



Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern



November 2019

Vorwort

Unser Kanton wächst, unsere Wirtschaft gedeiht. Dies wirkt sich auch auf unsere Mobilität aus: Immer mehr Menschen sind mobil und immer mehr Güter werden bewegt. Nicht ohne Folgen für die Infrastruktur. Bis 2035 wird der öffentliche Verkehr im Kanton Luzern um rund 40 Prozent und der Autoverkehr um rund 20 Prozent wachsen. In der Agglomeration Luzern sind bereits heute zu den Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenzen des Strassen- und Schienennetzes erreicht. Anders gesagt: Die Mobilität wächst, der Platz bleibt knapp. Umso wichtiger ist es, dass die bestehende Infrastruktur effizient genutzt und das Mobilitätsverhalten überdenkt wird. Es sind tragfähige Konzepte nötig, um die Mobilität für alle organisieren zu können. Mobilität muss bezahlbar, barrierefrei und umweltfreundlich sein.

Mobilität kann jedoch nie isoliert betrachtet und angegangen werden. Die Verkehrsentwicklung muss abgestimmt mit der Siedlungsentwicklung erfolgen. Eine gut koordinierte und gezielte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung trägt zu einer Verkehrsverminderung, -verlagerung und/oder einer verträglichen Verkehrsabwicklung bei. Mit einem erfolgreichen Mobilitätsmanagement werden nicht nur Reisezeiten auf das Minimale reduziert, die bessere Erreichbarkeit einer Gemeinde oder einer Region ist ein wichtiger Standortfaktor – nicht nur für die Einwohnerinnen und Einwohner, sondern auch für die ansässigen und zukünftigen Unternehmen. Schliesslich trägt ein auf die Siedlung abgestimmtes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement auch zur Verminderung von Umweltbelastungen bei. Um all dies in Zukunft gewährleisten zu können, sind Kompromisse gefragt zwischen den Bedürfnissen, die Infrastruktur weiter auszubauen und gleichzeitig den Verkehr zu reduzieren.

Die vorliegende Strategie Mobilitätsmanagement zeigt auf, wie der Kanton Luzern gemeinsam mit verschiedenen Partnern die künftigen Mobilitäts Herausforderungen in den nächsten Jahren angehen will. Als Initiator der Strategie Mobilitätsmanagement nimmt er dabei seine Rolle als Vorbild in der Verwaltung und in den öffentlichen Einrichtungen wahr und trägt die Entwicklungen respektive sein Engagement im Bereich des Mobilitätsmanagements nach aussen. Um ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement umzusetzen, sind jedoch nicht nur der Kanton und seine Partner gefragt, sondern auch alle Bürgerinnen und Bürger. Gemeinsam müssen wir die Chancen der Zukunft anpacken, die Risiken identifizieren und minimieren und damit die Veränderungen aktiv mitgestalten. Die Strategie Mobilitätsmanagement schafft die Basis für ein zukunftsgerichtetes Mobilitätsmanagement im Kanton Luzern – damit wir auch in Zukunft ein attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort bleiben.

Regierungsrat Fabian Peter
Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements



Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung

1 Ausgangslage	5
1.1 Der Begriff «Mobilitätsmanagement»	5
1.2 Warum eine Strategie Mobilitätsmanagement für den Kanton Luzern?	7
1.3 Ziele der Strategie	7
1.4 Vorgehen	7
1.5 Zielgruppen	8
1.6 Räumliche Abgrenzung	9
1.7 Zeitliche Abgrenzung	9
2 Grundlagen	10
2.1 Gesetz über den öffentlichen Verkehr	10
2.2 Kantonsstrategie und Legislaturprogramm	10
2.3 Richtplan	10
2.4 Agglomerationsprogramm	11
2.5 öV-Bericht	11
2.6 Bauprogramm für die Kantonsstrassen	11
2.7 Radroutenkonzept	12
2.8 Regionale Gesamtverkehrskonzepte	12
3 Partner und Organisationsform	13
3.1 Partner und Organisationsform	13
3.2 Verwaltungsinterne Organisation	15
4 Strategie Mobilitätsmanagement	16
4.1 Leitsatz	16
4.2 Vier strategische Grundsätze und ihre Handlungsschwerpunkte	16
4.3 Siedlung und Verkehr abstimmen	17
4.4 Dachmarke etablieren	18
4.5 Vorbildfunktion leben	20
4.6 Innovationen fördern	22
5 Finanzierung	23
6 Umsetzung	23
7 Controlling	24
Anhang – Übersicht Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern	25

Zusammenfassung

Im Kanton Luzern – insbesondere in der Agglomeration Luzern – ist die Kapazitätsgrenze des Strassen- und Schienennetzes während der Hauptverkehrszeiten erreicht. Der Stau des motorisierten Individualverkehrs beeinträchtigt die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs, führt zu unkalkulierbaren Reisezeitverlusten und schränkt die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs ein. Überfüllte Züge und Busse reduzieren den Reisekomfort, die Attraktivität und die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere im dicht besiedelten Gebiet wird die Lebensqualität durch den hohen Platzbedarf des motorisierten Individualverkehrs und die Lärm- und Luftverschmutzung beeinträchtigt. Damit sich die Mobilität und die Lebensqualität im Sinne der Nachhaltigkeit weiterentwickeln können, muss das Mobilitätsmanagement innerhalb des Kantons stärker etabliert und gelebt werden.

Die Strategie Mobilitätsmanagement des Kantons Luzern soll dazu beitragen, die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse mitzugestalten. Die Strategie umfasst einen Leitsatz und vier strategische Grundsätze, welche verschiedene Handlungsschwerpunkte beinhalten. Die strategischen Grundsätze halten fest, wie das Mobilitätsmanagement im Kanton Luzern vorangetrieben werden soll. Sie umfassen konkrete Stossrichtungen, die auf Basis der Strategie in einem nächsten Schritt in konkreten Umsetzungskonzepten vertieft bearbeitet werden.

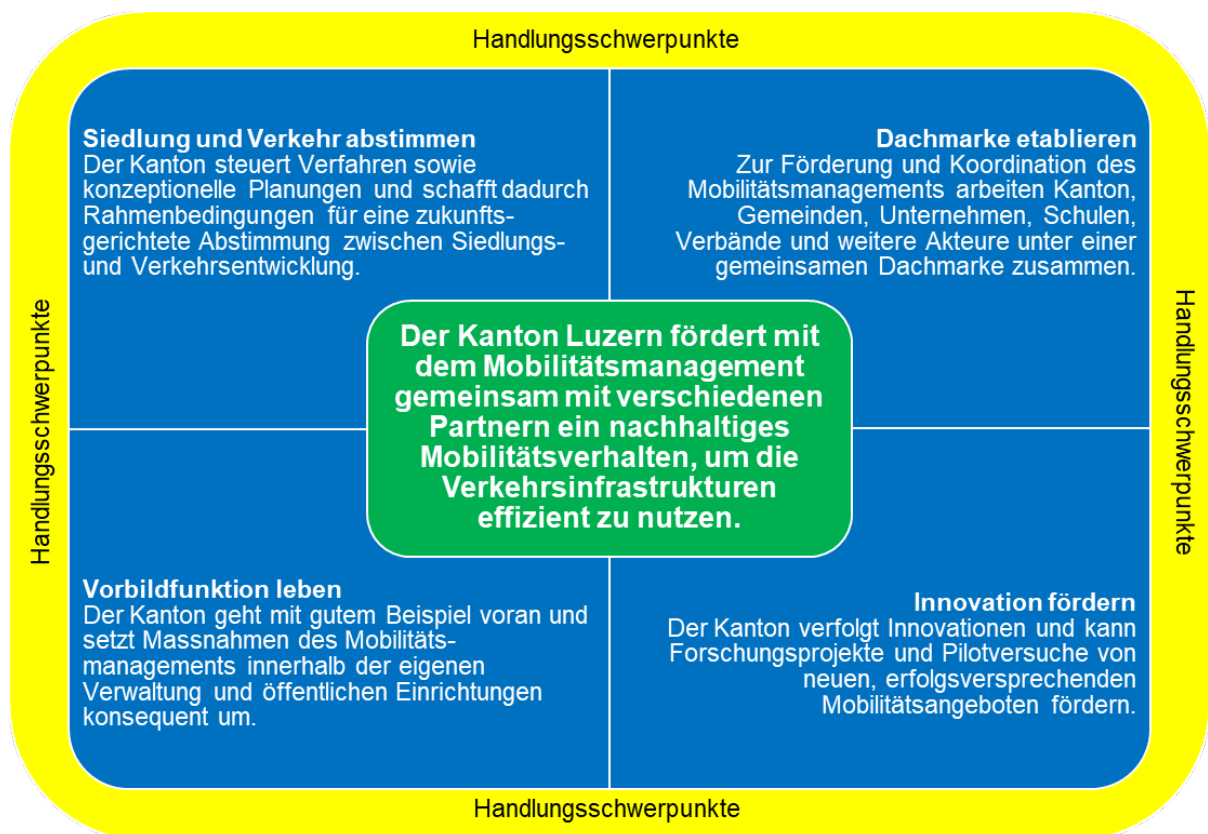


Abbildung 1: Übersicht Strategie Mobilitätsmanagement (Leitsatz und strategische Grundsätze)

Gemeinsam mit verschiedenen Partnern wie beispielsweise den regionalen Entwicklungsträgern, Städten und Gemeinden, Unternehmen, Bauherrschaften und dem Verkehrsverbund Luzern soll Mobilitätsmanagement ein fester Bestandteil im Kanton Luzern werden. Der Kanton ist bestrebt, durch ein intelligentes und konsequentes Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung und in den übrigen öffentlichen Einrichtungen einen wichtigen Beitrag zu leisten. Für eine erfolgreiche Umsetzung der definierten Handlungsschwerpunkte und deren daraus resultierenden Massnahmen braucht es jedoch den Einsatz aller Partner – nur so kann ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten bei den verschiedenen Zielgruppen respektive den Endkunden erreicht werden.

1 Ausgangslage

Mobilität ist ein Grundwert unserer Gesellschaft. Von der Erreichbarkeit des Standortes Luzern hängt vieles ab: der Zugang der Bevölkerung zu öffentlichen und privaten Leistungen, die Attraktivität der Wohnregion und die wirtschaftliche Entwicklung. Mit den beiden Schlüsselprojekten *Durchgangsbahnhof Luzern* und dem *Gesamtsystem Bypass* können die Kapazitäten und die Anbindung Luzerns an den nationalen und internationalen Verkehr sowie die regionale Erschliessung deutlich verbessert werden. Auch in den Regionalzentren und auf dem Land wollen wir mit besseren Verknüpfungen der Verkehrsmittel die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems steigern. Zusätzlich zum gezielten Ausbau der Infrastruktur, des Angebots und deren Optimierung braucht es auch effizienzsteigernde Massnahmen, um die Auslastung des bestehenden Systems zu optimieren und die Kosten der Infrastrukturen im Gleichgewicht zu halten. Deshalb werden auch nachfrageorientierte Strategien entwickelt. Diese fallen unter den Begriff «Mobilitätsmanagement».

1.1 Der Begriff «Mobilitätsmanagement»

Die Verwendung des Begriffs «Mobilitätsmanagement» ist weder auf europäischer noch auf nationaler Ebene einheitlich. Die folgende Definition hat im europäischen Raum breite Anerkennung gefunden:

«Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Massnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Massnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.»

(Konsortien MOMENTUM / MOSAIC (2000): Handbuch Mobilitätsmanagement.)

Das Mobilitätsmanagement umfasst somit Massnahmen, die bei den Verkehrsteilnehmenden ansetzen. Die Verkehrsteilnehmenden werden motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten effizient, umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Mobilitätsmanagement zielt somit darauf, die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser zu organisieren, effizienter auszulasten und aufeinander abzustimmen. Damit können eine hohe Mobilität sichergestellt und gleichzeitig die Verkehrsbelastung gesenkt werden. Dies dient wiederum einer qualitativen Verbesserung des Verkehrssystems und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Einen anderen Ansatz verfolgt das Verkehrsmanagement. Neue Technologien ermöglichen den Verkehrsfluss zu beobachten und dauernd zu messen. Die dadurch gewonnenen Verkehrsdaten können durch automatisierte Auswertungen den Verkehrsablauf – direkt online – beeinflussen. Somit können die bestehenden Infrastrukturanlagen effizienter ausgestaltet, der Verkehr verflüssigt und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Fachleute unterscheiden vier Elemente des Verkehrsmanagements. Die *Verkehrslenkung* kommt zum Zug, wenn beispielsweise der Verkehr umgeleitet werden muss. Die *Verkehrsleitung* wird nötig, wenn auf einer Strecke der gleichmässige Verkehrsfluss gewährleistet werden soll. Die *Verkehrssteuerung* wird vor allem bei den Knoten angewendet - zur Gewährleistung des gleichmässigen und sicheren Verkehrsflusses. Die *Verkehrsinformation* setzt die Verkehrsteilnehmenden frühzeitig über bestehende Engpässe, Hindernisse oder Staus ins Bild.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Vielzahl von Massnahmen aus dem Mobilitäts- und teilweise aus dem Verkehrsmanagement und soll der Übersicht sowie dem allgemeinen Verständnis dienen. Sie ist nicht als abschliessend zu betrachten. Nicht alle Massnahmen eignen sich zur Umsetzung innerhalb des Kantons Luzern oder innerhalb der kantonalen Verwaltung. Ausserdem liegen gewisse Massnahmen ausserhalb des Kompetenzbereichs des Kantons.

Massnahmen-Kategorie	Beschreibung der Massnahme
organisatorisch und infrastrukturell	Flexibilisierung der Arbeitszeiten (zeitlich flexible Arbeitsformen), Förderung von Teilzeitarbeit
	Home-Office (räumlich flexible Arbeitsformen)
	Anpassung von Ladenöffnungszeiten sowie von Öffnungszeiten von Arbeitsstellen oder Freizeiteinrichtungen
	Heimlieferdienste und Abholservices bei Einkaufszentren und Detailhandelsgeschäften, Home Shopping (Online-Handel)
	Anpassung von Unterrichtszeiten an Mittelschulen, Hochschulen etc.
	Optimierung der Schulströme durch Stundenplangestaltung, Entflechtung Stundenpläne, Definition Schulkreise nach Verkehrslastkriterien
	Reduzieren der Präsenzzeiten an Bildungseinrichtungen (Podcasts und Streaming)
	Förderung Fuss- und Veloverkehr: Veloabstellplätze, gratis Betriebsvelos usw.
	Förderung von multimodaler Mobilität: Carpooling, Bikesharing, Carsharing usw.
	Parkplatzangebot und Bewirtschaftung
verkehrlich-betrieblich	Verkehrslenkung im MIV und öV zur besseren Auslastung der Infrastruktur (integriertes Verkehrsmanagement, Dosierung, Rückhalteräume, Ausgangsschleusen, Lastrichtungsverkehr, Warteverbote usw.)
	Verbesserung der Dienstleistungs- und Servicequalität (Vermeidung von Verlustzeiten, Takterhöhung, Anschlusssicherheit, Verkürzung der Fahrzeiten in den Nebenverkehrszeiten (NVZ), Pünktlichkeit, Sitzplatzreservierung, Sicherheit, Serviceangebote)
	Zeitverlustsysteme/-massnahmen
	Standortplanungen (Unternehmen, Schulen, Einkaufsgebiete, Entwicklungsschwerpunkte)
	Raumplanerische Instrumente zur besseren Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr
finanziell	Preisdifferenzierung im öV
	Einführung zeitlich beschränkter Tickets (Sparbillette, 9-Uhr-Pass)
	Vergünstigungen für den öV (Unternehmen beteiligen sich an den öV-Kosten)
	Prämienystem für NVZ-Nutzer
	Prämienystem für Fuss- und Veloverkehr (Unternehmen beteiligen sich an den Kosten für Reparaturen, Gutscheinen für Sportgeschäfte usw.)
	Mobility Pricing
	Pendlerbesteuerung
	Sortimentsanpassungen im öV (keine Ermässigung für Senioren, Kinder, Freizeitreisende etc. in den Hauptverkehrszeiten (HVZ))
informativ	Mobilitätsberatungen (Unternehmen, Gemeinden usw.)
	Mobilitätsbildung
	Informationen zu Zeitersparnissen
	Öffentlichkeitsarbeit und Werbung (www.luzernmobil.ch, Neuzuzüger-Set, Mobilitätskongress, Pendlerrechner usw.)
	Stauinfo / Fahrgastinfo und -steuerung

Tabelle 1: Mögliche Massnahmen (Metropolitankonferenz Zürich, 2016: Brechen der Verkehrsspitzen) & (eigene Ergänzungen)

1.2 Warum eine Strategie Mobilitätsmanagement für den Kanton Luzern?

Im Kanton Luzern – insbesondere in der Agglomeration Luzern – ist die Kapazitätsgrenze des Strassen- und Schienennetzes während der Hauptverkehrszeiten erreicht. Der Stau des motorisierten Individualverkehrs beeinträchtigt die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs, führt zu unkalkulierbaren Reisezeitverlusten und schränkt die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs ein. Überfüllte Züge und Busse reduzieren den Reisekomfort, die Attraktivität und die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs. Es ist unbestritten, dass unser Mobilitätsverhalten einen Einfluss auf das Klima hat. Insbesondere im dicht besiedelten Gebiet wird die Lebensqualität durch die Lärm- und Luftverschmutzung des motorisierten Individualverkehrs und durch dessen hohen Platzbedarf beeinträchtigt.

Aufgrund des Mobilitätswachstums werden sich die Probleme weiter verschärfen und ergeben sich vermehrt Abstimmungsbedürfnisse zwischen den Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, den Verkehrsmitteln, der Wohnbevölkerung und den Partnern Bund, Kantone und Gemeinden. Das Kombinieren und Optimieren des individuellen und des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs bietet neue Chancen. Damit sich die Mobilität und die Lebensqualität im Sinne der Nachhaltigkeit weiterentwickeln können, muss das Mobilitätsmanagement innerhalb des Kantons stärker etabliert und gelebt werden. Im Vergleich zu Infrastrukturprojekten sind die Massnahmen des Mobilitätsmanagements in der Regel deutlich kostengünstiger und haben auch einen nachhaltigen Nutzen. Massnahmen des Mobilitätsmanagements sollen in gezielter Kombination mit Infrastruktur- und Angebotsmassnahmen (klassische Verkehrsplanung) und verkehrslenkenden und -steuernden Massnahmen (Verkehrsmanagement) umgesetzt werden. Ein qualitativ hochstehendes Mobilitätsmanagement ist gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr (vgl. Kapitel 2.1) bereits gefordert. Der Kanton bietet zusammen mit verschiedenen Partnern denn auch heute schon an sich gut funktionierende Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements an. Diese sind gegenüber den verschiedenen Zielgruppen jedoch nicht unter einer einheitlichen Marke zusammengefasst und sind untereinander noch nicht genügend abgestimmt. Der Spielraum soll deshalb noch besser ausgeschöpft werden und das Mobilitätsmanagement soll im Kanton Luzern und innerhalb der Verwaltung einen höheren Stellenwert erhalten.

1.3 Ziele der Strategie

Die Strategie Mobilitätsmanagement schafft die Basis für ein zukunftsgerichtetes Mobilitätsmanagement im Kanton Luzern. Die bereits vorhandenen Massnahmen werden – sofern sinnvoll und zeitgemäss – in die Strategie respektive die daraus resultierenden Umsetzungskonzepte integriert. Die Strategie soll Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten klären und mögliche Partner respektive Kooperationen aufzeigen. Weiter wird die Strategie Mobilitätsmanagement als Grundlage für die Weiterentwicklung der Planungsinstrumente wie beispielsweise des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms Luzern, des öV-Berichts, der regionalen Gesamtverkehrskonzepte, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen und des Radroutenkonzepts dienen. Die Vorbildrolle des Kantons im Bereich des Mobilitätsmanagements soll auch bei Unternehmen, Schulen und Gemeinden überzeugend wirken.

1.4 Vorgehen

Die Strategie wurde unter der Federführung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements (BUWD) erarbeitet. Die Projektleitung lag beim Mobilitätskoordinator im Departementssekretariat des BUWD (BUWDDS). In einer ersten Phase wurde ein Entwurf der Strategie bis und mit den Handlungsschwerpunkten mit dem Kernteam, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der regionalen Entwicklungsträger (RET), des Verkehrsverbundes Luzern (VVL), der Dienststellen Raum und Wirtschaft (rawi), Verkehr und Infrastruktur (vif) sowie des BUWDDS, erarbeitet. Ein wichtiges Element war die Diskussion eines ersten Strategieentwurfs in einem Echoraum mit weiteren kantonalen Dienststellen wie beispielsweise Umwelt und Energie (uwe), Berufs- und Weiterbildung, Gymnasialbildung sowie Landwirtschaft und Wald. An den Diskussionen waren aber auch externe Vertreterinnen und Vertreter von Nachbarkantonen, der Stadt Luzern und aus den Bereichen Wirtschaft, Mobilität, Bildung

und Tourismus und Mobilität beteiligt¹. Dies ermöglichte es, eine breit abgestützte Strategie zu erarbeiten. Schliesslich wurde der Strategieentwurf in die Vernehmlassung gegeben, um die Inputs und Stellungnahmen der betroffenen Fachstellen und interessierten Akteure einzuholen. Die grosse Mehrheit der Stellungnehmenden begrüsst die Strategie Mobilitätsmanagement und ist mit den gewählten strategischen Stossrichtungen und den dazugehörigen Handlungsschwerpunkten einverstanden. Aufgrund der Rückmeldungen konnten verschiedene Abschnitte präzisiert, erweitert und im Falle des Controllings neu geschaffen werden. Des Weiteren konnten die gemachten Zuteilungen betreffend Federführung überprüft und konkretisiert werden.

1.5 Zielgruppen

Das Mobilitätsmanagement betrifft grundsätzlich alle Verkehrsteilnehmenden. Zielgruppen zeichnen sich dadurch aus, dass sie Dienstleistungen und Produkte des Mobilitätsmanagements unterschiedlich beanspruchen. Die Mobilitätsbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten unterscheiden sich zwischen den einzelnen Zielgruppen stark und der regionale Aspekt (Stadt, Agglomeration, Landschaft) spielen ebenfalls eine Rolle. Ansätze bzw. Massnahmen, die dies berücksichtigen, sind deutlich wirkungsvoller und wirtschaftlicher als solche mit einer einheitlichen Herangehensweise. In der Umsetzung der Strategie Mobilitätsmanagement soll darauf geachtet werden, dass durch eine an den Bedürfnissen einer Teilgruppe orientierte Massnahme eine möglichst grosse Wirkung erzielt werden kann.

Die zentralen Zielgruppen der definierten strategischen Grundsätze (vgl. Kapitel 4.2) der vorliegenden Strategie sind folgende:



Abbildung 2: Zentrale Zielgruppen

¹ Kantone Nidwalden, Obwalden, Zug, Schwyz und Aargau; Stadt Luzern; Regionale Entwicklungsträger IDEE SEETAL, Region Luzern West, Region Sursee-Mittelland; Wirtschaftsförderung Luzern; Luzern Tourismus AG; Verkehrs-Club der Schweiz; Pro Bahn; EnergieSchweiz; SBB AG. Die folgenden Stellen waren eingeladen, haben aber auf eine Partizipation verzichtet: Verband Luzerner Gemeinden; Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz; TCS-Sektion Waldstätte; ACS Automobil Club der Schweiz.

1.6 Räumliche Abgrenzung

Das Mobilitätsmanagement wird für den gesamten Kanton Luzern weiterentwickelt und dabei auf die jeweiligen Regionen bedarfsorientiert abgestimmt. Durch die Komplexität der heutigen Mobilität und die Vielzahl an Verkehrsteilnehmenden können sich Massnahmen nicht nur auf einzelne Gemeinden, Regionen oder gar auf das Kantonsgebiet beschränken. Mit grosser Wahrscheinlichkeit wird es auch Massnahmen des Mobilitätsmanagements geben, die sich an einem weiter gefassten Perimeter orientieren. Eine massnahmen-spezifische Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen und Bund kann sich dementsprechend als sinnvoll erweisen.

1.7 Zeitliche Abgrenzung

Mobilitätsmanagement zielt darauf, die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser zu organisieren, effizienter zu nutzen und aufeinander abzustimmen. Die Verkehrsteilnehmenden werden motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten effizient, umwelt- und sozialverträglich zu gestalten (vgl. Kapitel 1.1). Änderungen des eigenen Mobilitätsverhaltens und das Durchbrechen von Routinen benötigen Zeit oder eine gezielte Ansprache in Umbruchsituationen (Umzug, Arbeitsplatzwechsel, Geburt eines Kindes, Schulabschluss usw.).

Eine erfolgreiche Umsetzung der Strategie Mobilitätsmanagement bedarf einer langfristigen Planung und Perspektive. Mobilitätsmanagementmassnahmen können nur durch Kontinuität, Wiederholung, Verstärkung und mit entsprechend langfristiger Perspektive erfolgreich und wirksam sein. Mobilitätsmanagement ist somit ein kontinuierlicher Prozess, der bereits begonnen hat und zielgerichtet fortgesetzt werden muss.

2 Grundlagen

Im kantonalen Planungsumfeld enthalten heute die Kantonsstrategie für den Zeitraum ab 2019, der kantonale Richtplan, der Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht), das Agglomerationsprogramm Luzern, das Bauprogramm für die Kantonsstrassen sowie das Radroutenkonzept direkt und indirekt Aussagen zur Rolle und zur erwünschten Entwicklung der Mobilität im Kanton Luzern.

2.1 Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG; SRL Nr. 775) regelt den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr von Kanton und Gemeinden. Das öVG enthält Regelungen zur Organisation, zur Planung, zu den Massnahmen für Infrastruktur und Betrieb sowie zur Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs von Kanton und Gemeinden.

Gemäss § 2 Absatz 2e öVG ist für die Förderung der Verlagerung des Personentransports auf öffentliche Verkehrsmittel unter anderem ein qualitativ hochstehendes Mobilitätsmanagement anzustreben, wobei der Verkehrsverbund Luzern das Mobilitätsmanagement ebenfalls mitgestaltet (vgl. § 9 Abs. 2b öVG).

2.2 Kantonsstrategie und Legislaturprogramm

Die Kantonsstrategie ist das oberste Planungsinstrument des Regierungsrates. Sie enthält die wichtigsten Leitsätze und Schwerpunkte für die kommenden zehn Jahre. Basierend auf der Kantonsstrategie werden alle vier Jahre die politischen Ziele für die folgende Legislaturperiode festgelegt. Mit den insgesamt 33 politischen Zielen des Legislaturprogramms 2019–2023 will der Regierungsrat die kantonalen Leistungen so gestalten, dass der Kanton den digitalen Wandel mitvollziehen und sich auf die Gesellschaft der Zukunft ausrichten kann. Im Bereich Verkehr steht die Förderung eines effizienten, sozial- und umweltverträglichen Mobilitätsverhaltens im Zentrum. Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, die Verkehrsprobleme kurz- und mittelfristig zu entschärfen. Die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems steht weiterhin im Zentrum. In der Agglomeration und in den Regionalzentren sowie auf dem Land sollen durch bessere Verknüpfungen der einzelnen Verkehrsmittel die Leistungsfähigkeit und Erreichbarkeit gesteigert werden.

2.3 Richtplan

Der Richtplan ist strategisches Führungs- und Leitinstrument für die räumliche Entwicklung. Er steuert die angestrebte räumliche Entwicklung unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte und beauftragt die zuständigen Instanzen mit der Umsetzung. Im kantonalen Richtplan 2009, teilrevidiert 2015, ist das Thema Mobilitätsmanagement als Koordinationsaufgabe M1-2 verankert. Es werden Aussagen über mögliche Handlungsfelder und über die räumliche Abgrenzung gemacht:

M1-2 Mobilitätsmanagement

Es wird ein Konzept für ein umfassendes Mobilitätsmanagement bereitgestellt mit dem Ziel, das Verkehrsverhalten zu optimieren. Mögliche Handlungsfelder sind Information, Beratung, Bewusstseinsbildung, Mobilitätsausbildung, Angebotskoordination sowie der Vertrieb und die Förderung neuer Mobilitätsdienstleistungen. Der Kanton und die Gemeinden unterstützen und fördern insbesondere die Errichtung einer oder mehrerer Mobilitätszentralen, welche möglichst örtlich konzentriert attraktive Dienstleistungen in den verschiedenen Handlungsfeldern anbieten.

Das Mobilitätsmanagement wird im Raum Luzern Agglomeration weiterentwickelt und für den Raum Luzern Landschaft bei Bedarf im Bereich der Hauptentwicklungssachse aufgebaut. Dies gilt auch für Tourismuszentren und verkehrsintensive Einrichtungen.

Nachdem der Fokus der Teilrevision des kantonalen Richtplans 2015 auf der Anpassung an das teilrevidierte Raumplanungsgesetz des Bundes lag, steht nun eine umfassende Revision des kantonalen Richtplans bevor. Die Strategie Mobilitätsmanagement wird dabei als eine Grundlage für die anstehende Weiterentwicklung des Richtplans im Bereich Mobilität dienen.

2.4 Agglomerationsprogramm

Der Bund fördert eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung in den Agglomerationen. Seit 2007 können alle vier Jahre Agglomerationsprogramme eingereicht werden, die der Bund überprüft und bei ausreichend gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis mitfinanziert. Die ersten beiden Agglomerationsprogramme Luzern (erste und zweite Generation) sind bereits in der Umsetzungsphase, während die Realisierung der Massnahmen der dritten Generation 2019 beginnt. Wie bereits in der zweiten Generation ist auch im Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation das Mobilitätsmanagement als Massnahme definiert (Massnahme GV-4). Gemäss der Massnahme soll die Mobilitätsberatung in Unternehmen innerhalb des Kantons Luzern fortgesetzt und sollen Produkte für die Mobilitätsberatung weiterentwickelt werden.

Da es sich bei den Massnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement um nichtinfrastrukturelle Massnahmen handelt, werden diese – abgesehen vom Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen», mit welchem zurzeit das UVEK Inputberatungen finanziell unterstützt – nicht durch den Bund mitfinanziert.

2.5 öV-Bericht

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat alle vier Jahre einen Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht). Der dritte öV-Bericht 2018 bis 2021 (B 109 vom 14. November 2017) gibt Auskunft über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten und hält die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot fest. Der Bericht zeigt das Zusammenspiel zwischen der Infrastrukturplanung des Kantons und der Angebotsplanung und -festsetzung des Verkehrsverbundes Luzern auf. Wie in den bereits erwähnten Planungs- und Führungsinstrumenten wird auch im öV-Bericht Mobilitätsmanagement thematisiert.

Der öV-Bericht 2018 bis 2021 wurde vom Kantonsrat am 19. März 2018 einstimmig zur Kenntnis genommen. Der Kantonsrat forderte die Regierung auf, im nächsten öV-Bericht die Themen Sharing Economy und Digitalisierung in Bezug auf Ausgangslage, Möglichkeiten und Massnahmen detailliert aufzuführen. Zudem überwies der Kantonsrat die Bemerkung, dass zusätzlich zur Erweiterung der Kapazitäten die Spitzenbelastungen durch ein intelligentes Mobilitätsmanagement gebrochen werden sollen. Der Kanton solle deshalb in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den grossen Betrieben, den Wirtschaftsverbänden und den Schulen entsprechende Lösungsansätze entwickeln.

2.6 Bauprogramm für die Kantonsstrassen

Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Allfällige Änderungen oder Ergänzungen sind neu zu beschliessen. Das Bauprogramm bezeichnet anhand von Übersichtsplänen und Beschreibungen die Linienführung, den Ausbaustandard in den Grundzügen und die mutmasslichen Kosten der Bauvorhaben. Kleinere Bauvorhaben können in Sammelrubriken zusammengefasst werden.

Der Regierungsrat erliess das Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2019–2022 am 21. August 2018, der Kantonsrat genehmigte es am 3. Dezember 2018.

2.7 Radroutenkonzept

Das Radroutenkonzept ist eine behördenverbindliche Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen bei der Erarbeitung der Bauprogramme für die Kantonsstrassen. Angebot und Massnahmen für Radrouten im Kanton Luzern sind nach Prioritäten abgestuft in Situationsplänen aufgezeigt. Im Weiteren ist im geltenden Radroutenkonzept festgehalten, wie Radverkehrsanlagen entlang von Strassen und auf Verkehrsknoten projektiert werden sollen. Das Konzept enthält Angaben über den Bau strassenbegleitender Radverkehrsanlagen, über ihre Merkmale und Abmessungen sowie ihre Gestaltung.

Das Bauprogramm stellt die Umsetzung der im ergänzten kantonalen Radroutenkonzept aufgezeigten Massnahmen sicher.

2.8 Regionale Gesamtverkehrskonzepte

Innerhalb des Kantons gibt es verschiedene regionale Gesamtverkehrskonzepte (GVK) wie beispielsweise das GVK Agglomerationszentrum Luzern, GVK K16 Seetal, das GVK Kriens oder auch das GVK LuzernOst. In den einzelnen GVK werden Übersichten und Fakten zum Mobilitätsverhalten der Region erarbeitet und auf Basis dieser Erkenntnisse werden Massnahmenvorschläge ausgearbeitet. Die Gesamtbetrachtung setzt voraus, dass nicht nur alle Verkehrsarten, sondern auch die Parkierung und das Mobilitätsverhalten usw. berücksichtigt werden. Durch die partizipative Erarbeitung der GVK in den Regionen ist die Akzeptanz der Konzepte in der Regel sehr hoch – dies ist im Hinblick auf deren Umsetzung von grosser Bedeutung. Das GVK LuzernOst ist zudem für die sieben Gemeinden des Rontal behördenverbindlich und somit in der ganzen Region fest verankert.

3 Partner und Organisationsform

Mobilitätsmanagement ist ein breit angelegter Prozess und nicht – wie manchmal angenommen – wenigen Akteuren in der Verwaltung vorbehalten. Zentrale Faktoren sind die Einbindung der politischen Ebene und das Engagement der Führungsebene bei allen involvierten Partnern, um Mobilitätsmanagement fest im Kanton zu verankern. Dadurch wird gewährleistet, dass Mobilitätsmanagement auf allen Ebenen und in allen Bereichen die erforderliche hohe Bedeutung erhält, um die vielfältigen Aufgaben ganzheitlich voranzubringen.

3.1 Partner und Organisationsform

Um Mobilitätsmanagement in der täglichen Praxis effizient voranzubringen, ist eine Abstimmung und Koordination mit einer Vielzahl von Partnern erforderlich. Verschiedene Akteure kommen bei der Umsetzung der kantonalen Mobilitätsstrategie in Frage – einerseits als Multiplikator² von einzelnen Massnahmen und andererseits als Initiator von neuen Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements. Im Rahmen der Erarbeitung der Strategie im Kernteam und im «Echoraum – Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern» wurden die nachfolgenden zentralen Akteure und deren wesentlichen Aufgaben/Funktionen im Zusammenhang mit dem Mobilitätsmanagement eruiert. Bei allen Partnern respektive bei allen Massnahmen soll die Sichtweise der Nutzenden die zentrale Rolle einnehmen. Die Zusammensetzung der einzelnen Akteure wird projektbezogen bestimmt bzw. laufend den entsprechenden Rahmenbedingungen und Voraussetzungen angepasst.



Abbildung 3: Partner

3.1.1 Kanton Luzern

Der Kanton als Initiator der Strategie Mobilitätsmanagement nimmt seine Rolle als Vorbild in allen Organisationseinheiten (Verwaltung, Bildungseinrichtungen, Spitäler usw.) wahr und trägt die Entwicklungen respektive sein Engagement im Bereich des Mobilitätsmanagements nach aussen. Die Umsetzung der einzelnen Handlungsschwerpunkte wird unter der Federführung der zugewiesenen Dienststellen gemeinsam mit den jeweils involvierten Partnern vorangetrieben. Zudem hat der Kanton als Eigentümer von Strasseninfrastrukturen und im Rahmen von gesetzlich übertragenen Aufgaben eine gestaltende und auch regulatorische Rolle im Mobilitäts- und Siedlungsumfeld.

² Ein Multiplikator setzt gute Beispiele/Projekte des Mobilitätsmanagements um und macht sie so einem grösseren Kreis bekannt.

3.1.2 Verkehrsverbund Luzern

Der VVL setzt sich bereits seit mehreren Jahren für die Anliegen des Mobilitätsmanagements ein. Im Rahmen des Mandats Key Account Management des Tarifverbands Passepartout (dessen Geschäftsstelle der VVL führt) wurden bereits zahlreiche Beratungen für Unternehmen durchgeführt, woraus in einigen Fällen ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement resultierte (z.B. bei der Hirslanden Klinik St. Anna). Im Zuge der Umsetzung der Strategie Mobilitätsmanagement ist eine weitere Stärkung der Rolle des VVL im Bereich des Mobilitätsmanagements vorgesehen.

3.1.3 Regionale Entwicklungsträger

Die RET spielen bei der Umsetzung von Massnahmen für die Regionen eine wichtige Rolle. Sie initiieren eigene Projekte und beraten respektive begleiten die Umsetzung regionaler Projekte im Bereich von Gesamtverkehrskonzepten und des Mobilitätsmanagements. Gleichzeitig funktionieren sie als Multiplikator von Massnahmen auf kantonaler Ebene.

3.1.4 Nachbarkantone

Eine gemeinsame Realisierung von Projekten mit anderen Kantonen wird nicht ausgeschlossen. Synergien könnten besser genutzt oder mit wenig Aufwand könnte eine grössere Wirkung erzielt werden.

3.1.5 Städte und Gemeinden

Gemeinden, Städte und Agglomerationen sind jene Orte, wo die Verkehrsbelastungen und -probleme am stärksten auftreten. Diese Akteure sind zudem näher bei der Bevölkerung als der Kanton. Die Städte und Gemeinden sind somit wichtige Partner, Multiplikatoren oder Initiatoren in der Umsetzung von Massnahmen. Sie beeinflussen durch ihr Handeln, Planen, Bauen und ihre Vorschriften das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. In vielen Prozessen sind sie die Bewilligungsbehörde mit der Möglichkeit, die Anliegen des Mobilitätsmanagements direkt zu berücksichtigen.

3.1.6 Verbände und kantonsnahe Organisationen

Verbände und kantonsnahe Organisationen wie beispielsweise die Wirtschaftsförderung Luzern sind in den meisten Fällen gut vernetzt und in vielen Fällen konfrontiert mit Fragen aus dem Bereich der Mobilität. Wie andere Partner sind sie Multiplikatoren und Initiatoren in der Umsetzung von Massnahmen oder fungieren als Eingangstor für Fragen im Bereich des Mobilitätsmanagements.

3.1.7 Anbieterinnen und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen

Anbieterinnen und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, unter anderem Transportunternehmen, Car-Sharing-Anbieter, Fahrradverleihsysteme usw., sind wichtige Akteure. Sie schaffen die alternativen Angebote zum privaten Auto. Durch geeignete Koordination der Angebote lassen sich komplette intermodale Wegeketten abdecken.

3.1.8 Unternehmen

Unternehmen haben auf verschiedene Arten mit Mobilität zu tun. Sei dies beispielsweise durch die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens ihrer Mitarbeitenden und Lieferanten oder ihrer Kunden. Die Unternehmen sollen die Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements mit Hilfe von verschiedenen Partnern verstärkt wahrnehmen und nach innen und aussen kommunizieren.

3.1.9 Grundeigentümerschaft, Bauherrschaft und Investoren

Grundeigentümerschaften und Investoren können zusammen mit den zuständigen Behörden bereits zu einem frühen Zeitpunkt das arealbezogene Mobilitätsmanagement thematisieren und sichern. Sei dies bei Testplanungen, einem Studienwettbewerb oder der Erarbeitung einer Sondernutzungsplanung. Die Bauherrschaft ist in den darauffolgenden Schritten dafür

verantwortlich, dass das Mobilitätsmanagement ein Bestandteil des Baugesuchs ist und nach Realisierung umgesetzt, betrieben und kontrolliert wird.

3.2 Verwaltungsinterne Organisation

Innerhalb der kantonalen Verwaltung befassen sich verschiedene Departemente und deren Dienststellen mit einzelnen Aspekten der Mobilität. Eine departmentsübergreifende Mobilitätsgruppe zur Koordination wird als sinnvoll und notwendig erachtet. Die departmentsübergreifende Mobilitätsgruppe kümmert sich um die Bildung und Pflege einer neuen fortschrittlichen Mobilitätskultur und lebt entsprechende Massnahmen vor, kommuniziert, nimmt Anregungen und Kritik der Angestellten entgegen und entwickelt basierend darauf das Mobilitätsmanagement weiter. Die Abstimmung trägt auch dazu bei, die finanziellen Mittel effizient einzusetzen, Doppelspurigkeiten zu vermeiden und eine optimale Wirkung zu erreichen. Insbesondere Aktionen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit sind departmentsübergreifend auszugestalten und zu kommunizieren.

4 Strategie Mobilitätsmanagement

Mit der Strategie Mobilitätsmanagement legt der Regierungsrat die Grundsätze für das Mobilitätsmanagement innerhalb des Kantons fest. Die Strategie beinhaltet einen Leitsatz, vier strategische Grundsätze und die dazugehörigen Handlungsschwerpunkte.

4.1 Leitsatz

Als Grundlage für das Mobilitätsmanagement innerhalb des Kantons Luzern gilt folgender Leitsatz:

Leitsatz

Der Kanton Luzern fördert mit dem Mobilitätsmanagement gemeinsam mit verschiedenen Partnern ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten, um die Verkehrsinfrastrukturen effizient zu nutzen.

Die Bedeutung des Mobilitätsmanagements soll innerhalb des Kantons gestärkt werden. Durch Massnahmen der Kommunikation, Information, Kooperation und Organisation soll der Verkehr vermieden, verlagert und verträglich gestaltet werden.

4.2 Vier strategische Grundsätze und ihre Handlungsschwerpunkte

Die strategischen Grundsätze zeigen auf, wie das Mobilitätsmanagement im Kanton Luzern vorangetrieben werden soll. Die vier Grundsätze sind nicht gewichtet und werden folglich mit gleicher Priorität behandelt. Die gewählten respektive erarbeiteten Grundsätze decken zentrale Punkte des Mobilitätsmanagements ab und sollen langfristig eine positive Wirkung auf das Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmenden haben. Sie entsprechen den Aufgaben einer kantonalen Verwaltung und stossen auf eine breite Akzeptanz.

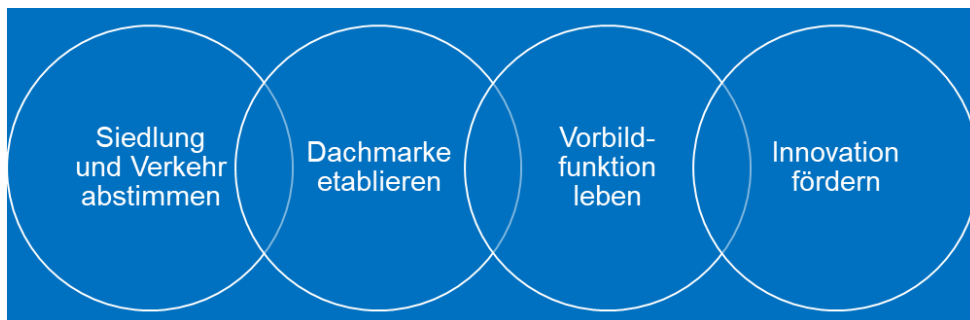


Abbildung 4: Die vier Themenbereiche der strategischen Grundsätze

Jeder strategische Grundsatz wird mit Handlungsschwerpunkten konkretisiert. Die Handlungsschwerpunkte sind thematische Felder des Mobilitätsmanagements und umfassen konkrete Stossrichtungen, welche auf Basis der Strategie in einem nächsten Schritt in konkreten Umsetzungskonzepten vertieft bearbeitet werden. Es soll und kann nicht ausgeschlossen werden, dass in der Praxis bei der Umsetzung weitere Handlungsschwerpunkte dazu kommen oder zurückgestellt werden. Somit sind diese nicht als abschliessend zu betrachten.

Damit nach Abschluss der Strategie eine zielführende Umsetzung gestartet werden kann, sind die einzelnen Handlungsschwerpunkte einer federführenden Stelle zugewiesen und die wichtigsten Beteiligten bestimmt.

4.3 Siedlung und Verkehr abstimmen

4.3.1 Strategischer Grundsatz

Eine gut koordinierte und gezielte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung trägt zu einer Verkehrsverminderung, -verlagerung und/oder einer verträglichen Verkehrsabwicklung bei. Durch eine solche zweckmässige Abstimmung werden unterschiedliche Ziele angestrebt, die zur Verbesserung der Lebens- und Standortqualität bei gleichzeitig hoher Mobilität beitragen sollen. Es geht nicht darum, die Mobilität einzuschränken. Vielmehr soll mit geeigneten Massnahmen dafür gesorgt werden, dass möglichst viele Personen und Güter pro Zeiteinheit ihre Zielorte möglichst ohne Einschränkungen erreichen. Dies steigert unter anderem den volkswirtschaftlichen Nutzen, indem die Reisezeiten auf das Minimale reduziert werden. Zudem erhöht sich durch die bessere Erreichbarkeit einer Gemeinde bzw. Region deren Standortqualität. Eine kompakte Siedlungsstruktur und die gezielte Durchmischung von Nutzungen ermöglichen zudem eine optimale Ausgangslage für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Schliesslich tragen ein auf die Siedlung abgestimmtes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement auch zur Verminderung von Umweltbelastungen und Trennwirkungen bei.

Eine grosse Herausforderung im Mobilitätsmanagement besteht darin, die strategische Ebene mit der operativen Ebene dauerhaft zu verbinden. Insbesondere in der Umsetzung von Massnahmen im Bereich der Raumplanung müssen die strategischen Vorgaben verbindlicher gemacht werden.

Um eine möglichst optimale Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Kanton Luzern zu erreichen, wird folgender strategischer Grundsatz festgelegt:

Siedlung und Verkehr abstimmen – Strategischer Grundsatz

Der Kanton steuert Verfahren sowie konzeptionelle Planungen und schafft dadurch Rahmenbedingungen für eine zukunftsgerichtete Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

4.3.2 Handlungsschwerpunkte

Die kantonale Gesetzgebung in den Bereichen Bauwesen, Verkehr, Energiewirtschaft usw. und die damit zusammenhängenden Reglemente und Verordnungen können direkte oder indirekte Rahmenbedingungen zur Umsetzung und Verankerung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements enthalten. Diese Grundlagen setzen wegweisende Rahmenbedingungen.

In verschiedenen Planungs- und Führungsinstrumenten besteht die Möglichkeit, Massnahmen des Mobilitätsmanagements direkt oder indirekt festzuhalten. Massgebende Rahmenbedingungen setzt der Kanton im Richtplan fest – beispielsweise für Entwicklungsschwerpunkte oder verkehrsintensive Einrichtungen.

Die Gemeinden erarbeiten ihre kommunalen Planungen nach Vorgabe der eidgenössischen und kantonalen Gesetze. Die strategischen kantonalen und regionalen Vorgaben sind im kantonalen Richtplan bzw. in den regionalen Instrumenten (Richtplan, Entwicklungsplan, Konzept u. a.) verankert. Die Abteilung Raumentwicklung der Dienststelle Raum und Wirtschaft begleitet die Gemeinden im Erarbeitungsprozess und stellt mit der kantonalen Vorprüfung (§§ 12 und 19 Planungs- und Baugesetz [PGB]) sicher, dass die kommunalen Planungen mit den übergeordneten Vorgaben übereinstimmen. Die baurechtlichen Gesuche (Vorabklärungen, Baugesuche, Gestaltungspläne, usw.) werden grundsätzlich der Standortgemeinde eingereicht. Nach erfolgter Eingangs- und Vollständigkeitskontrolle gemäss § 192 PBG werden die Dossiers, sofern kantonale Hoheiten betroffen sind, an die Abteilung Baubewilligungen der Dienststelle Raum und Wirtschaft überwiesen. Diese ist für das Verfahrensmanagement innerhalb der kantonalen Verwaltung verantwortlich.

In den Genehmigungsprozessen kann seitens des Kantons sichergestellt werden, dass auch Massnahmen des Mobilitätsmanagements angemessen berücksichtigt werden. Auch das Instrument der Beratung von Gemeinden und Investoren kann dazu eingesetzt und angeboten werden.

Siedlung und Verkehr abstimmen – Handlungsschwerpunkt 1	
Der Kanton steuert Rechtsetzungs-, Richtplan-, Nutzungs- und Bewilligungsverfahren im Sinne der Strategie Mobilitätsmanagement. Bei der Ausarbeitung von Empfehlungen und Programmen (Richtplananpassungen, Agglomerationsprogramme, Bauprogramm für die Kantonsstrassen, Gesamtverkehrskonzepte, Musterreglemente usw.) setzen der Kanton und die involvierten Partner die Anliegen des Mobilitätsmanagements bestmöglich um.	
Federführung:	rawi
Beteiligte:	Gemeinden, RET, vif, uwe, VVL, BUWDDS

Verkehrsbetriebliche Massnahmen aus dem Mobilitätsmanagement – wie beispielsweise Verkehrslenkung im MIV und öV zur besseren Auslastung der Infrastruktur – tragen direkt und indirekt zu einer effizienteren Nutzung der bereits vorhandenen oder zukünftig notwendigen Infrastrukturen und Betriebsmittel bei. Mit geeigneten Massnahmen des Mobilitätsmanagements und deren konsequenten Umsetzung können Infrastrukturinvestitionen und Folgekosten verringert werden. Dies setzt voraus, dass schon von Beginn an die Thematik Mobilitätsmanagement in den Projekten miteinbezogen wird.

Siedlung und Verkehr abstimmen – Handlungsschwerpunkt 2	
Die eingesetzten Ressourcen entlasten andere Massnahmen nachhaltig und generieren einen Mehrwert (z.B. Umsetzung von Mobilitätsmanagement anstelle von oder in Kombination mit baulichen Massnahmen).	
Federführung:	vif
Beteiligte:	Gemeinden, rawi, VVL, BUWDDS

4.4 Dachmarke etablieren

4.4.1 Strategischer Grundsatz

Mobilitätsmanagement informiert, berät und motiviert zu allen Möglichkeiten der Fortbewegung, vorzugsweise alternativ zur alleinigen Nutzung des motorisierten Individualverkehrs, d.h. zugunsten einer flächeneffizienten und umweltschonenden Mobilität. Dabei müssen verschiedene Angebote beworben werden, die nicht selten in Konkurrenz zueinanderstehen oder gar keinen eigenen Markenauftritt haben. Für die Bürgerinnen und Bürger beziehungsweise Nutzerinnen und Nutzer ist es daher wichtig, dass sie sich auf die Qualität verlassen können und wenn möglich oder sinnvoll «alles aus einer Hand» aufeinander abgestimmt ist.

Dies darzustellen gelingt nicht allein mit einer guten Aufbereitung der Informationen. Nötig ist eine Dachmarke, die diese Botschaft eingängig vermittelt. Wichtig ist dabei, dass der Kanton Luzern als «neutraler» Vermittler in Erscheinung tritt und nicht ein Unternehmen, das in erster Linie die eigenen Produkte im Auge hat.

Um nach Aussen einheitlich aufzutreten und die Bedeutung eines koordinierten Vorgehens beim Mobilitätsmanagement zu unterstreichen, wird folgender strategischer Grundsatz festgelegt:

Dachmarke etablieren – Strategischer Grundsatz

Zur Förderung und Koordination des Mobilitätsmanagements arbeiten Kanton, Gemeinden, Unternehmen, Schulen, Verbände und weitere Akteure unter einer gemeinsamen Dachmarke zusammen.

4.4.2 Handlungsschwerpunkte

Die Herangehensweise unter einer «neutralen» Dachmarke ermöglicht es, weitere Ressourcen zu erschliessen. Da die einzubindenden Akteure – beispielsweise Mandatsträger von Mobilitätsmanagement – in der Regel näher am Markt sind, diesen besser kennen, örtlich stärker verankert sind und über eine grössere Menge Nutzende beziehungsweise über einen direkteren Zugang zu diesen verfügen, können sie Massnahmen des Mobilitätsmanagements effizienter und zielgruppenspezifischer umsetzen als der Kanton. Die vom Kanton betreute Mobilitätsplattform luzernmobil.ch wird seit Oktober 2011 betrieben und ist bereits gut etabliert. Luzernmobil.ch soll als Marke weiterverfolgt werden.

Dachmarke etablieren – Handlungsschwerpunkt 1

Die Dachmarke luzernmobil.ch soll unabhängig der konkreten Trägerschaft vermarktet und für attraktive Kampagnen und Aktionen verwendet werden.

Federführung:	VVL
Beteiligte:	Kantonale Verwaltung, Gemeinden, RET, Transportunternehmen, Veranstalter usw.

Luzernmobil.ch bietet der Bevölkerung des Kantons Luzern umfassende Informationen rund um das Thema Mobilität. Mit der bereitgestellten Information will der Kanton Luzern eine effiziente und umweltschonende Mobilität fördern. Die Besucher der Plattform finden entweder Informationen über die einzelnen Verkehrsmittel, über die einzelnen Verkehrsteilnehmenden oder über die Zusammenstellung des Angebots der einzelnen Gemeinden. Ergänzend werden Informationen zu Infrastruktur-Projekten sowie Aktualitäten aufgeschaltet. Diese bestehen unter anderem aus Anreiseinformationen zu Grossanlässen, Webcams und News.

Dachmarke etablieren – Handlungsschwerpunkt 2

Die bestehende Internetplattform luzernmobil.ch und weiteren Kommunikationsmittel werden unter Einbezug verschiedener Akteure weiterentwickelt.

Federführung:	VVL
Beteiligte:	vif, rawi, uwe, BUWDDS

Die Instrumente und Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind für viele Zielgruppen geeignet. Ein auf die Zielgruppen abgestimmtes Vorgehen ist für das Beratungsangebot wichtig.

Der VVL nimmt seit 2016 im Bereich des Mobilitätsmanagements für Unternehmen eine tragende Rolle innerhalb des Kantons ein. Der VVL nimmt die Anfragen von Gemeinden oder Unternehmen entgegen und definiert das weitere Vorgehen. In der Beratung und Umsetzung wird der VVL von der Geschäftseinheit «SBB Geschäftskunden» unterstützt. Diese sind im Auftrag vom VVL in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden für die Marktbearbeitung von Unternehmen verantwortlich. Die Weiterführung des Mandats ist in Abhängigkeit des konkreten Umfangs des künftigen Mobilitätsmanagements zu konkretisieren.

Dachmarke etablieren – Handlungsschwerpunkt 3	
Das Beratungsangebot für Unternehmen, Gemeinden, Schulen usw. wird optimiert und ausgebaut.	
Federführung:	VVL
Beteiligte:	RET, BUWDDS, Wirtschaftsförderung Luzern

4.5 Vorbildfunktion leben

4.5.1 Strategischer Grundsatz

Der Kanton leistet durch ein intelligentes und konsequentes Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung und in den übrigen öffentlichen Einrichtungen einen wichtigen Beitrag. Angebote, die im Rahmen eines Mobilitätsmanagements offeriert werden, führen zu einer Hinterfragung des bisherigen Mobilitätsverhaltens und motivieren dazu, neue Wege auszuprobieren. Insbesondere im Hinblick auf ein zentrales Verwaltungsgebäude am Seetalplatz eröffnet sich eine grosse Chance und Notwendigkeit, Mobilitätsmanagement stärker zu berücksichtigen und zu leben.

Gelingt es dem Kanton, durch gute Kommunikation und Kooperationen beispielsweise auch Unternehmen zu motivieren, kann eine nachhaltige Mobilitätskultur etabliert werden, die über die betriebliche Mobilität auch die Freizeitmobilität beeinflussen kann:

Vorbildfunktion leben – Strategischer Grundsatz
Der Kanton geht mit gutem Beispiel voran und setzt Massnahmen des Mobilitätsmanagements innerhalb der eigenen Verwaltung und öffentlichen Einrichtungen konsequent um.

4.5.2 Handlungsschwerpunkte

Das Mobilitätsverhalten insbesondere im Pendlerverkehr wird vor allem durch die Unternehmenskultur beeinflusst. Eine zentrale Voraussetzung für eine effiziente Organisationsstruktur und gelebte neue Mobilitätskultur ist ein klares Bekenntnis des Regierungsrates dazu. Nur so kann sichergestellt werden, dass dem Mobilitätsmanagement auf allen Verwaltungsebenen eine hohe Bedeutung beigemessen wird, um die Ziele des Mobilitätsmanagements leben und die Vorbildrolle wahrnehmen zu können.

Vorbildfunktion leben – Handlungsschwerpunkt 1	
Um die Ziele von Mobilitätsmanagement zu erreichen und die Vorbildrolle wahrnehmen zu können, lebt und pflegt die kantonale Verwaltung eine neue Mobilitätskultur.	
Federführung:	DS Personal
Beteiligte:	Kantonale Verwaltung, VVL

Nach Einführung des Mobilitätsmanagements für alle Kantonsangestellten wird der Kanton, nicht nur für die Mitarbeitenden, zu einem innovativen und umweltbewussten Arbeitgeber, insbesondere im Hinblick auf die Zentrale Verwaltung Seetalplatz Emmen. In der kantonalen Verwaltung erfolgreich umgesetzte Beispiele machen den Kanton zu einem glaubwürdigen, engagierten Partner im Bereich des Mobilitätsmanagements.

Vorbildfunktion leben – Handlungsschwerpunkt 2	
Für alle Kantonsangestellten wird, unter Berücksichtigung der jeweiligen Mobilitätsanforderungen und insbesondere im Hinblick auf die Zentrale Verwaltung Seetalplatz Emmen, ein Mobilitätsmanagementkonzept erarbeitet und umgesetzt.	
Federführung:	DS Personal
Beteiligte:	IMMO, VVL, vif, rawi, BUWDDS

Die Kapazitätsgrenze des Strassen- und des Schienennetzes ist während der Hauptverkehrszeiten (Morgen- und Abendspitze) oftmals erreicht und teilweise gar überschritten. Der Stau des motorisierten Individualverkehrs beeinträchtigt die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs und führt zu unkalkulierbaren Reisezeitverlusten und Anschlussbrüchen. Die in den meisten Fällen sehr kostenintensiven Massnahmen bei der Infrastruktur und dem Angebot sind zunehmend schwieriger zu realisieren – sodass viele Ausbauten nicht oder erst langfristige möglich sind. Aus diesem Grund gewinnen Ansätze zur Verminderung des Verkehrs während den Spitzenzeiten – d.h. zum Brechen oder Glätten der Verkehrsspitzen – an Bedeutung.

Vorbildfunktion leben – Handlungsschwerpunkt 3	
Die kantonalen Einrichtungen (Verwaltung, Bildungseinrichtungen, Spitäler usw.) tragen durch Optimierungen bei den Unterrichts- und Arbeitszeiten, Standortwahl usw. zum Brechen der Verkehrsspitzen bei gleichzeitig hoher Mobilität für alle bei.	
Federführung:	Dienststellen Mittel-, Hoch- und Berufsschulen und Personal
Beteiligte:	vif, rawi, IMMO, VVL

4.6 Innovationen fördern

4.6.1 Strategischer Grundsatz

Eine gezielte Förderung von Innovationen im Bereich des Mobilitätsmanagements soll mittel- und langfristig einen Beitrag zur Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs leisten. Dies trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit und einer Steigerung der Attraktivität des Kantons als Wirtschaftsstandort bei. Durch die Unterstützung von beispielsweise Pilotversuchen können gewonnene Erkenntnisse bestmöglich verwertet und intelligente Lösungen schneller in die definitive Umsetzung gebracht werden.

Innovationen fördern – Strategischer Grundsatz

Der Kanton verfolgt Innovationen und kann Forschungsprojekte und Pilotversuche von neuen, erfolgsversprechenden Mobilitätsangeboten fördern.

4.6.2 Handlungsschwerpunkte

Der Kanton Luzern als innovativer und zukunftsorientierter Kanton kann durch sein Engagement im Bereich des Mobilitätsmanagements eine positive Aussenwirkung schaffen. Hierzu gehört auch die Erhöhung der Sichtbarkeit von erfolgreich umgesetzten Massnahmen innerhalb des Kantons Luzern.

Innovationen fördern – Handlungsschwerpunkt 1

Das Engagement im Bereich Mobilitätsmanagement (z.B. Digitalisierung, Sharing, Automatisierung, innovative Mobilitätskultur) wird verstärkt.

Federführung: BUWDDS

Beteiligte: Kantonale Verwaltung, VVL, RET, Gemeinden

Projekte und Aktivitäten des Mobilitätsmanagements werden durch den Kanton auf Nutzerbene mitentwickelt und gefördert. Initianten sind Dritte, die auch substantiell am Projekt mitwirken. Diese werden mit Ressourcen (fachlich und finanziell oder Grundlagedaten) unterstützt. Mit dem Unterstützen von erfolgsversprechenden Mobilitätsangeboten untermauert der Kanton sein Engagement im Bereich des Mobilitätsmanagements. Es kann wertvolles Fachwissen entstehen und unter Umständen auch in der eigenen Verwaltung oder als Massnahme im Kanton umgesetzt werden.

Ein erfolgreiches Beispiel ist die Etablierung des Mitfahrsystems Taxito im Lutherntal. Das Mitfahrsystem Taxito im Napfgebiet wurde nach einer zweijährigen Pilotphase auf den Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2017 definitiv eingeführt. Der VVL testete während zwei Jahren erfolgreich das neue Mitfahrsystem, das in Ergänzung zum öffentlichen Verkehr steht. Ziel ist es, die Erschliessung von dünn besiedelten Gebieten zu verbessern.

Innovationen fördern – Handlungsschwerpunkt 2

Erfolgsversprechende Mobilitätsangebote werden mit personellen und konstanten finanziellen Ressourcen unterstützt.

Federführung: BUWDDS

Beteiligte: Kantonale Verwaltung, VVL, RET, Gemeinden

5 Finanzierung

Für die Finanzierung der verschiedenen Massnahmen können unterschiedliche Formen in Betracht gezogen werden. Für Massnahmen im Aufgabenbereich des Kantons wird eine konstante Finanzierung teils im Rahmen der Erfolgs-, teils im Rahmen der Investitionsrechnung angestrebt. Damit können die laufenden Massnahmen des Mobilitätsmanagements über ein jährliches, laufend zu überprüfendes Budget – nach Möglichkeit zentral in einem Aufgabenbereich geführt – finanziert werden. Daneben wird eine Mitfinanzierung von Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements im Rahmen der öV-Infrastrukturmittel oder des Bauprogramms für die Kantonsstrassen in Betracht gezogen. Wenn immer möglich sollen auch Drittmittel (Bund, Private usw.) einbezogen werden. In einem ersten Schritt sind im Aufgaben- und Finanzplan 2020–2023 im Aufgabenbereich öffentlicher Verkehr (Projektliste) 100'000 Franken vorgesehen.

In Anbetracht einer gesamtheitlichen Strategie für den Kanton ist bei den zu bearbeitenden Themen im strategischen Grundsatz «Dachmarke etablieren» eine Mitfinanzierung durch die Gemeinden angedacht. Die Federführung liegt diesbezüglich beim VVL, dessen Aufwendungen hälftig durch den Kanton und die Gemeinden finanziert werden. Aufwendungen über das bestehende Angebot des VVL hinaus (z.B. Ausbau Beratungsangebot und Pflege der Dachmarke) können nicht mit den aktuell zur Verfügung stehenden Ressourcen des VVL bereitgestellt werden. Es sind deshalb, abhängig vom konkreten Umsetzungskonzept (mit den erwarteten Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten), zusätzliche Ressourcen notwendig.

6 Umsetzung

Mit der zustimmenden Kenntnisnahme durch den Regierungsrat wird die Basis für die Umsetzung der Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern geschaffen. Es gilt nun, die in der Strategie definierten strategischen Grundsätze respektive die dazugehörigen Handlungsschwerpunkte mittels Umsetzungskonzepten aufzuarbeiten und die daraus resultierenden Massnahmen umzusetzen. Die federführenden Stellen der jeweiligen Handlungsschwerpunkte übernehmen dabei den Lead und ziehen die weiteren beteiligten Stellen mit ein. Die übergeordnete Koordination wird zukünftig über die departementsübergreifende Mobilitätsgruppe sichergestellt.

Ausserdem sollen die massgeblichen Inhalte der Strategie bei der nächsten Revision in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden und als Grundlage für weitere Planungsinstrumente wie das Agglomerationsprogramm Luzern dienen.

7 Controlling

Zur Beurteilung der einzelnen Massnahmen der jeweiligen Handlungsschwerpunkte braucht es von Beginn an ein Controlling. Die unterschiedlichen Handlungen im Mobilitätsmanagement können somit laufend beurteilt, kritisch hinterfragt und bei Bedarf angepasst werden. Die Wirkung respektive ein quantifizierbarer Nachweis zu erbringen ist jedoch teilweise schwierig und aufwändig. Dies gilt insbesondere für Handlungsschwerpunkte ohne konkrete Nutzergruppe wie beispielsweise bei den Handlungsschwerpunkten «Siedlung und Verkehr abstimmen». Es werden in erster Linie Rahmenbedingungen geschaffen, die in der Folge in Projekten Dritter angewendet werden.

Nichts desto trotz können für die verschiedenen Mobilitätsmassnahmen und deren Produkte passende Aspekte bei der konkreten Umsetzung evaluiert werden wie Umsetzungsstand, Anzahl Kommunikationsmittel, Anzahl Kontakte mit Multiplikatoren, Intensität der Nutzung, Effizienz (Kosten-Nutzen-Verhältnis), Veränderung Modalsplit Mitarbeitende u.a. Somit kann ein aussagekräftiges Controlling innerhalb eines Projektes beziehungsweise eines Prozesses sichergestellt werden. Die Beurteilung kann sowohl quantitativer als auch qualitativer Art sein.

Ist die kantonale Beteiligung zu einer Dienstleistung oder einem Produkt gross, wird das BUWD ein Controlling einfordern und die Ergebnisse publizieren.

Anhang – Übersicht Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern

Leitsatz			
<p>Der Kanton Luzern fördert mit dem Mobilitätsmanagement gemeinsam mit verschiedenen Partnern ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten, um die Verkehrsinfrastrukturen effizient zu nutzen.</p>			
Strategische Grundsätze			
Siedlung und Verkehr abstimmen	Dachmarke etablieren	Vorbildfunktion leben	Innovation fördern
Der Kanton steuert Verfahren sowie konzeptionelle Planungen und schafft dadurch Rahmenbedingungen für eine zukunftsgerichtete Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.	Zur Förderung und Koordination des Mobilitätsmanagements arbeiten Kanton, Gemeinden, Unternehmen, Schulen, Verbände und weitere Akteure unter einer gemeinsamen Dachmarke zusammen.	Der Kanton geht mit gutem Beispiel voran und setzt Massnahmen des Mobilitätsmanagements innerhalb der eigenen Verwaltung und öffentlichen Einrichtungen konsequent um.	Der Kanton verfolgt Innovationen und kann Forschungsprojekte und Pilotversuche von neuen, erfolgsversprechenden Mobilitätsangeboten fördern.
Handlungsschwerpunkte			
Der Kanton steuert Rechtsetzungs-, Richtplan-, Nutzungs- und Bewilligungsverfahren im Sinne der Strategie Mobilitätsmanagement. Bei der Ausarbeitung von Empfehlungen und Programmen (Richtplananpassungen, Agglomerationsprogramme, Bauprogramm für die Kantonsstrassen, Gesamtverkehrskonzepte, Musterreglemente u.a.) setzen der Kanton und die involvierten Partner die Anliegen des Mobilitätsmanagements bestmöglich um.	Die Dachmarke luzernmobil.ch soll unabhängig der konkreten Trägerschaft vermarktet und für attraktive Kampagnen und Aktionen verwendet werden.	Um die Ziele von Mobilitätsmanagement zu erreichen und die Vorbildrolle wahrnehmen zu können, lebt und pflegt die kantonale Verwaltung eine neue Mobilitätskultur.	Das Engagement im Bereich Mobilitätsmanagement (z.B. Digitalisierung, Sharing, Automatisierung, innovative Mobilitätskultur) wird verstärkt.
Die eingesetzten Ressourcen entlasten andere Massnahmen nachhaltig und generieren einen Mehrwert (bspw. Umsetzung von Mobilitätsmanagement anstelle oder in Kombination von baulichen Massnahmen).	Die bestehende Internetplattform luzernmobil.ch und weiteren Kommunikationsmittel werden unter Einbezug verschiedener Akteure weiterentwickelt.	Für alle Kantonsangestellten wird, unter Berücksichtigung der jeweiligen Mobilitätsanforderungen und insbesondere im Hinblick auf die Zentrale Verwaltung Seetalplatz Emmen, ein Mobilitätsmanagementkonzept erarbeitet und umgesetzt.	Erfolgsversprechende Mobilitätsangebote werden mit personellen und konstanten finanziellen Ressourcen unterstützt.
	Das Beratungsangebot für Unternehmen, Gemeinden, Schulen usw. wird optimiert und ausgebaut.	Die kantonalen Einrichtungen (Verwaltung, Bildungseinrichtungen, Spitäler usw.) tragen durch Optimierungen bei den Unterrichts- und Arbeitszeiten, Standortwahl usw. zum Brechen der Verkehrsspitzen bei gleichzeitig hoher Mobilität für alle bei.	