen vom Kanton und VVL auch konsequent vorangetrieben bzw. die Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	3.1 Gesellschaftliche Herausforderungen	Mobilität einfach gestalten: Die verschiedenen Mobilitätsangebote müssen nicht nur miteinander verknüpft werden, sondern sie müssen für die Nutzenden auch einfach zugänglich sein (Tarifgestaltung, App, etc.)	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	3.2 Wirtschaftliche Herausforderungen	Ergänzung: "...werden auf der Strasse befördert, wobei einen Grossteil im Mischverkehr mit dem MIV erfolgt."	Der Stau könnte für den ÖV weniger einschneidend sein, wenn die geplanten Buspriorisierungen (Busspuren etc.) konsequent umgesetzt worden wären bzw. werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4 Verkehrspolitische Ziele	1 Verkehr vermeiden: Aus unserer Sicht muss neben Abstimmung Siedlung und Verkehr auch die "Siedlungsentwicklung nach innen" als ergänzendes bzw. konkretisierendes Element genannt werden.	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr verstehen wir als übergeordnetes Thema wobei die konsequente Förderung/Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen ein zentrales Element darstellt. Dies sollte im Ziel "Verkehr vermeiden" so erwähnt werden, um der Wechselwirkung zwischen dichter Siedlungsstruktur und Verkehr gerecht zu werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4 Verkehrspolitische Ziele	Den verkehrspolitischen Zielen stimmt LuzernPlus zu.	Die Ziele sind richtig und wichtig, benötigen aber eine konsequente Umsetzung.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.1 Vision	Der Vision wird grundsätzlich zugestimmt. Die Nachhaltigkeitsdimensionen auf der Karte sollen aber differenzierter dargestellt werden. Eine Darstellung, wobei alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen im ganzen Kantonsgebiet "verteilt" werden, würden wir bevorzugen.	Die dargestellte Karte suggeriert, dass die "Wirtschaftliche Nachhaltigkeit" nur im Raum Agglomeration-Luzern und Sursee-Sempachersee, die "Umwelt Nachhaltigkeit" nur im Entlebuch/Pilatus-Gebiet und die "Gesellschaft Nachhaltigkeit" nur im Napf/Hinterland-Gebiet umgesetzt werden soll.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.2 Ziele Gesellschaft	Den gesetzten Zielen (4.2, 4.3, 4.4) stimmt LuzernPlus grundsätzlich zu.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.2 Ziele Gesellschaft	Ergänzung bei Siedlung und Mobilität aufeinander abstimmen: "Die qualitätsvolle Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen ist dabei von zentraler Bedeutung".	Die kurzen Wege können und sollen vor allem mit der konsequenten Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.2 Ziele Gesellschaft	Die Sensibilisierung für "andere" Mobilitätsformen sollte eine grössere Gewichtung in den Zielsetzungen erhalten.	Die Mobilität beginnt im Kopf bzw. oft wie man aufgewachsen ist. Darin sehen wir grosses Potenzial, um den Menschen eine andere Mobilitätsform und -verhalten aufzuzeigen. Deshalb sollte das Thema der Sensibilisierung in der Strategie stärker betont werden. Es besteht dabei natürlich eine Abhängigkeit zu den zur Verfügung stehenden Mobilitätsangeboten (Stichwort: attraktive und durchgehende Veloverbindungen).
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.2 Ziele Gesellschaft	Die verschiedenen Mobilitätsangebote müssen nicht nur miteinander verknüpft werden, sondern sie müssen für die Nutzenden auch einfach zugänglich sein (Tarifgestaltung, App, etc.).	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.4 Ziele Umwelt	Bleibt der verkehrsbedingte Bodenverbrauch pro Kopf gleich, so werden auch in Zukunft noch grossflächige Gebiete mit Infrastrukturen verbaut. Daher ist das Ziel so zu formulieren, dass der verkehrsbedingte Bodenverbrauch pro Kopf sich reduziert. Die Qualität der Verkehrsprojekte sollte aber ebenfalls gewichtet werden. So sollten z.B. sinnvolle und nachhaltige Projekte auch realisiert werden können, wenn sie theoretisch zu einer Stagnation/Steigerung des Bodenverbrauchs pro Person beitragen (Stichwort: "neue" Velohauptstruten).	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Aus unserer Sicht weisen die Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration Luzern eine höhere Bedeutung auf als in anderen Regionen des Kantons. Dies sollte dementsprechend in der Plandarstellung berücksichtigt werden. Es braucht neben der Darstellung von Luzern (grosser Kreis), Sursee (mittlerer Kreis) und den restlichen Verkehrsdrehscheiben (kleine Kreise) aus unserer Sicht eine vierte Ebene.	Eine zukünftige Verkehrsdrehscheibe in Emmenbrücke oder Ebikon hat wohl ein massiv grösseres Verkehrsaufkommen gemessen an den Personen und auch an den Verkehrsmitteln (Takt, Verkehrsarten wie Bahn, Bus und Sharing-Angeboten) als z.B. eine Verkehrsdrehscheibe in Schüpfheim. Dieser Sachverhalt bzw. auch angestrebte Entwicklung (Agglo-Programm, Richtplan) sollte in der Plandarstellung berücksichtigt werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	In der Raumentwicklungsstrategie wird die Strategie des Agglomerationsprogramms Luzern (drei neue Zentren in der Agglomeration) zu wenig ersichtlich. Dies sollte geschärft werden. Diese drei Gebiete nehmen eine sehr wichtige Rolle bzgl. Lebensraum und einen beachtlichen Teil der Wirtschaftsleistung des Kantons wahr, womöglich mehr als Sursee. Weshalb sie nicht einmal genannt werden, ist daher nicht nachvollziehbar.	Die Festlegung von Zentren und Gemeinden mit Stützpunktfunktion für den ganzen Kanton erachten wir als richtig und wichtig. Dennoch erscheint uns unklar, warum die drei "neuen Zentren" in der Agglomeration Luzern (LuzernOst, LuzernSüd, LuzernNord) lediglich als "Verkehrsdrehscheiben" dargestellt sind. Dies entspricht weder der Realität noch der angestrebten (regionalen und kantonalen) Entwicklungen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Der Raumtyp "Raum mit dichter Siedlung" geht bis nach Sempach, nicht aber bis Rotkreuz - obwohl das Rontal durchgehen dicht bebaut ist (Bzgl. Rontal siehe noch separate Rückmeldung). Dies sollte geändert werden. Ebenfalls sind Littau und Malters als "Raum mit dichter Siedlung" auszuweisen.	Die Raumtypen sollen für den ganzen Kanton stringent angewandt werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Wenn ganz Sursee, Oberkirch, Schenkon als Raumtyp "urbaner Raum" gelten, soll auch ganz Emmen als "urbaner Raum" gekennzeichnet werden (inkl. Emmen-Dorf und Rüeggisingen). Das gleiche gilt für das Rontal (siehe separate Rückmeldung).	Die Raumtypen sollen für den ganzen Kanton stringent angewandt werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Die K5-Gemeinden als bevölkerungsstärkste Gemeinden sind in der Karte alle einzeln aufzuführen.	Nebst der Stadt Luzern sind die weiteren K5-Gemeinden (Emmen, Kriens, Horw und Ebikon) als bevölkerungsreichste Gemeinden des Kantons Luzern nicht dargestellt. Mit insgesamt knapp 175'000 Menschen stellen die K5-Gemeinden rund 40% der Wohnbevölkerung des Kantons Luzern. Die Raumentwicklungsstrategie orientiert sich an den übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen, Zentren und Agglomerationen. Dies sollte auch dementsprechend in der Karte ersichtlich sein.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Die angrenzenden Agglomerationskerngemeinden sollen in Zukunft auch bewusst mit mehr "Zentrumsfunktionen" ausgestattet werden. Dadurch können die drei neuen Zentren gestärkt und das Agglomerationszentrum Luzern entlastet werden. Dieser Sachverhalt (drei neue Zentren in der Agglomeration Luzern) soll in der Karte "Raumentwicklungsstrategie" deutlicher zum Ausdruck kommen.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Malters und Weggis sind wichtige Stützpunktgemeinden im Gebiet von LuzernPlus. Deshalb begrüssen wir diese Festlegung.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Generell fehlen in den Zielsetzungen Aussagen zum "ruhenden Verkehr". In den Stossrichtungen wird dieses Thema mit Velo- und Autoparkierung erwähnt, in den Zielsetzungen kommt dieses Thema aber zu kurz.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Weiter sehen wir das Rontal als "urbaner Raum", anstelle "Raum mit dichter Siedlung". Dies sollte so in der Karte geändert werden. Vor allem wenn man die Ziele aus dem ZuMoLu mit denjenigen aus dem GVK LuzernOst vergleicht (Stichwort: 3 V-Strategie und Verlagerung/Reduktion MIV). Auch im Hinblick auf die räumliche bzw. raumplanerische Entwicklung handelt es sich beim Rontal eher um ein "urbaner Raum" (Stichwort: Leitbild LuzernOst).	Vor allem mit dem Abgleich der "Räumlichen Gliederung" des Kantons Zug (Richtplan Kanton Zug S. 13) wird deutlich, dass das Rontal auch als "urbaner Raum" definiert werden sollte. Im Richtplan des Kantons Zug ist der sichtbare Teil des Rontals als "Stadtlandschaft" deklariert und somit der gleichen Kategorie wie Rotkreuz, Cham und Zug zugeteilt. Im ZuMoLu ist die Siedlungslandschaft des Kantons Zugs auch als "urbaner Raum" ausgewiesen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Die Gemeinde Malters soll in Zukunft ebenfalls als Verkehrsdrehscheibe weiterentwickelt werden.	Bereits heute erfüllt Malters wichtige Funktionen als Umsteigepunkt: - Park and Ride; - Bike and Ride; - Car Sharing - Umsteigepunkt vom RE auf den Bus Richtung Schachen und Wolhusen; - Umsteigepunkt von Bahn auf Postauto Schwarzenberg - Umsteigepunkt von Bahn auf Erschliessung Erholungsraum Eigenthal. Mit der Buslinie nach Littau/Kriens wird diese Funktion gestärkt und eine öv-Tangente nach Kriens geschaffen. Mit der Forderung von Luzern West nach einer Eilverbindung Malters-Seetalplatz erfolgt eine weitere Stärkung der Drehscheiben-Funktion. Die Ergänzung mit einer Verkehrsdrehscheibe im westlichen Agglomerationsgürtel der Stadt Luzern ist in Analogie zu den bestehenden Verkehrsdrehscheiben Nord, Ost und Süd schlüssig. Eine untergeordnete Bedeutung gegenüber von Schüpfheim Wolhusen, Willisau oder Hochdorf ist nicht nachvollziehbar.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.1 Übersicht Ziele pro Raumtyp	Den Zielen pro Raumtyp kann grundsätzlich zugestimmt werden. Dass man zwischen Wirtschafts- und Privatverkehr differenziert und so z.B. andere Ziele im Raumtyp "urbaner Raum" definiert, ist zielführend.	Wenn der MIV Privatverkehr reduziert werden kann, profitieren alle davon: flüssiger Verkehr für den Wirtschaftsverkehr und zuverlässige öv-Verbindungen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.1 Übersicht Ziele pro Raumtyp	Die Anträge zur Karte im Kapitel 4.5 gelten auch für die Darstellung der Karte im Kapitel 4.5.1.	Die Anträge von LuzernPlus bzgl. den Raumtypen im Kapitel 4.5 gelten auch für die Ziele pro Raumtyp.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.1 Übersicht Ziele pro Raumtyp	Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung muss in allen Räumen besser abgestimmt werden (nicht nur in der Agglomeration Luzern), da der Zielort oft im Agglomerationsraum liegt.	Eine zu stark eingeschränkte räumliche Betrachtung von Massnahmen zu diesem Thema würde dazu führen, dass die verkehrlichen Belastungen im Agglomerationsraum in Zukunft vermehrt durch Raumnutzende aus dem ländlichen Raum gemacht werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.1 Übersicht Ziele pro Raumtyp	Im urbanen Raum wird folgende Aussage getroffen: "Die Erreichbarkeit für den MIV ist gewährleistet" - und in den drei anderen Räumen diese Aussage: "Die Erreichbarkeit für den MIV ist erhalten". Es stellt sich hier die Frage, wie sich diese Aussagen voneinander unterscheiden und ob es nicht zielführender wäre, eine kontinuierliche Abstufung von "urban" bis "naturgeprägter Raum" vorzunehmen.	Der MIV muss wohl überall reduziert werden, einfach in einem anderen Ausmass bzw. mit anderen Massnahmen. Deshalb sollte diese Aussage für alle vier "Räume" nochmals geprüft werden und eine logische Abstufung aufweisen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.1 Übersicht Ziele pro Raumtyp	Es soll geprüft werden, ob die Raumtypen auch überlagert dargestellt werden können. Der naturgeprägte Raum entlang der Reuss ist zwar richtig, jedoch ist dieser sehr breit dargestellt. Somit liegen grosse Bereiche des Siedlungsgebietes von Buchrain, Root etc. im naturgeprägten Raum.	Vor allem im Vergleich zum naturgeprägten Raum z.B. im Pilatus- oder Napfgebiet erscheint die Aussage im Gebiet der Reuss als nicht ganz stimmig.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.1 Übersicht Ziele pro Raumtyp	Worauf beziehen sich die hier abgebildeten "Entwicklungen" (weniger, gleich, mehr)? Beziehen sich diese "Entwicklungen" auf den anzustrebenden Modal-Split (und wenn ja welche Messung: Etappen, Wege, Tagesdistanz)? Oder bezieht sich diese Aussage auch auf die Veränderung der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen und/oder finanzielle Mittel?	Es wäre wohl sinnvoll, noch zu erläutern, was mit diesen "Entwicklungen" alles abgedeckt und gemeint ist.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.1 Übersicht Ziele pro Raumtyp	Es braucht wohl mindestens auch für den "Raum mit dichten Siedlungen" eine Reduktion des MIV-Privatverkehrs. Dazu verweisen wir auch auf die Ziele / Inhalte des GVK LuzernOst.	Es ist wohl unabdingbar und entspricht mehr der Realität, wenn die Ziele für den MIV-Privatverkehr auch in anderen Raumtypen griffiger formuliert werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.1 Übersicht Ziele pro Raumtyp	Es sollte geprüft werden, ob auch die "Ziele zwischen den Räumen" und "Ziele im Raum" in der Plangrafik dargestellt werden können.	Andernfalls fehlen wichtige Aussagen der Zielsetzungen in der Plangrafik.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.2 Ziele urbane Räume	Die Ziele zum urbanen Raum unterstützen wir grundsätzlich.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.2 Ziele urbane Räume	Die Formulierung: "Die Erreichbarkeit für den MIV ist gewährleistet und die Qualität des Verkehrssystems für den kollektiven sowie flächeneffizienten Verkehr ist sehr gut" wird aus regionaler Sicht begrüsst (siehe jedoch separate Rückmeldung zu "Erreichbarkeit für den MIV ist gewährleistet"). Weiter zeichnen sich moderne, urbane Räume dadurch aus, dass sie nicht bis auf den letzten Meter mit dem MIV erreichbar sind (z.B. keine Durchfahrt durch die Altstädte).	Kollektive und flächeneffiziente Verkehrsmittel sind für den urbanen Raum von besonderer Bedeutung. Die formulierte Zielsetzung muss bei der Umsetzung konsequent angegangen werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.2 Ziele urbane Räume	In der Zielsetzung zum "urbanen Raum" (Z1-3-3) fehlen Aussagen zu den Arbeitsplatzgebieten (vgl. Aussage "der Raum mit dichten Siedlungen") und zu der Wichtigkeit der (Aufenthalts-) Qualität des öffentlichen Raums. Bei den reinen Arbeitsplatzgebieten steht der Erhalt und die Weiterentwicklung als reine Arbeitsplatzgebiete im Vordergrund (Schutz vor Misch- und Wohnnutzungen gemäss ESP Vorprodukt).	Der Raumtyp "urbaner Raum" besitzt einige grossflächige reine Arbeitsplatzgebiete, bei welchen eine andere Zielerreichung als im übrigen "urbanen Raum" nötig ist (Erhalt/Weiterentwicklung Arbeitszonen, städtebauliche/freiraumplanerische Qualität schaffen, Arbeitszonen besser nutzen). Der Qualität des öffentlichen Raums ist vor allem im "urbanen Raum" von zentraler Bedeutung und sollte deshalb erwähnt werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.2 Ziele urbane Räume	Der Strassenraum ist auch als Lebensraum zu verstehen. Die MIV Erreichbarkeit darf dabei nicht zu einer massiven Entwertung der Aufenthalts- und Wohnqualität führen (Bsp. Baselstrasse Luzern, Ortskern Ebikon, Gerliswilstrasse und Seetalstrasse Emmen, Luzerner- und Obernauerstrasse Kriens; diverse Ortskerne in kleineren Ortschaften).	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.2 Ziele urbane Räume	Der Fuss- und Veloverkehr muss in Bezug auf kompakte Siedlungen priorisiert werden, dies ging in der Vergangenheit sehr oft vergessen.	Der Fokus wurde in der Vergangenheit oft auf MIV und ÖV gelegt. Doch insb. Kombination FVV und ÖV soll zur Attraktivität im urbanen Bereich beitragen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.2 Ziele urbane Räume	Das Wort "heutiger" im letzten Satz auf der Seite 33 soll gestrichen werden, neu: Für den MV ist die Erreichbarkeit gewährleistet: jene, welche in erster Linie auf ein Auto angewiesen sind, erreichen ihre Ziele zuverlässig.	Wenn an der "heutigen" Erreichbarkeit festgehalten wird, sind keine Veränderungen möglich und die "Sicherstellung der Erreichbarkeit" soll ja vor allem für diejenigen sichergestellt werden", welche auf ein Auto angewiesen sind (Fussnote).

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.2 Ziele urbane Räume	Die Formulierungen "die Erreichbarkeit für den MIV ist gewährleistet" bzw. "für den MIV wird die heutige Erreichbarkeit erhalten" sollten geschärft werden. Es erscheint uns wichtig, dass diese Formulierungen zu der Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen (Kap. 4) beitragen.	Aus unserer Sicht ist nicht abschliessend klar, was darunter zu verstehen ist. Diese Formulierungen "die Erreichbarkeit für den MIV ist gewährleistet" bzw. "für den MIV wird die heutige Erreichbarkeit erhalten" lassen viel Interpretationsspielraum zu. Für LuzernPlus ist klar, dass ein beachtlicher Teil der heutigen Automobilistinnen und Automobilisten (Privatverkehr) nicht auf das Auto angewiesen sind (auf jeden Fall nicht für die ganze Wegstrecke, Stichwort: intermodal). Um die Erreichbarkeit des urbanen Raums sicherzustellen ist der MIV in erster Linie für jene zu gewährleisten, welche auf ein Auto angewiesen sind (siehe Fussnote auf S. 33). Der Flächenbedarf, den heute die übrigen Automobilistinnen und Automobilisten verursachen, ist zukünftig flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmitteln zur Verfügung zu stellen. Das unterstützt auch die Energie-, Klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.3 Ziele Räume mit dichten Siedlungen	Die Ziele zu den Räumen mit dichten Siedlungen unterstützen wir grundsätzlich (Siehe Rückmeldungen zum Kapitel 4.5.2).	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.3 Ziele Räume mit dichten Siedlungen	Für die Seegemeinden (Greppen, Weggis, Vitznau) ist der Bezug zu den Nachbarkantonen zentral (insbesondere Schwyz und Zug). Dieser Bezug fehlt noch bzw. ist wenig sichtbar.	Dazu sollten noch vertiefte Überlegungen bzw. Ziele formuliert werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.3 Ziele Räume mit dichten Siedlungen	In diesem Zusammenhang ist für die Seegemeinden das "Schiff" als kollektives Verkehrsmittel zentral und auch eine Besonderheit. Die Schiffsverbindung sollte ebenfalls in den Zielen und Strategien sichtbar sein.	Die Schiffsverbindungen sind für die Seegemeinden eine wichtige Anbindung, für den Pendler- aber auch den Freizeit- und Tourismusverkehr. Diesem Sachverhalt sollte Rechnung getragen werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.3 Ziele Räume mit dichten Siedlungen	Bzgl. " Die Qualität des Verkehrssystems für den MIV ist erhalten" verweisen wir auf die Rückmeldungen in den Kapiteln 4.5.1 und 4.5.2.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.4 Ziele ländliche Räume mit kompakten Siedlungen	Die Ziele zu den ländlichen Räumen mit kompakten Siedlungen unterstützen wir grundsätzlich (Siehe Rückmeldungen zum Kapitel 4.5.2).	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.4 Ziele ländliche Räume mit kompakten Siedlungen	Bzgl. " Die Qualität des Verkehrssystems für den MIV ist erhalten" verweisen wir auf die Rückmeldungen in den Kapiteln 4.5.1 und 4.5.2.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.5 Ziele naturgeprägte Räume	Die Ziele zu den naturgeprägten Räumen unterstützen wir grundsätzlich (Siehe Rückmeldungen zum Kapitel 4.5.2).	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.5 Ziele naturgeprägte Räume	Die Herausforderung bzw. Ziele zum Freizeitverkehr (Parkierung; Stau etc.) sollte hier erwähnt werden.	Die Herausforderung bzgl. Freizeitverkehr hat sich im naturgeprägten Raum während den letzten zwei Jahren (Corona-Virus) verschärft. So hat die MIV-Parkierung im Eigenthal in diesem Zeitraum um 150% zugenommen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.5 Ziele naturgeprägte Räume	Bzgl. " Die Qualität des Verkehrssystems für den MIV ist erhalten" verweisen wir auf die Rückmeldungen in den Kapiteln 4.5.1 und 4.5.2.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	5 Umgang mit Zielkonflikten	Es ist sehr sinnvoll, die Thematik der Zielkonflikte abzuhandeln. Es ist aber nicht abzuschliessen klar, wie die Zielkonflikte und die daraus entstehenden Lösungsansätze in den strategischen Stossrichtungen behandelt werden. Eventuell könnten die einzelnen Stossrichtungen noch mit den Zielkonflikten/Lösungsansätzen abgeglichen/gegenübergestellt werden, um so einen Überblick zu haben, welche Zielkonflikte wie gelöst werden können.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Spannungsfeld Erreichbarkeit	"Platzbedarf" als zusätzliches Argument ergänzen. Beim Spannungsfeld Erreichbarkeit im zweiten Abschnitt ist neben der Wohn- und Aufenthaltsqualität auch der Platzbedarf für die unterschiedlichen Verkehrsmittel ausschlaggebend.	Deshalb sind die flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmittel in diesen Räumen wichtig.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Spannungsfeld Finanzierung	Das vorliegende Dokument kann nicht nur als "Entscheidungsgrundlage" dienen. Die zu erarbeitenden Massnahmen müssen sich nach den Zielen und Stossrichtungen richten, welche das ZuMoLu vorgibt. Auch die finanziellen Mitteln müssen sich an die Umsetzung bzw. Erreichen der Ziele richten.	Der Nutzen der Massnahmen soll transparent und mit nachvollziehbaren Kriterien (abgestützt auf Ziele des ZuMoLu) eruiert werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	6 Chancen und Risiken der Entwicklungen für die Zielrealisierung	Automatisierung Individualverkehr führt eher zu mehr Flächenbedarf mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrsflächen-> rot statt orange	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	7 Strategische Stossrichtungen	Den strategischen Stossrichtungen wird grundsätzlich zugestimmt.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	7 Strategische Stossrichtungen	Die strategischen Stossrichtungen sollten den Verkehrspolitischen Zielen (Kap. 4) gegenüber gestellt werden, um aufzuzeigen, welche Ziele mit welchen Stossrichtungen erreicht werden sollen. Allenfalls werden dadurch auch noch Unstimmigkeiten bzw. Priorisierungen (z.B. wenn ein Ziel deutlich mehr Stossrichtungen aufweist) sichtbar und können korrigiert werden.	Z.B: Welche Stossrichtungen tragen zum Ziel «verkehr vermeiden» bei?
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	7 Strategische Stossrichtungen	Die Unterteilung der Stossrichtungen in die unterschiedliche Verkehrsmittel (GV, MIV, ÖV, etc.) ist sinnvoll, die beiden Stossrichtungen "Finanzierung" und "Verkehrssicherheit" wirken dahingegen eher strukturlos gewählt. Man könnte dazu auch gleich noch weitere Themenfelder wie z.B. "Steuerung des Verkehrs", "Vernetzung der Verkehrsträger" erstellen, welche natürlich alle auch beim Gesamtverkehr eingefügt sind/werden können. Es stellt sich die Frage, welche Bedeutung man den einzelnen Inhalten geben möchte.	Evt. macht es Sinn, diese Kategorien aufgrund der Gegenüberstellung zu den Zielen (siehe letzte Rückmeldung) noch zu ändern bzw. zu ergänzen.



Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	7 Strategische Stossrichtungen	Der Kanton soll den "Lead" vor allem als Koordinator zwischen den einzelnen Stossrichtungen, aber auch zwischen den Räumen (zwischen Stadt, Agglo und Land) übernehmen.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	7 Strategische Stossrichtungen	Das Thema der Mikromobilität (E-Trottinett etc.) fehlt inhaltlich komplett. Wir sind der Meinung, dass man diesbezüglich auch Stossrichtungen definieren muss. Wir stellen uns aber eher auf den Standpunkt, dass diese nicht zusätzlich gefördert werden sollen bzw. müssten Fragen wie "wo dürfen/sollen diese Fahrzeuge unterwegs sein und wo nicht" geklärt werden.	Der bereits knappe Verkehrsraum sollte nicht noch von zusätzlich Fahrzeugen wie E-Trottinetts zugestellt werden. Hier braucht es aus kantonaler Sicht eine Haltung.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	7 Strategische Stossrichtungen	Die Aussage, wonach nachfragebeeinflussende Massnahmen in Planung und Umsetzung nur nachgelagert zu ergreifen sind, ist dahingehend zu ändern, dass solche Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und Nachfragebeeinflussung in erster Priorität zu ergreifen sind.	Die Aussage widerspricht Kapitel 4 dieses Berichtes, wonach das Ziel, Verkehr zu vermeiden, an erster Stelle steht.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Gesamtverkehr	10. Stossrichtung: Der Bypass soll nicht nur für die Erreichbarkeit sondern auch zur Entlastung der Innenstadt führen.. Dazu braucht es flankierende Massnahmen, um den Nutzen des Bypasses für die Region zu maximieren.	Nicht nur die Erreichbarkeit sondern auch der maximale Nutzen für die Region (Entlastung Innenstadt, zuverlässige Verkehrsströme des MIV und ÖV) ist ein wichtiges Element im Zusammenhang mit dem Bypass. Massnahmen wie durchgehende und zielgerichtete Busbevorzugungsmassnahmen auf den Hauptachsen und ob auf der Stadtautobahn zukünftig eine Busspur möglich ist, sind z.B. zu prüfen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Gesamtverkehr	1. Stossrichtung/ÖV-Erschliessung: Bezieht sich das "gut" (gut mit dem ÖV erschlossen) auf die Güteklasse B (gute Erschliessung), was ja faktisch eine Siedlungsentwicklung in Gebieten mit Güteklassen C-D ausschliessen würde.	Wir gehen nicht davon aus, dass sich das "gut" auf die Bezeichnung "Klasse B: gute Erschliessung" bezieht. Wir empfehlen, dies klärend zu ergänzen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Gesamtverkehr	Die Stossrichtungen zum Gesamtverkehr werden grundsätzlich begrüsst. Aus unserer Sicht fehlt jedoch eine Stossrichtung, welche die Fokussierung und Bedeutung der flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmittel betont.	Im Kapitel 4.5 "Ziele pro Raumtypen" wird diese Thematik bereits differenziert behandelt und sollte nun auch im Kapitel zum Gesamtverkehr abgehandelt werden.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Gesamtverkehr	11. Strategie/Strassenraumgestaltung: Erwähnt man die Anwohnerinnen und Anwohner sowie das Gewerbe, so sind insbesondere im Bezug auf die urbanen Räume auch die Freizeitnutzenden zu erwähnen, die ebenfalls eine Interessengruppe darstellen. Andernfalls einfach den Begriff «Raumnutzer» wählen. Auch denken wir, dass die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die an den jeweiligen Lagen/Adressen vorkommenden Gewerbebetrieben eine höhere Gewichtung gegeben werden soll, da diese häufiger diesen Raum benutzen als diejenigen, die diesen Raum durchqueren (bezieht sich wiederum auf die urbanen Gebiete und Ortszentren).	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Gesamtverkehr	Die Digitalisierung ist ein wichtiges und komplexes Thema. Deshalb stellen wir in Frage, ob lediglich eine (und sehr schwammig formulierte) Stossrichtung dafür ausreicht. Evt. wäre die Digitalisierung auch ein eigenes Unterkapitel.	-

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Gesamtverkehr	Wahrscheinlich braucht es auch Stossrichtungen zu den Themen Energieverbrauch, Treibhausgas-Emissionen oder mindestens einen Verweis auf die Ziele/Umsetzung des Planungsberichts Klima und Energie.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Fussverkehr	Stossrichtung ergänzen: Auch bei kantonalen Strassenprojekten soll dem Fussverkehr eine hohe Bedeutung zukommen.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Fussverkehr	Genügend breite, direkte attraktive Fusswege, Ampelwartezeiten für Fussgänger/innen optimieren.	fehlt.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Veloverkehr	Das Schaffen von Rahmenbedingungen und Berücksichtigung von Velo-Sharing Angeboten sollte ebenfalls als Strategie formuliert werden.	Velo-Sharing ist eine wichtige Stütze für ein erfolgreiches Mobilitätsangebot.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Veloverkehr	Die aufeinander abgestimmte Planung von Fuss- und Veloverkehr mit dem ÖV sollte ebenfalls als Strategie formuliert werden.	Praktisch jede Reise mit dem ÖV beginnt mit dem Fuss- oder Veloverkehr. Vor allem die Veloverkehrsplanung bedarf deshalb eine optimale Abstimmung mit dem ÖV und insbesondere mit den Haltestellen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Veloverkehr	Ergänzung: Direkte und schnelle Verbindungen zwischen den Zentren, "weiteren wichtigen Gebieten (z.B. ESP; Naherholungsgebiete etc.);" sowie zu den ausserkantonalen Zentren schaffen und die Erschliessung der Siedlungszentren sowie die Feinerschliessung im Zentrum für den Veloverkehr ausbauen.	Was wird mit dem Begriff "Zentren" alles abgedeckt? Es braucht wohl auch direkte und schnelle Verbindungen zu weiteren wichtigen Gebieten/Einrichtungen wie zum Beispiel reine Arbeitsplatzgebiete (ESP), grosse Freizeit- und Bildungseinrichtungen oder Naherholungsgebiete (See- und Flusszugänge).
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Veloverkehr	Bei kantonalen Bauprojekte soll der Veloverkehr ständig mitgedacht und adäquat berücksichtigt werden. Dies sollte als Strategie formuliert werden.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Veloverkehr	Stossrichtung ergänzen: sichere und schnelle Veloverbindungen aus den Agglomerationen in die Arbeitsplatzgebiete schaffen.	Mit dem e-Bike-Boom haben sich die Velo-Pendlerdistanzen erhöht. Im Agglomerationsraum werden die bestehenden Veloverbindungen diesem zusätzlichen Bedarf jedoch nicht gerecht.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Veloverkehr	Stossrichtung ergänzen: Die Priorisierung bei der Umsetzung neuer Veloverbindungen ist nachfrageorientiert bzw. aufgrund bestehender Umsteigepotenziale vorzunehmen.	Wichtige Radverkehrswege zum Beispiel aus der Kernagglomeration in Richtung Westen fehlen. In der Vergangenheit wurden unseres Erachtens die Prioritäten eher da gesetzt, wo die Kosten und die Konflikte bei der Umsetzung tief waren.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Öffentlicher Verkehr	Die Wichtigkeit eines zuverlässigen strassengebundenen öVs kann nicht oft genug betont werden.	Für die Agglomeration Luzern bildet das RBus-Netz und die weiteren Bus-Linien eine wichtige Stütze des öVs. Eine starke S-Bahn (als Rückgrat der öV-Erschliessung) funktioniert nur im Zusammenspiel mit attraktiven und zuverlässigen Buslinien.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Motorisierter Individualverkehr	Die Ziele zum MIV unterstützen wir grundsätzlich.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Motorisierter Individualverkehr	Rückmeldung zur letzten Stossrichtung: Eine Priorisierung des MIV-Verkehrs (Wirtschaft-, Pendler-, Freizeitverkehr) darf nicht zu einer «Zweiklassengesellschaft» führen.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Motorisierter Individualverkehr	Der Kanton sollte bei den Richtlinien für die Bewirtschaftung von Parkplätzen sich vor allem auf die verkehrsintensiven Einrichtungen konzentrieren. Bei den weiteren Parkplätzen reichen Grundlagen/Vorlagen etc. wonach die Gemeinden in ihren Instrumenten (Ortsplanung und PP-Reglemente) individuelle Lösungen vornehmen können.	Die Umsetzung von kommunalen Parkplatzreglementen ist bereits auf Kurs (z.B. Horw, Ebikon etc.) und sollte nicht durch neu Richtlinien nichtig gemacht werden. Es würde sich höchstens anbieten, eine Übersicht über die bestehenden PP-Reglemente und in welchen Ansätzen sich diese unterscheiden zu erstellen (Reduktionsbedarf, Zoneneinteilung etc.) und diese periodisch nachzuführen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Motorisierter Individualverkehr	Unter dem ersten Punkt soll die Reihenfolge der aufgezählten Kriterien umgestellt werden, wie folgt: "Eine Verkehrsplanung für den MIV verfolgen, welche sich an den Belastbarkeitsgrenzen von Mensch und Umwelt, Umfeld sowie Verkehr orientiert.	Der Verkehr ist nicht Selbstzweck und muss sich an den Belastungsgrenzen der Umwelt und am Wohlbefinden des Menschen ausrichten.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Güterverkehr	Die Ziele zum Güterverkehr werden unterstützt. Die Differenzierung von Wirtschafts- und Güterverkehr zum privaten MIV (Pendler-, Freizeitverkehr etc.) wird begrüsst. Dadurch können zielgerichtete Massnahmen erarbeitet werden.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Güterverkehr	Die Logistikstandorte sind mindestens regional zu koordinieren.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Verkehrssicherheit	Die Trennwirkungen von Strassen für Fussgänger ist in den urbanen Räumen teilweise einschränkend. Der Fussverkehr ist zusammen mit dem ÖV immer auch die erste Option bei der intermodalen Mobilität (ohne zu Fuss gehen kommt man nicht an die Bushaltestelle). Daher sollen Verbesserungen, insbesondere bei der Strassenquerung und bei attraktiven und hauptsächlich in urbanen Lagen genügend breiten Fusswegen als strategische Stossrichtungen formuliert werden.	Es muss geklärt werden, ob dies bei "Verkehrssicherheit" oder bei "Fussverkehr" berücksichtigt werden kann.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	8.1 Programm Gesamtmobilität	Das Programm Gesamtmobilität wird von LuzernPlus grundsätzlich unterstützt. Jedoch stellen sich bzgl. Finanzierung und Prozess noch zahlreiche Fragen, welche bisher unbeantwortet sind.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	8.2 Ausgestaltung	Der Strategieteil soll alle 12 Jahre, die Massnahmen alle 4 Jahre erarbeitet werden.	Dadurch kann ein in sich konsistenter Prozess ermöglicht werden. Die Erarbeitung des Strategieteils alle 10 Jahren (und somit mitten in einer Massnahmenperiode) erachten wir als nicht sonderlich sinnvoll.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	8.2 Ausgestaltung	Dass der Strategieteil vom Kantonsrat beschlossen und der Massnahmenteil vom Kantonsrat zur Kenntnis genommen wird, erachten wir als ein zielführender Prozess.	-
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	8.3 Ausblick	Der Einbezug von RET und Gemeinden erachten wir als sehr wichtig und wird von LuzernPlus auch verlangt.	Die RET koordinieren raumwirksame Tätigkeiten auf regionaler Ebene, wobei die Mobilität ein zentrales Element darstellt.
Teil 2: Gesetz über das Programm Gesamtmobilität GESETZ ÜBER DAS PROGRAMM GESAMTMOBILITÄT	§ 45a Programm Gesamtmobilität	Ergänzen: "Das Programm Gesamtmobilität stützt sich auf übergeordnete Planungen des Bundes, das Agglomerationsprogramm und berücksichtigt regionale und kommunale Planungen in angemessener Weise."	Einbettung in übergeordnete Planungen ist zwingend und die Berücksichtigung von regionalen und kommunalen Planungen sollte ebenfalls Erwähnung finden.
Teil 2: Gesetz über das Programm Gesamtmobilität GESETZ ÜBER DAS PROGRAMM GESAMTMOBILITÄT	§ 45a Programm Gesamtmobilität	Kadenz zur Überarbeitung des Strategieteils soll bei Bedarf verringert werden. Nach 5 Jahren soll eine erste Standortbestimmung durchgeführt werden ob es eine frühzeitige Überarbeitung braucht.	Derzeit gibt es verschiedene technologische und auch verkehrs- und energiepolitische Entwicklungen (z.B. Automatisierung, Antriebstechnologien etc.). Bei einer Frist von 10-12 Jahren hinkt die Mobilitätsstrategie stark hinter dem aktuellen Wissenstand hinterher. Nach spätestens 5-6 Jahren soll beurteilt werden ob die Überarbeitung frühzeitig angegangen werden soll und nach 8 Jahren statt 12 Jahren vorliegen soll.
Teil 2: Gesetz über das Programm Gesamtmobilität GESETZ ÜBER DAS PROGRAMM GESAMTMOBILITÄT	§ 45c Massnahmenprogramm Mobilität	Die Gemeinden sind bei der Erarbeitung/Festlegung der Massnahmen einzubeziehen.	Miteinbezug der betroffenen Gemeinde ist zwingend notwendig um Akzeptanz zu schaffen.

## 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 eher 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 zu