

Stellungnahme Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Die Stellungnahme wurde am 02. Feb 2026 um 14:41:32 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Teilnehmerangaben:

SVP Kanton Luzern
Fraktionssekretariat
Sekretariat / Postfach
6000 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch
Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

198912

A) Grundsätzliche Einschätzung der Vorlage

Mit der Vorlage bin ich grundsätzlich einverstanden.

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

Bemerkung:

Die SVP des Kantons Luzern lehnt das Programm Gesamtmobilität (PGM) in der vorliegenden Form entschieden ab. Bereits die Grundlagen, welche zur Erarbeitung des PGM geführt haben, wurden von der SVP-Fraktion im Kantonsrat nicht mitgetragen. So wurde das Postulat P 518 «Mobilitätsstrategie für den gesamten Kanton Luzern» im Juni 2018 nur mit deutlich gespaltenem Rat überwiesen (71 Ja zu 36 Nein). Die SVP gehörte damals zu den klaren Gegnern dieser strategischen Neuorientierung. Auch den daraus resultierenden Planungsbericht «Zukunft Mobilität Luzern (ZuMoLu)» hat die SVP nur kritisch-zur Kenntnis genommen statt wohlwollend unterstützt. In ihrer Vernehmlassungsantwort 2022 forderte die SVP unmissverständlich, das PGM-Projekt abzubrechen und bei den bewährten Instrumenten (separates Strassenbauprogramm, öV-Bericht, Velokonzept etc.) zu bleiben. Aus Sicht der SVP bringt das PGM keinen Mehrwert, sondern untergräbt funktionierende Planungsinstrumente und beschneidet die Rechte des Kantonsrates. Künftig würde nämlich ein einziger Programmbeschluss alle Verkehrsbereiche bündeln, was die demokratische Mitbestimmung über einzelne Projekte erschwert. Diese Sorge ist begründet, denn der PGM-Mantelerlass soll die heutige Praxis ersetzen und der Regierung mehr Kompetenzen in der Verkehrsplanung geben. Die SVP warnt ausdrücklich davor, diese Machtverschiebung zu Lasten der demokratischen Mitsprache des Parlaments zu vollziehen. Grundsätzlich erkennt die SVP zwar den Handlungsbedarf in der Verkehrspolitik. Insbesondere die von der SVP stets kritisierte uneingeschränkte Zuwanderung und des damit verbundenen Bevölkerungswachstums sind wesentliche Ursachen. Daneben ist sicherlich auch das Wirtschaftswachstum zwar erfreulich, bringt aber zunehmende Mobilitätsbedürfnisse mit sich. Eine gute Erreichbarkeit für alle ist ein zentrales Anliegen, dem mit effizienten, bedarfsgerechten Infrastrukturinvestitionen begegnet werden muss. Allerdings setzt das vorliegende PGM die falschen Schwerpunkte. Es basiert auf ideologischen Zielsetzungen (Stichworte: Klima/Dekarbonisierung, Verkehrsverlagerung, Lenkung) statt auf pragmatischer Problemlösung. So ist das Programm eng mit dem kantonalen Klima- und Energieplan verknüpft; ihm liegt explizit das Ziel «null CO₂-Emissionen bis 2050» zugrunde. Der Regierungsrat räumt selbst ein, dass der Kanton Luzern bei der Reduktion der Verkehrsemissionen derzeit nicht auf Kurs ist und nun eine «konsequente Verkehrspolitik» zur Erreichung der Klimaziele verfolgt. Aus SVP-Sicht besteht hier die Gefahr einer überstürzten, einseitigen Ausrichtung der Mobilitätsplanung an langen Fristen und Klimavorgaben, welche demokratisch kaum legitimiert sind. Zur Erinnerung: In der eidgenössischen Volksabstimmung 2021 hat eine Mehrheit im Kanton Luzern (rund 52 %) das CO₂-Gesetz abgelehnt. Dies zeigt, dass die Bevölkerung ideologisch motivierte Lenkungsabgaben und Verbote im Klima-/Verkehrsbereich skeptisch beurteilt. Die SVP wird sicherstellen, dass ein kantonales Mobilitätsprogramm keine Klimapolitik durch die Hintertür einführt, welche so an der Urne keine Zustimmung fand.

Besonders kritisch sieht die SVP die verkehrspolitische Stossrichtung des PGM, die eindeutig auf eine Verlagerung des Verkehrs weg vom Individualverkehr (MIV) abzielt. In der Vernehmlassungsbotschaft wird offen dargelegt, dass man bewusst auf den Ausbau der Strassenkapazität für den MIV verzichten will, um Spitzenbelastungen nicht noch zu erhöhen. Statt neue Strassen oder zusätzliche Fahrspuren zu schaffen, soll ein Massnahmen-Mix den Verkehr „anders lenken“ – d.h. die Leute zum Umsteigen auf ÖV, Velo und zu Fahrten ausserhalb der Stosszeiten bewegen. Diese Strategie mag in der Theorie gut klingen, ist aber in der Praxis realitätsfremd. Sie läuft darauf hinaus, den Autofahrern bewusst Engpässe zu lassen, um sie zu erziehen. Die SVP erachtet dies als ideologischen Feldzug gegen den motorisierten Verkehr. Viele Menschen sind auf das Auto angewiesen – sei es beruflich, aus betrieblichen oder zulieferertechnischen Gründen oder mangels brauchbarer ÖV-Alternativen auf dem Land. Ihnen mit Absicht keine Entlastung durch Ausbau der Strasse zu verschaffen, ist verkehrsplanerisch kurzsichtig. Statt Autofahrer zu bevormunden, sollten alle Verkehrsträger parallel und ohne ideologische Scheuklappen optimiert werden. Leider fehlt dem PGM dieses ausgewogene Denken; es droht ein „Gängel-Instrument“ zu werden.

Nicht zuletzt gibt die finanzielle Tragweite des Programms Anlass zur Sorge. Gemäss Unterlagen umfasst das erste Massnahmenprogramm 2027–2030 insgesamt 137 Massnahmen mit einem Finanzvolumen von rund 338 Millionen Franken. Rechnet man die verbindlich geplanten Programmpakete und Sammelrubriken hinzu, werden sogar über 400 Millionen an Mitteln für neue Projekte in nur vier Jahren gebunden. Der Kanton Luzern verfügt aber nicht über unerschöpfliche Ressourcen. Bereits ab 2031 droht gemäss Finanzplanung eine Finanzierungslücke von gegen 90 Mio. Fr. pro Jahr, die nur durch neue oder erhöhte Abgaben geschlossen werden könnte. Die SVP warnt ausdrücklich vor einem finanzpolitischen Blindflug: Das PGM schafft finanzielle Verpflichtungen, ohne dass die langfristige Finanzierung gesichert ist. Neue Steuern oder Abgaben (etwa für Autofahrer) lehnt die SVP entschieden ab. Vor neuen Ausgaben müssen Einsparungen und Prioritäten geprüft werden. Hier verkennt das Programm die finanzpolitische Realität.

Fazit zu Kapitel A: In der Gesamtschau ist das PGM ein überladenes, ideologisch gefärbtes Planwerk, das die bewährte Verkehrsprogramm-Systematik ohne Not aufgibt. Die SVP spricht sich aus grundsätzlichen Erwägungen gegen diese Vorlage aus. Wir fordern den Regierungsrat auf, zum modularen Vorgehen zurückzukehren, anstatt ein Mammutprogramm durchzudrücken, das weder demokratisch breit legitimiert noch finanziell oder politisch nachhaltig ist. Die SVP erwägt deshalb mit möglichen Partnern den Einsatz aller möglichen demokratischen Instrumenten.

Die Vernehmlassungsbotschaft ist verständlich.

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

Bemerkung:

Die hier vorliegende Vernehmlassungsbotschaft ist absolut theoretisch und massiv ideologisch eingefärbt. Das Programm Gesamtmobilität wird in der Praxis grosse Verwerfungen zwischen den Bedürfnissen der Stadt- und Landbevölkerung und mit sich bringen. In der Gesamtschau ist das PGM ein überladenes, ideologisch gefärbtes Planwerk, das die bewährte Verkehrsprogramm-Systematik ohne Not und breite demokratische Legitimation aufgibt. Die SVP spricht sich aus grundsätzlichen Erwägungen gegen diese Vorlage aus. Wir fordern den Regierungsrat auf, zum modularen Vorgehen zurückzukehren, anstatt ein Mammutprogramm durchzudrücken, das weder demokratisch breit legitimiert noch finanziell oder politisch nachhaltig ist.

B) Massnahmenprogramm Mobilität

Massnahmen Infrastruktur Mobilität

Sind Sie mit den Stossrichtungen und der Zusammensetzung der Massnahmenliste «Beschlussperiode 2027-30» in der Beilage 1 im Grundsatz einverstanden?

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

Bemerkung:

Trotz der grundsätzlichen Ablehnung des Programms nimmt die SVP nachfolgend Stellung zu den einzelnen Teilen des Massnahmenprogramms Mobilität (Beilage 1 der Vernehmlassung). Wo angezeigt, üben wir differenzierte Kritik und unterbreiten konkrete Anträge zu einzelnen Elementen. Dies ändert nichts am klaren Nein der SVP zur Gesamtvorlage, soll aber der Vollständigkeit halber unsere Haltung im Detail darlegen.

öV-Angebot

Sind Sie mit den öV-Angebotsmassnahmen im Grundsatz einverstanden?

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

Bemerkung:

Die ÖV-Planung ist neu integraler Bestandteil des PGM ersetzt den bisherigen öV-Bericht. Die SVP fordert unmissverständlich, das PGM-Projekt abzubrechen und bei den bewährten Instrumenten (separates Strassenbauprogramm, öV-Bericht, Velokonzept etc.) zu bleiben. Aus Sicht der SVP bringt das PGM keinen Mehrwert, sondern untergräbt funktionierende Planungsinstrumente und beschneidet die Rechte des Kantonsrates.

Das öffentliche Verkehrsangebot im Kanton Luzern soll gemäss Kapitel 4.6 der Botschaft ebenfalls für die Periode 2027–2030 festgelegt werden. Die SVP anerkennt die Bedeutung eines guten öV-Angebots – insbesondere zur Bewältigung der Pendlerströme, wie es unser Fraktionssprecher im Rat betont hat. Ein leistungsfähiger ÖV ist im Interesse des Standorts Luzern und kann zur Entlastung der Strassen beitragen. Allerdings mahnt die SVP zur Mässigung und Augenmass bei Ausbau und Finanzierung des öV-Angebots:

- Verbundaufgabe und finanzielle Tragbarkeit: Der ÖV im Kanton Luzern wird gemeinsam von Kanton und Gemeinden (Verkehrsverbund Luzern, VVL) getragen. Schon heute leisten Kanton und Gemeinden jährlich über 100 Mio. Fr. an Staatsbeiträgen für den ÖV. Weitere Angebotsausbauten bedeuten weitere Defizitdeckung, die letztlich der Steuer- und Gebührenzahler trägt. Die SVP fordert, das Angebot nur dort zu erweitern, wo ausgewiesene Nachfrage besteht und wo Nutzen und Kosten in einem vernünftigen Verhältnis stehen. Ein ÖV-Ausbau wie im Programm Gesamtmobilität angedacht nach dem Giesskannenprinzip – nur um Klimaziele zu erfüllen oder um ideologisch den Modalsplit zu verschieben – lehnen wir ab. Jede neue Linie, jeder Taktverdichtung ist auf finanzielle Tragbarkeit zu prüfen.
 - Grundversorgung vs. Luxus-Angebote: Die SVP setzt sich für einen grundlegenden Service public im ÖV ein: Eine angemessene Grunderschliessung aller Landesteile mit Bus und Bahn muss gewährleistet sein. In abgelegenen ländlichen Gebieten begrüssen wir innovative Lösungen (Kleinbusse, abgestimmte Fahrpläne) statt leerer Grossbusse im Stundentakt. Angebotsverbesserungen sollen prioritär die Grundversorgung und Zuverlässigkeit stärken, nicht teure Prestigeprojekte darstellen. Beispielsweise ist ein dichteren Takt in Stosszeiten auf stark frequentierten Linien sinnvoll, während wir kostenintensive Randstunden-Angebote mit minimaler Auslastung skeptisch sehen. Die SVP fordert hier ein gesundes Kosten-Nutzen-Denken.
 - Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit vor Quantität: Es bringt wenig, immer neue Linien ins Netz aufzunehmen, wenn der bestehende ÖV im Stau steckt und unpünktlich ist. Vorrang muss haben, dass die heutigen Bus- und Bahnverbindungen zuverlässig funktionieren. Wir unterstützen daher Massnahmen wie Busspur-Optimierungen im Einzelfall, wo sie wirklich nötig sind, um die Pünktlichkeit zu verbessern – allerdings nur dort, wo genügend Strassenraum vorhanden ist, sodass der MIV nicht unverhältnismässig benachteiligt wird. Ziel muss ein reibungsloses Zusammenspiel von ÖV und Individualverkehr sein, kein Gegeneinander.
 - Regionale Ausgewogenheit: Das ÖV-Angebot darf nicht fast ausschliesslich auf die Agglomeration Luzern fokussieren. Die SVP pocht auf regionale Ausgewogenheit: Auch Umland und ländliche Regionen sollen vom Angebotsausbau profitieren (z.B. bessere Busanbindungen an regionale Zentren, Taktverdichtungen zu Pendlerzeiten für die Arbeitswege aus ländlichen Gemeinden). Bereits heute besteht hier teils Nachholbedarf. Die Bevölkerungsentwicklung in Gemeinden wie Sursee, Willisau, Hochdorf etc. rechtfertigt Verbesserungen, während die Stadtregion Luzern schon sehr dicht bedient ist. Die Programmplanung muss dies berücksichtigen.
 - Kostenwahrheit und Effizienz: Die SVP erinnert daran, dass der ÖV von allen bezahlt wird – via Steuern und Abgaben – aber nicht jeder ihn nutzt. Darum verlangen wir, dass im ÖV auch das Prinzip der Kostenwahrheit so weit wie möglich Einzug hält. Luxuslösungen wie übermässig subventionierte Tarife oder Gratisangebote (Stichwort Gratis-ÖV) lehnen wir entschieden ab. Das neue Angebot ist so zu gestalten, dass ein vernünftiger Deckungsgrad erreicht bleibt. Die Kosteneffizienz aller Linien und Takte gehört laufend überprüft; nötigenfalls sind wenig genutzte Angebote auch wieder anzupassen, bevor man andernorts ausbaut.
- Zusammengefasst steht die SVP einem gezielten, massvollen Ausbau des ÖV offen gegenüber – im Rahmen des finanziell Machbaren. Das ÖV-Angebot soll verbessert werden, wo dies dringend notwendig und sinnvoll ist (etwa zur besseren Erschliessung neuer Wohngebiete oder zur Entlastung überfüllter Züge/Busse in der Rush Hour). Reine Angebotsvermehrung nach dem Motto „Angebot schafft Nachfrage“ lehnen wir als riskant ab.

Drei Programmpakete (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velonetzplanung sowie Strassenabwasserbehandlung)

Sind Sie mit den drei Programmpaketen (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velonetzplanung sowie Strassenabwasserbehandlung) im Grundsatz einverstanden?

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

Bemerkung:

Im PGM sind drei Programmpakete definiert, welche thematisch zusammengehörende Projekte bündeln: Erstens das Programmpaket Behindertengleichstellung im ÖV und zweitens das Programmpaket Umsetzung Velonetzplanung und drittens das Programmpaket Strassenabwasserbehandlung.

Für diese drei Pakete sind in der Umsetzungsperiode 2027–2030 erhebliche Mittel vorgesehen. Die SVP nimmt wie folgt Stellung dazu:

- **Behindertengerechte Haltestellen:** Dieses Programm umfasst den weiteren Ausbau der ÖV-Haltekanten im Kanton Luzern, sodass diese dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) entsprechen (stufenloser Einstieg für Rollstühle, Blindenleitsystem etc.). Tatsache ist, dass Luzern beim barrierefreien Ausbau im Rückstand ist – erst 129 von 671 kantonalen Haltestellen waren 2022 BehiG-konform. Die SVP steht hinter dem Ziel, mobilitätseingeschränkten Personen vollen Zugang zum ÖV zu ermöglichen. Es ist ein gesetzlicher Auftrag und auch ein Anliegen der SVP, dass alle Bevölkerungsteile am öffentlichen Leben teilnehmen können. Die veranschlagten 41 Mio. Franken für dieses Programm erscheinen ausserordentlich hoch. Im Vergleich zu den Ausbaukosten in anderen Kantonen, können hier sicherlich noch bauliche und finanzielle Optimierungen umgesetzt werden. Wir stellen fest, dass diese Investitionen ohnehin hätten getätigt werden müssen – sie hängen nicht vom PGM ab, sondern von Bundesrecht (Umsetzungsfrist BehiG). Immerhin schafft das Programmpaket nun Transparenz, welche Mittel hierfür benötigt werden. Die SVP wird genau darauf achten, dass diese Gelder zweckgebunden eingesetzt werden: Es darf nicht sein, dass unter dem Deckmantel „Behindertengleichstellung“ gleich noch Luxusausbau an Haltestellen betrieben wird. Prioritär sind Sicherheit und Zugänglichkeit (hohe Randsteine, Rampen, Markierungen), nicht architektonische Verschönerungen. Wir erwarten ferner, dass der Kanton Synergien nutzt: Wo immer eine Haltestelle in ein Strassenbauprojekt fällt, ist der behindertengerechte Umbau mit diesem Projekt zu kombinieren, um Kosten zu sparen. Fazit: Bedingte Unterstützung für Programmpaket 1, aber mit dem Auftrag, wirtschaftlich vorzugehen und Bundesbeiträge maximal abzuholen.
- **Velonetzplanung:** Mit dem neuen kantonalen Velokonzept (Ablösung Radroutenkonzept 1994/2009) will der Kanton ein durchgängiges Velowegnetz erstellen und Lücken schliessen. Dafür sind 10 Mio. Fr. bis 2030 eingeplant. Die SVP begrüsst grundsätzlich Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrer, speziell wo heute gefährliche Mischverkehre auf Kantonsstrassen bestehen. Allerdings warnt die SVP vor einer einseitigen Bevorzugung des Veloverkehrs auf Kosten des übrigen Verkehrs. Velowege dürfen nicht überall blind forciert werden, insbesondere nicht durch Wegnahme ganzer Fahrspuren auf Hauptverkehrsachsen. Das Velonetz ist mit Augenmass auszubauen: Wo genügend Platz ist (z.B. Verbreiterung eines Strassenrandes oder separate Radwege entlang von Kantonsstrassen), unterstützen wir das. Wo hingegen künstlich Hindernisse für den MIV geschaffen würden (z.B. Spurabbau, flächendeckende Tempo-30-Abschnitte auf Kantonsstrassen nur fürs Velo), sind wir strikt dagegen. Die SVP erinnert auch daran, dass Luzern bereits ein gut ausgebautes untergeordnetes Radwegnetz auf Gemeindestrassen hat – das kantonale Netz soll dieses intelligent ergänzen, nicht ersetzen. Finanziell fordern wir Transparenz: Der Kanton soll genau ausweisen, wofür die Millionen verwendet werden (Planung, Bau, Beitrag an Gemeinden?). Zudem regt die SVP eine Mitfinanzierungsbeteiligung der Velonutzer an. Im Sinne der Verursachergerechtigkeit ist zu prüfen, ob grössere Investitionen ins Velonetz (z.B. kostspielige neue Radbrücken oder -tunnels) teilweise durch die Nutzer mitgetragen werden können – analog zum Motorfahrzeugverkehr, der via Mineralölsteuer, LSVA, Strassenabgaben zahlt. Diese Diskussion wurde im Planungsbericht bereits angerissen. Die SVP hält fest: Velofahren ist zu fördern, aber nicht zum Nulltarif zulasten der Allgemeinheit. Insgesamt betrachten wir das Veloprogramm als nachgeordnet gegenüber der Sanierung von Strasseninfrastruktur. Es soll umgesetzt werden, aber nicht zulasten dringenderer Aufgaben. Die Interessen aller Verkehrsteilnehmer (inkl. Autofahrer, ÖV-Passagiere und Gewerbeverkehr) müssen bei jedem Veloprojekt abgewogen werden.
- **Strassenabwasserbehandlung:** Dieses Programmpaket (3 Mio. Fr.) ist relativ klein dimensioniert, betrifft aber ein wichtiges Umweltthema. Es geht darum, das Strassenabwasser (Regenabfluss von Fahrbahnen) vermehrt zu reinigen, bevor es in Gewässer gelangt, um Schadstoffe wie Abrieb, Öl, Streusalz zu reduzieren. Die SVP unterstützt grundsätzlich umwelttechnische Verbesserungen an Strassen, sofern verhältnismässig. Vielerorts sind bereits heute Abläufe und Rückhaltesysteme vorhanden (z.B. bei neuen Umfahrungen). Die 3 Mio. deuten darauf hin, dass vorerst wohl Studien, Planungen oder Pilotanlagen finanziert werden. Wir erwarten, dass hier enge Zusammenarbeit mit den Umweltfachstellen erfolgt und Doppelspurigkeiten vermieden werden. Wo der Bund Vorgaben macht (z.B. Gewässerschutz an Nationalstrassen), sollen kantonale Lösungen kompatibel sein. Die SVP möchte, dass dieses Programm zunächst die dringendsten Stellen angeht – etwa Strassenabschnitte nahe Trinkwasserfassungen oder Schutzgebieten – bevor flächendeckend teure Anlagen gebaut werden, die am Ende einen minimalen Effekt haben. Kurz: Ja zur Strassenabwasser-Behandlung dort, wo sie ökologisch Sinn macht, aber bitte mit gesundem Kosten-Nutzen-Verständnis. Wir fordern zudem, dass die Wirkung solcher Massnahmen gemessen wird (Wasserqualität vor/nach Umsetzung), um den Erfolg zu überprüfen. Zusammenfassend stehen wir den drei Programmpaketen unterschiedlich gegenüber: Die SVP befürwortet unter den genannten Effizienzbedingungen das Behinderten-Haltestellen-Programm, kritisiert das überdimensionierte Velonetz-Programm und nimmt das Abwasser-Programm zustimmend zur Kenntnis, solange es zielgerichtet bleibt. Diese Pakete sollten jedoch einzeln beschlossen werden können und nicht automatisch in Grossprojekten organisiert zu werden – die Unterschiede sind offensichtlich. Hier appellieren wir an die Regierung, Flexibilität zu zeigen und gegebenenfalls Pakete aus dem Programm herauszulösen.

Drei Sammelrubriken (Mobilitätsplanung und -steuerung, Anpassungen Infrastrukturen sowie Vorhaben Dritter

Sind Sie mit den drei Sammelrubriken (Mobilitätsplanung und -steuerung, Anpassungen Infrastrukturen sowie Vorhaben Dritter) im Grundsatz einverstanden?

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

Bemerkung:

Neben den konkreten Einzelmassnahmen und Programmpaketen sieht das PGM drei Sammelrubriken vor. Die SVP beurteilt die drei Sammelrubriken wie folgt:

- **Mobilitätsplanung/-steuerung:** Diese Rubrik bündelt alles, was mit „weicher“ Verkehrslenkung und administrativer Planung zu tun hat. Dazu zählen etwa Kampagnen zur Sensibilisierung, betriebliche Mobilitätskonzepte, Verkehrsmodelle, vielleicht auch Digitalisierungsprojekte (Apps, Datenanalyse) usw. Laut Botschaft sollen hier die Aspekte einer „modernen, nachhaltigen und effizienten Mobilitätsgestaltung“ abgedeckt werden. Die SVP steht solchen Konzepten sehr skeptisch gegenüber. Erfahrungsgemäss fließen in diesem Bereich viele Gelder in Gutachten, Beratermandate und Projektskizzen, ohne dass der Bürger auf der Strasse etwas davon merkt. Wir befürchten, dass diese Rubrik zum Tummelfeld für Bürokratie und Ideologie werden könnte – nach dem Motto: Man plant und steuert, anstatt konkrete Infrastruktur zu bauen. Besonders stossend finden wir, dass offenbar sogar zusätzliche ÖV-Finanzierung verwendet werden soll, um ein „Mobilitätsmanagement“ aufzubauen. Hier werden ÖV-Gelder zweckentfremdet, die besser direkt in den Fahrbetrieb flössen. Die SVP anerkennt, dass gewisse planerische Tätigkeiten nötig sind; aber diese sind bereits heute in den Fachstellen (vif) angesiedelt. Eine Ausweitung dieses Bereichs lehnen wir ab. Kurz: Die Sammelrubrik Mobilitätsplanung/-steuerung erscheint uns überdimensioniert und fragwürdig und sollte entsprechend gestrichen werden.

- **Anpassungen Infrastrukturen:** Diese Rubrik ist grundsätzlich sinnvoll, da sie dem Kanton erlaubt, rasch auf neue Bedürfnisse oder Sicherheitsmängel im Strassennetz zu reagieren. Darunter fallen etwa kleine Ausbau-Schritte, Anpassungen von Signalisation, bauliche Verbesserungen (z.B. zusätzliche Abbiegespuren, Fussgängerinseln, Lärmschutzwände) oder Massnahmen infolge neuer Normen. Die SVP begrüsst es, wenn hier flexibel und unbürokratisch gehandelt werden kann, anstatt für jede Kleinigkeit ein grosses Projekt aufzuziehen. Allerdings gilt es sicherzustellen, dass diese Rubrik nicht missbraucht wird, um grösser Eingriffe am Parlament vorbei umzusetzen. Die Botschaft betont zwar, planbare Massnahmen gehören ins ordentliche Programm – die Rubrik sei nur für Unvorhergesehenes. Wir unterstützen diesen Ansatz, fordern aber Transparenz: Welche Massnahmen wurden über die Jahre aus dieser Rubrik bezahlt? Es braucht eine Rechenschaft darüber, damit kein „geheimer Projektopf“ entsteht. Insgesamt trägt die SVP die Idee dieser Infrastrukturanpassungen nur unter den oben ausgeführten Bedingungen mit und nur solange sie der Sicherheit, dem Werterhalt und der Leistungsfähigkeit unseres Verkehrsnetzes dienen. Wir denken z.B. an spontane Sicherheitsverbesserungen an Unfallsschwerpunkten oder Sofortmassnahmen bei Engpässen. Nicht geduldet werden hingegen mittels Sammelrubrik vorzeitige Rückbauten oder Fahrverbote – solche Grundsatzentscheide gehören separat diskutiert.

- **Vorhaben Dritter (Mitfinanzierung):** Der Kanton will hier Mittel bereitstellen, um sich an Gemeindeprojekten mit kantonalem Interesse zu beteiligen – insbesondere beim Bau von Bushubs (Verkehrsdrehscheiben). Grundsätzlich ist das ein verständlicher Mechanismus: Oft überschreiten Mobilitätsprojekte die Gemeindegrenze oder dienen einem weiteren Einzugsgebiet (z.B. regionale Busknoten). Die SVP ist bereit, solche Mitfinanzierungen zu unterstützen, sofern klare Kriterien gelten: Ein Projekt muss wirklich einen kantonalen Mehrwert liefern, z.B. Netzlücken schliessen oder zentrale Knoten verbessern. Ausserdem muss eine gesetzliche Grundlage für die Unterstützung bestehen (was bei Bushubs via ÖV-Gesetz gegeben scheint). Trotzdem mahnen wir hier zur Vorsicht: Der Kanton soll sich nicht überall zum Zahlmeister machen. Wo immer möglich, sind Bundesbeiträge (Agglo-Programm, ÖV-Infrastrukturfonds) und Gemeindeleistungen zuerst auszuschöpfen. Der kantonale Beitrag sollte subsidiär sein. Und: Wenn Dritte (etwa Private, Bahnunternehmen) Projekte realisieren, muss die Verantwortung primär bei ihnen bleiben – der Kanton kann koordinieren, aber darf nicht allen alles zahlen. Die SVP wird im Einzelfall sehr genau hinschauen, wo unser Steuergeld hinfließt. Insgesamt sehen wir diese Rubrik als vertretbar, solange sie strikt kontrolliert wird und nur für wirklich wichtige Fälle greift.

Zusammengefasst lauten die Positionen der SVP: Ablehnung oder drastische Reduktion der Rubrik Mobilitätsplanung/-steuerung, bedingte Zustimmung zur Rubrik Infrastrukturanpassungen (mit Transparenz und Begrenzung) und bedingte Zustimmung zur Rubrik Vorhaben Dritter (mit klaren Kriterien). Wir weisen zudem darauf hin, dass gemäss Botschaft im bisherigen Strassenbauprogramm sehr viele Sammelrubriken existierten (15 Rubriken), die nun auf 3 zusammengefasst werden. Dies ist zwar verwaltungspraktisch übersichtlicher, birgt aber die Gefahr von Intransparenz. Weniger Rubriken bedeuten grössere Töpfe, in denen viel verschwindet. Die SVP fordert daher: eine möglichst feingliedrige Berichterstattung innerhalb dieser Töpfe. Zum Beispiel soll im Jahresbericht offengelegt werden, wie sich die Ausgaben innerhalb der Rubrik Mobilitätsplanung verteilen (z.B. x Fr. für Kampagnen, y Fr. für Studien etc.). Nur so behält das Parlament den Durchblick.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Die Beilage 1 ist in der vorliegenden Form abzulehnen. Statt alle Projekte pauschal in ein Programm zu pressen, fordert die SVP eine Entflechtung und Priorisierung.	Dringliche Massnahmen zur Engpassbeseitigung und Sicherheit, wie zum Beispiel Verkehrsoptimierungen und Umfahrungsprojekte, müssen vorrangig einzeln vorangetrieben werden, während nachrangige Vorhaben zurückgestellt gehören. Die SVP verlangt vom Regierungsrat, ein abgespecktes Massnahmenprogramm vorzulegen, das sich auf Kernaufgaben beschränkt und finanziell tragbar ist.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Im PGM-Beschluss ist explizit festzuhalten, dass die Einzelprojekte den üblichen parlamentarischen und direktdemokratischen Bewilligungsverfahren unterstellt bleiben.	Kein automatischer Programm-Beschluss ohne Einzelprüfung: Falls dennoch eine gebündelte Beschlussfassung erfolgt, muss gewährleistet sein, dass jedes grössere Projekt weiterhin separat vom Kantonsrat bewilligt wird. Laut Botschaft bedarf jede Investition über 3 Mio. Fr. eines Kantonsratsdekrets und ab 25 Mio. zusätzlich einer Volksabstimmung. Die SVP besteht auf dieser Praxis. Insbesondere <i>Grossprojekte</i> über 80 Mio. Fr. (z.B. Umfahrungsstrassen) dürfen nur mit Zustimmung des Volkes realisiert werden. Im PGM-Beschluss ist explizit festzuhalten, dass die Einzelprojekte den üblichen parlamentarischen und direktdemokratischen Bewilligungsverfahren unterstellt bleiben. Ein globaler Programmkredit quasi en bloc kommt nicht in Frage.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Die Regierung wird ersucht, Massnahmen zu streichen oder zu sistieren, die lediglich dem Zweck dienen, den Individualverkehr zu behindern oder Verkehrsverlagerung zu erzwingen. Priorität haben stattdessen Infrastruktur-Erweiterungen dort, wo Engpässe heute den Verkehrsfluss hemmen.	Streichen ideologischer oder unwirksamer Massnahmen: Die SVP verlangt, dass sämtliche Programmteile, die primär verkehrslenkende oder ideologisch motivierte Experimente darstellen, aus Beilage 1 entfernt werden. Dazu zählen etwa kostspielige Marketing- und Sensibilisierungskampagnen im Mobilitätsmanagement (siehe Sammelrubrik 4.4.1), übertriebene „Verkehrsberuhigungs“-Massnahmen ohne nachgewiesenen Nutzen, oder Projekte, die einseitig den MIV einschränken, ohne dass Alternativen bestehen.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen, wo zusätzliche Strassenbauprojekte ins Programm aufzunehmen sind, um drohende Engpässe im motorisierten Verkehr zu beseitigen.	Dies ist eine Ergänzung von Massnahmen zugunsten des MIV. In der Massnahmenliste vermisst die SVP zudem Projekte, die für einen flüssigen Autoverkehr im Kantonsgebiet essenziell wären. Als Beispiele nennen wir die seit Jahren diskutierte Verkehrsentslastung der Stadt Luzern oder den bedarfsgerechten Ausbau wichtiger Kantonsstrassen im ländlichen Raum. Es darf nicht sein, dass man auf Vorrat Busspuren und Velowege plant, aber notwendige Strassenerweiterungen vernachlässigt.
Konkrete Anträge zur Beilage 1	Konkrete Anträge zur Beilage 1	<i>Die Regierung soll die Planungen für Grossprojekte in ländlichen Zentren wie beispielsweise Hochdorf, Wolhusen oder Eschenbach so ausgestalten, dass der MIV flüssiger durch geführt wird (z.B. bessere Knoten, Entflechtung von Verkehrsströmen), ohne einfach nur Temporeduktionen oder ÖV-Priorisierungen aufzudrücken.</i>	Für den ländlichen Raum sind beispielsweise in Hochdorf, Wolhusen oder Eschenbach kostenintensive Massnahmen geplant, was die Bedeutung der stark belasteten ländlichen Verkehrsknoten unterstreicht. Die SVP begrüsst Schritte zur Kapazitäts- und Sicherheitssteigerung in regionalen Zentren, die unter hohem Verkehrsaufkommen leiden. Wir erwarten allerdings konkrete Angaben, was diese „Optimierung“ beinhaltet. Investitionen in dieser Grössenordnung müssen spürbare Verbesserungen für den MIV und die anderen Verkehrsträger bringen.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Sämtliche neuen ÖV-Angebotsmassnahmen im PGM dürfen nur unter Vorbehalt der Finanzierung beschlossen werden. Konkret: Kein zusätzliches ÖV-Angebot darf eingeführt werden, ohne dass die dafür nötigen Mittel im Aufgaben- und Finanzplan gesichert sind.	Der Angebotsausbau ist unter den Finanzierungsvorbehalt stellen. Sollten Bund, Kantonsbeitrag oder Gemeindebeiträge nicht wie vorgesehen bereitstehen, ist entweder auf die Ausweitung zu verzichten oder sie zeitlich zu verschieben. Dieser Vorbehalt ist im Programm festzuhalten, um spätere Sparübungen (z.B. Leistungsabbau an anderer Stelle) zu vermeiden.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Ein Monitoring der Auslastung neuer ÖV-Angebote ist verpflichtend vorzusehen, mit der Möglichkeit, Fehlentwicklungen umgehend zu korrigieren.	Es ist zwingend eine Überprüfung der Auslastung vor Neueinführungen durchzuführen. Vor dem Start neuer Buslinien oder bedeutender Taktenerweiterungen soll der Verkehrsverbund in einem <i>Pilotversuch</i> oder mittels belastbarer Prognosen die erwartete Nutzung prüfen. Die SVP verlangt, dass für jedes neue Angebot nach einem Jahr evaluiert wird, ob die Frequenzen den Erwartungen entsprechen. Ist dies klar nicht der Fall (z.B. Bus weiterhin fast leer), muss die Massnahme revidiert oder aufgehoben werden. Wir schlagen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			zudem vor, Mindestgrenzwerte für die wirtschaftliche Auslastung festzulegen, die erreicht werden sollten (z.B. Sitzplatzauslastung im Durchschnitt).
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Kein Abbau von Parkplätzen an ÖV-Knoten ohne vollwertigen Ersatz.	Die SVP stellt den Antrag, dass im Rahmen des PGM keinerlei Massnahmen ergriffen werden, welche die Nutzung des ÖV auf Zwang erhöhen sollen, indem dem MIV Steine in den Weg gelegt werden. Insbesondere fordern wir: Kein Abbau von Parkplätzen an ÖV-Knoten ohne vollwertigen Ersatz. Die Kombination Auto+ÖV (Park-and-Ride) ist für viele Pendler ideal und entlastet die Stadt. Es darf nicht sein, dass aus dogmatischen Gründen Parkhäuser geschlossen werden, nur damit Leute ganz auf den ÖV gezwungen werden. Der Regierungsrat soll sich hier klar deklarieren, dass man Freiwilligkeit statt Zwang setzt. Der ÖV soll durch Qualität überzeugen, nicht durch Schikane des Autofahrers.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Der Regierungsrat wird angewiesen in den Verbundgremien darauf hinzuwirken, dass keine überproportionalen Tarifierhöhungen vorzunehmen sind und weiterhin sämtlich auch nicht digitale Zahlungsmittel erlaubt sind.	Tarifgestaltung und Zahlungsmittel: Die SVP erwartet, dass der Kanton in Verbundgremien darauf hinwirkt, keine überproportionalen Tarifierhöhungen vorzunehmen. Das Angebot darf nicht zulasten der Kundenfinanzierung endlos ausgebaut werden. Ebenso sprechen wir uns dafür aus, dass im ÖV barrierefreie Nutzung möglich bleibt – dazu zählt auch, dass weiterhin analoge Zahlungsmittel (Bargeld) in Bussen/Zügen akzeptiert werden für Tickets. Ein rein digitales System benachteiligt gewisse Benutzergruppen. Hierzu erinnern wir an Debatten im Rat, wonach auch die Regierungsseite ein vielseitiges Zahlungssystem im ÖV als sinnvoll erachtet. Die SVP wird jede Tendenz zu einem unsozialen reinen E-Ticketing im ÖV kritisieren.
Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Konkrete Anträge zum öV-Angebot	Das ÖV-Angebot des PGM sollte im Einvernehmen mit den Gemeinden und angrenzenden Kantonen festgelegt werden.	Das PGM darf keine isolierte Planung darstellen. Konkret schlagen wir vor den definitiven Beschluss dem Verbundrat sowie den Nachbarkantonen und betroffenen Regionen und Gemeinden vorzulegen und die Meinungen anzuhören, sowie dass deren Stellungnahmen offenzulegen sind. Der ÖV ist ein vernetztes System; es braucht zwingend Koordination. Regionale Schnellbusse, Taktknoten etc. müssen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden definiert werden, damit die Anschlussmobilität (Bus/Bahnhofinfrastruktur, Zubringerverkehr) gewährleistet ist. Ebenso sind Überschneidungen mit Nachbarkantonen (z.B. Zentralschweizer S-Bahnen) gemeinsam anzugehen. Das PGM darf hier keine isolierte Planung darstellen. Konkret schlagen wir vor, vor dem definitiven Beschluss den Verbundrat sowie die Nachbarkantone anzuhören und deren Stellungnahmen offenzulegen.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Das Programmpaket Velonetz ist in der vorgeschlagenen Form zu überarbeiten.	Die SVP beantragt, dass vor einer Krediterteilung ein detailliertes Velorouten-Konzept offengelegt wird, inkl. Prioritäten, Kosten pro Abschnitt und Einfluss auf den übrigen Verkehr. Wir wollen Transparenz, welche Gemeinden/Regionen profitieren und wie das Zusammenspiel mit bestehenden Radwegen ist.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Der Kanton soll mit den Gemeinden verbindliche Vereinbarungen treffen, bevor kantonale Gelder ins Velonetz fliessen.	Gemeinden müssen bereit sein, ihrerseits Beiträge zu leisten (z.B. Landabgaben, bauliche Anpassungen vor Ort).
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Für grössere Einzelprojekte im Velonetz (Kosten > 3 Mio.) sollen separate Bewilligungsanträge ans Parlament gestellt werden, statt alles im Paket abzuwickeln.	So kann demokratisch entschieden werden, ob z.B. eine teure Velobrücke im Einzelfall Sinn macht und die Mitsprache des Parlamentes bleibt erhalten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Der Regierungsrat soll darlegen, in welcher Form Velofahrer an den Kosten beteiligt werden könnten.	Die Finanzierung des Velonetzes belastet einseitig die Allgemeinheit und vor allem den motorisierten Verkehr. Zu prüfen wäre eine Velovignette, Zweckbeiträge aus Bundessubventionen, Streichen von Steuerabzügen oder ähnliches. Wenn dies evtl. die Bundeskompetenz berührt, soll das Anliegen deponiert werden.
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Konkrete Anträge zu den Programmpaketen	Die Regierung soll eine Prioritätenliste der zu bearbeitenden Strassenabschnitte erstellen und dem Parlament vorlegen.	Darin soll ersichtlich sein, wo vordringlich Handlungsbedarf besteht (z.B. bekannte problematische Abläufe, Einleitstellen in Gewässer). Weiter fordern wir einen Bericht über die Wirksamkeit bisheriger Strassenabwasseranlagen im Kanton: Welche Erfahrungen liegen vor? Dadurch kann beurteilt werden, ob die vorgesehenen 3 Mio. richtig investiert sind. Gegebenenfalls ist das Budget anzupassen – die SVP ist offen für eine Erhöhung, falls es unumgängliche Projekte gibt, oder für eine Kürzung, falls sich die Massnahmen als wenig wirksam erweisen.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Die Mittel aus der Rubrik Mobilitätsplanung/-steuerung sind zugunsten der Infrastrukturerhaltung umzuschichten.	Die SVP beantragt, dass die Regierung prüft, diese Sammelrubrik ersatzlos zu streichen. Viele Aufgaben darin (Mobilitätsmanagement, Planungen) können im Rahmen der regulären Verwaltungstätigkeit und bestehenden Budgets erledigt werden. Es braucht keinen separaten Millionen-Fonds dafür. Sollte eine Streichung politisch nicht mehrheitsfähig sein, fordern wir zumindest eine substanzielle Reduktion: Das dafür vorgesehene Budget ist um mindestens 50 % zu kürzen und auf unvermeidbare Kernaufgaben zu beschränken. Konkret könnte man z.B. das Mobilitätsmanagement für Arbeitgeber aus dem kantonalen Verantwortungsbereich entlassen – dies können Unternehmen selber steuern. Jeder Franken, der nicht in Beraterhonorare fließt, kann z.B. für Strassenunterhalt oder Schulwegsicherheit genutzt werden.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Es ist im Kantonsratsbeschluss klar zu umschreiben, dass diese Rubrik ausschliesslich <i>unvorhergesehene und kleinere bauliche Massnahmen</i> finanzieren darf.	Hier geht es um die Einhaltung des Zweckes. Es ist im Kantonsratsbeschluss klar zu umschreiben, dass diese Rubrik ausschliesslich unvorhergesehene und kleinere bauliche Massnahmen finanzieren darf. Alles, was planbar ist (auch kleinere Projekte), soll nicht hierüber laufen, sondern via Beilage 1 als Einzelmassnahme. Damit verhindern wir eine Aushöhlung der Mitsprache.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Der Regierungsrat soll jährlich im Geschäftsbericht oder via Controlling dem Parlament Bericht erstatten, welche Projekte über diese Rubrik abgewickelt wurden und warum.	Der Regierungsrat soll jährlich im Geschäftsbericht oder via Controlling dem Parlament Bericht erstatten, welche Projekte über diese Rubrik abgewickelt wurden und warum. So können die Räte nachvollziehen, ob die Kriterien eingehalten werden.
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken	Für die Sammelrubrik Vorhaben Dritter müssen die folgenden drei Kriterien erfüllt sein: Es muss ein klares öffentliches Interesse bestehen, die Kofinanzierung muss sichergestellt sein und es braucht das Einverständnis des Parlamentes bei Projekten über einer Summe von 1 Million.	Wir stellen den Antrag, diese Kriterien im PGM-Beschluss zu verankern oder zumindest in den Vollzugsrichtlinien festzuhalten. Generell soll die Rubrik sehr restriktiv zu sein. Mit diesem Antrag wollen wir Transparenz, Effizienz und parlamentarische Kontrolle in den Sammelrubriken sicherstellen. Die SVP ist nicht per se gegen flexible Instrumente, aber es darf nicht zu einem Selbstbedienungsfonds für die Verwaltung werden. Wir erwarten vom Regierungsrat, dass er diese Vorgaben ernst nimmt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Allgemeine Würdigung	Abschliessend fasst die SVP ihre Haltung zum Programm Gesamtmobilität (PGM) nochmals zusammen und macht zusätzliche grundsätzliche Bemerkungen: Allgemeine Würdigung: Aus Sicht der SVP ist das PGM in seiner jetzigen Form abzulehnen. Trotz einzelner positiver Elemente überwiegen die Nachteile klar. Das Programm ist überfrachtet, zu teuer und ideologisch geprägt. Es ersetzt ein bisher gut funktionierendes Planungssystem durch ein ungewisses Experiment, das die Mitsprache des Parlaments schmälert. Wir erkennen an, dass der Regierungsrat mit dem PGM eine <i>Gesamtverkehrsstrategie</i> schaffen wollte, um alle Verkehrsmittel koordiniert zu entwickeln. Doch gut gemeint ist nicht gut gemacht: Das Resultat ist ein <i>bürokratisches Monster</i>, das sich an theoretischen Zielen wie „Netto-Null 2050“ festbeißt und dabei praktische Bedürfnisse vor Ort ignoriert. Die SVP steht für eine Verkehrspolitik ein, die an der Lebensrealität der Bürger anknüpft und Bewährtes nicht leichtfertig aufgibt. Wir stellen fest, dass das PGM in gewisser Weise ein <i>Misstrauensvotum gegenüber den Stimmbürgern</i> darstellt: Viele Weichenstellungen, die eigentlich dem Volk vorbehalten sind, würden in Zukunft im Rahmen dieses Verwaltungsprogramms vorentschieden. Zwar sind Volksabstimmungen über einzelne Grossprojekte weiterhin vorgesehen, doch der strategische Gesamtkurs würde mit dem PGM implizit festgelegt – hin zu weniger Strassenbau, mehr Lenkung, mehr Abgaben. Das verträgt sich schlecht mit früheren Volksentscheiden. Die Luzerner Bevölkerung hat wiederholt gezeigt, dass sie eine vernünftige Balance in der Mobilität will: Sie sagt Ja zu wichtigen Strassenprojekten (z.B. Bypässe, Umfahrungen) und gleichzeitig Ja zu einem guten öffentlichen Verkehr. Einseitige Extreme fanden hingegen keine Mehrheit (CO2-Abgaben, stadtfriendly Verkehrsideen etc.). Das PGM aber schlägt sich deutlich auf eine ideologische Seite. Das lehnen wir ab.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Allgemeine Würdigung	Für den Fall, dass der Regierungsrat dennoch am PGM festhält und es dem Kantonsrat zur Beschlussfassung vorlegt, kündigen wir schon jetzt an: Die SVP wird sämtliche demokratische Möglichkeiten ausschöpfen, diese Vorlage zu stoppen oder zumindest substantiell zu korrigieren. Die Luzerner Bevölkerung soll letztlich das letzte Wort haben, ob sie dieses Gesamtmobilitätsprogramm will oder nicht. Die SVP ist überzeugt, mit dieser Stellungnahme im Interesse der Luzernerinnen und Luzerner zu handeln. Wir setzen auf eine vernunftgeleitete, bürgernahe und bezahlbare Verkehrspolitik, die alle Verkehrsmittel nach ihrem tatsächlichen Nutzen fördert, anstatt ideologische Experimente zu veranstalten. Das Programm Gesamtmobilität, wie es nun vorliegt, erfüllt diese Ansprüche nicht – deshalb verdient es ein klares Nein. Im Namen der SVP Kanton Luzern danken wir für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Wir hoffen, dass der Regierungsrat die vorgebrachte Kritik ernst nimmt und die Planung entsprechend anpasst. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Mobilitätszukunft des Kantons Luzern auf einem tragfähigen, von einer breiten Bevölkerung mitgetragenen Fundament steht.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Künftige Finanzierung: Das PGM wird begleitet von einer Vorlage „ <i>Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öV</i> “. Offenbar sieht der Regierungsrat selbst, dass ohne neue Finanzierungsquellen die Pläne nicht aufgehen. Hier kündigen wir schon jetzt unseren Widerstand gegen jedwede finanzielle Mehrbelastung der Bürger an. Weder eine Erhöhung der Strassensteuer noch zusätzliche Abgaben für Autofahrer noch eine generelle Steuererhöhung zugunsten des ÖV sind akzeptabel. Die SVP fordert vielmehr, zuerst die Effizienz der bestehenden Mittelverwendung zu verbessern – es kann nicht sein, dass einerseits Millionen in Planungsstudien fließen, während man andererseits neue Abgaben prüft. Sollte die Finanzierungsbotschaft Vorschläge enthalten, die faktisch eine Quersubventionierung des ÖV aus allgemeinen Steuermitteln oder höhere Belastungen des motorisierten Verkehrs bedeuten, werden wir diese bekämpfen.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Umsetzungsfähigkeit: Wir zweifeln an der praktischen Umsetzungsfähigkeit eines derart umfassenden Programms. Die Verwaltung wird enorme Ressourcen aufwenden müssen, um 137 Projekte gleichzeitig zu jonglieren. Bereits heute dauern Planungen oft viele Jahre. Wie realistisch ist es, dass bis 2030 all diese Vorhaben geplant oder gar gebaut werden? Die SVP befürchtet, dass hier viel angekündigt, aber wenig realisiert wird, was das Vertrauen in die Politik untergräbt. Besser wäre ein schlanker, realistischer Vierjahresplan gewesen, den man auch umsetzen kann. Sollte das PGM beschlossen werden, erwarten wir vom BUWD eine priorisierte Etappierungsplanung : Welche Projekte sind bis 2027 startbereit? Welche erst 2029? etc. Sonst besteht die Gefahr, dass am Ende Gelder blockiert sind, aber liegenbleiben.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Koordination mit Bundesprojekten: Luzern steht mit dem Bypass/A2-Ausbau und der Agglomerationsprogrammen in engem Zusammenhang mit Bundesprojekten. Es wäre fatal, wenn das kantonale PGM dem Bundesverkehrsplan widerspricht. Die SVP fordert, dass kantonale Massnahmen <i>Bundesprojekte flankieren statt widersprechen</i> . Beispiel: Der Bund baut den Bypass Luzern – der Kanton muss im Gegenzug dafür sorgen, dass die Zubringer (Kantonsstrassen) leistungsfähig sind und nicht absichtlich verengt werden. Ebenso sollen Agglomerationsprojekte, die vom Bund mitfinanziert werden, prioritär umgesetzt werden, um keine Bundesgelder zu verlieren. Hier sehen wir im PGM noch wenig Klarheit, wie diese Abstimmung erfolgt. Die Regierung sollte das im Bericht besser darlegen.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	Langfristige Strategie vs. Flexibilität: Ein 4-Jahres-Programm mit langfristiger Ausrichtung birgt die Gefahr, dass man auf Änderungen nicht rasch reagieren kann. Die SVP gibt zu bedenken, dass unerwartete Entwicklungen (Bypass oder DBL) oder wirtschaftliche Veränderungen – das starre Programm hinfällig machen könnten. Es muss Mechanismen geben, das PGM bei Bedarf schnell anzupassen. Die SVP verlangt, dass in den Gesetzesgrundlagen festgeschrieben wird, <i>wie das Programm bei geänderten Umständen revidiert werden kann</i> . Es darf nicht passieren, dass man an einmal beschlossenen, aber obsolet gewordenen Massnahmen aus sturem Formalismus festhält.	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsbotschaft	MIV als Wirtschaftsfaktor: Die SVP erinnert daran, dass der motorisierte Individualverkehr das Rückgrat unserer regionalen Wirtschaft darstellt. Gewerbe, Handwerker, Lieferdienste, Tourismus – sie alle sind auf ein funktionierendes Strassennetz angewiesen. Verkehrsbehindernde Massnahmen treffen nicht nur „den Pendler im Auto“, sondern auch die KMU und den Wirtschaftsstandort. Diese Sichtweise vermissen wir im PGM. Zwar wird die Standortattraktivität erwähnt, aber die vorgeschlagenen Lenkungsansätze laufen darauf hinaus, dass vor allem dem MIV immer mehr Vorschriften gemacht werden. Die SVP steht hingegen für eine verkehrspolitische Freiheit : Der Bürger soll das für ihn passende Verkehrsmittel wählen können, ohne von oben herab gegängelt zu werden. Die Rolle des Autos (auch mit Blick auf neue Antriebe wie Elektro) bleibt zentral – das PGM sollte dies anerkennen, statt den MIV zum Feindbild zu machen.	
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge	Weitere Anträge zur Vernehmlassungsbotschaft	Das Programm Gesamtmobilität 2027-2030 ist in der vorliegenden Form abzulehnen.	Die SVP Kanton Luzern spricht sich dezidiert gegen das Programm Gesamtmobilität 2027–2030 aus. Wir stellen den Antrag, die Vorlage in der vorliegenden Form abzulehnen. Stattdessen soll der Regierungsrat beauftragt werden, die bewährte Praxis (separate Berichte und Programme für Strassen, öV etc.) weiterzuführen und nur gezielte Anpassungen vorzunehmen, wo echte Koordinationsdefizite bestehen. Die Verkehrspolitik braucht kein neues Gesetzesmonster, das nur Kompetenzen verschiebt und undurchsichtige Bürokratie schafft.