

Vernehmlassungsverfahren

28. Oktober 2025

Programm Gesamtmobilität 2027-2030

Vernehmlassungsentwurf

Zusammenfassung

Das Programm Gesamtmobilität koordiniert künftig alle Mobilitätsmassnahmen im Kanton Luzern verkehrsmittelübergreifend in einem einzigen Instrument. Es ersetzt frühere Einzelprogramme und basiert auf dem strategischen Planungsbericht B 140 Zukunft Mobilität im Kanton Luzern. Das erste Massnahmenprogramm umfasst die Jahre 2027–2030 und beinhaltet Infrastruktur-, Angebotsmassnahmen und strategische Planungsarbeiten zur Sicherung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems.

Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum im Kanton Luzern wird zu einer weiteren Zunahme der Mobilitäts- und Transportbedürfnisse führen. Eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten, bleibt ein wichtiges Ziel der Standortpolitik des Kantons Luzern. Dazu sind die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen so effizient wie möglich zu nutzen, gut zu unterhalten, zu erneuern und – wo erforderlich – auszubauen.

Das Programm Gesamtmobilität ersetzt das bisherige Bauprogramm für die Kantonsstrassen und den Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) als eigenständige Planungsinstrumente und integriert das kantonale Velokonzept (Ablösung Radroutenkonzept 1994/2009). Es ist das zentrale Instrument zur Koordination von Massnahmen im Mobilitätsbereich im Kanton Luzern über alle Verkehrsmittel hinweg. Es unterscheidet sich von den bisherigen Instrumenten insbesondere durch neue Ansätze: Dazu zählen ein ganzheitlicher Blick auf die Mobilität mit übergeordneten Zielen aus dem Planungsbericht [B 140](#) Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu), eine verkehrsmittelübergreifende Planung, Bewertung und Programmierung von relevanten Massnahmen sowie die Bündelung in einem einzigen Beschluss des Kantonsrats. Gleichzeitig übernimmt das Programm Gesamtmobilität bewährte Elemente aus früheren Programmen – wie die Massnahmenlisten, die Priorisierung der Projekte und die regelmässige Überarbeitung im Vierjahresrhythmus. Neu ist jedoch, dass der Priorisierung der Massnahmen ein grösseres Gewicht beigemessen wird.

Der Massnahmenteil des Programms Gesamtmobilität – das sogenannte Massnahmenprogramm Mobilität – baut auf dem strategischen Teil von Zumolu auf. Es ist das Resultat einer verkehrsmittelübergreifenden Planung und legt im Vierjahresrhythmus dar, welche Aktivitäten und Massnahmen erforderlich sind, um das gesamte Verkehrssystem zu betreiben, instand zu halten, weiterzuentwickeln und bei Bedarf auszubauen. Zum Massnahmenprogramm zählen sowohl Infrastrukturbauten und deren betrieblicher sowie baulicher Unterhalt – inklusive Kunstbauten – als auch nicht-infrastrukturelle Leistungen wie beispielsweise Studien des Kantons, das Mobilitätsmanagement sowie das öV-Angebot des Verkehrsverbunds Luzern (VVL). Ein zentraler Bestandteil des Massnahmenprogramms Mobilität sind Infrastrukturprojekte an Kantonsstrassen, die unter Einbezug und Berücksichtigung aller Verkehrsmittel geplant und jeweils einem Planungs- und Genehmigungsverfahren unterzogen werden. Das Massnahmenprogramm Mobilität zeigt auf, in welchen Umsetzungsperioden sie geplant und realisiert werden.

Der Beschluss zum ersten Massnahmenprogramm Mobilität umfasst Massnahmen, die in der Umsetzungsperiode 2027–2030 geplant oder realisiert werden. Grundlage ist das aktuelle Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Weitere Massnahmen stammen unter anderem aus der Busbeschleunigungsstudie und regionalen Planungen. Zudem werden auch kantonsweite Umsetzungsprogramme integriert, zum Beispiel für behindertengerechte Bushaltestellen. Die öV-

Angebotsmassnahmen betreffen Angebotsänderungen, Investitionen in Rollmaterial, fossil-freien öV und Werkstätten sowie ergänzende Weiterentwicklungen. Sie werden wie bis anhin vom Verbundrat des Verkehrsverbunds beschlossen; die Abgeltungen tragen Kanton und Gemeinden je zur Hälfte.

Der Mittelbedarf für Strasseninfrastruktur und den öffentlichen Verkehr steigt weiter an. Um die Finanzierung dieses Mittelbedarfs langfristig zu sichern und mit Blick auf die schwankenden Entwicklungen zu stabilisieren, soll gemäss dem Vernehmlassungsentwurf der Botschaft zur künftigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs unter anderem die Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie die Verwendung zusätzlicher Staatsmittel neu geregelt werden. Der finanzielle Rahmen für die Summe der Massnahmen, die im Massnahmenprogramm Mobilität Berücksichtigung finden können, wird durch den aktuellen Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2026–2029 sowie den Vernehmlassungsentwurf der Botschaft zur künftigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs bestimmt. Für die einzelnen Massnahmen nennt das Massnahmenprogramm Mobilität die in der Umsetzungsperiode 2027-2030 insgesamt anfallenden Kosten. Die Verteilung auf die einzelnen Jahre ebenso wie die jährliche Aktualisierung für die jeweils nächsten vier Jahre sind dem AFP zu entnehmen.

Sowohl bei Massnahmen an der Strasseninfrastruktur, einschliesslich Investitionen zugunsten des Velos und des öV, wie auch bei den öV-Angebotsmassnahmen erfordert der finanzielle Rahmen eine periodische Priorisierung. Nicht alle Massnahmen können so rasch umgesetzt werden, wie es wünschbar wäre. Sowohl bei der Strasse wie beim öV können die Massnahmen nur nach Massgabe der verfügbaren finanziellen Mittel gemäss AFP umgesetzt werden.

Das mit dieser Botschaft beantragte Programm Gesamtmobilität 2027-2030, das auf die parallel erarbeitete Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs» abgestimmt ist, dient den folgenden Zielen und Inhalten gemäss der Kantonsstrategie und dem Legislaturprogramm ([B 1](#) vom 4. Juli 2023):

Kantonsstrategie

- Luzern steht für Zusammenhalt
- Luzern steht für Lebensqualität

Legislaturprogramm:

- Wir behandeln Unterhalt und Ausbau unserer Infrastruktur gleichwertig
- Wir erarbeiten das neue Instrument «Programm Gesamtmobilität».

Inhalt

1 Einleitung	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Aufbau des Berichts	6
1.3 Programm Gesamtmobilität	7
1.4 Rechtliche Grundlagen	12
1.5 Abhängigkeiten von anderen Planungsinstrumenten	13
1.6 Bezug zu parlamentarischen Vorstössen und Bemerkungen	16
1.7 Projektorganisation	17
1.8 Würdigung Verbundrat	18
2 Finanzierung	20
2.1 Vernehmlassungsentwurf Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs»	20
2.2 Anpassungen auf Gesetzesstufe	20
2.3 Anpassungen im Aufgaben- und Finanzplan	21
3 Strategie	22
3.1 Ausgangslage	22
3.2 Verkehrspolitische Ziele	23
3.3 Strategische Stossrichtungen	28
4 Massnahmenteil (Massnahmenprogramm Mobilität)	33
4.1 Einleitung	33
4.2 Massnahmen Infrastruktur Mobilität	34
4.3 Programmpakete	40
4.4 Sammelrubriken	42
4.5 Betrieblicher und baulicher Unterhalt Kantonsstrassen und Kunstbauten	43
4.6 öV-Angebot	44
5 Kosten	48
5.1 Gesamtüberblick	48
5.2 Kostenzusammenstellung Strassen	49
5.3 Kostenzusammenstellung öV-Angebot	53
6 Bezüge zu bisherigen Programmen	56
6.1 Veränderungen gegenüber Bauprogramm Kantonsstrassen	56
6.2 Veränderungen Zielerreichung gegenüber öV-Bericht 2023-2026	57
Entwurf	59
Beilage 1	61
Beilage 2	67
Beilage 3	70
Beilage 4	76
Beilage 5	78

Beilage 6	85
Beilage 7	90
Glossar und Abkürzungen	93

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Bevölkerung im Kanton Luzern wächst. 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. In der Agglomeration Luzern sind die Kapazitätsgrenzen des Strassen- und Schienennetzes insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten bereits heute erreicht. Anders gesagt: Die Mobilität nimmt zu, aber der Platz bleibt knapp. Umso wichtiger ist es, dass die bestehende Infrastruktur effizient genutzt und die Mobilität gesamtheitlich betrachtet und organisiert wird. Ein punktueller Ausbau der Infrastruktur ist jedoch unvermeidlich.

Der Kanton verfügt über verschiedene Planungs- und Führungsinstrumente – wie die Kantonsstrategie, 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 kantonale Radroutenkonzept, welches durch das neue Velokonzept abgelöst wird. Es fehlt jedoch bisher ein Planungsinstrument, welches die Bedürfnisse und Massnahmen aller Verkehrsmittel bündelt.

Am 19. Juni 2018 erklärte der Kantonsrat das [Postulat P 518](#) von Adrian Nussbaum über eine Mobilitätsstrategie für den gesamten Kanton Luzern erheblich. Eine Mobilitätsstrategie soll die Entwicklungsabsichten mit einem Betrachtungsperimeter über den Kanton hinaus aufzeigen. Mit dem Planungsbericht [B 140](#) Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu), den der Kantonsrat in der März-Session 2023 zustimmend zur Kenntnis genommen hat, liegt die erste umfassende Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern vor. Gleichzeitig wurde mit der Botschaft [B 141](#) Rechtsgrundlagen zum Programm Gesamtmobilität die Basis für das neue Programm Gesamtmobilität geschaffen, das den öV-Bericht, das Bauprogramm für die Kantonsstrassen sowie das heutige Radroutenkonzept ablösen wird. Abgeleitet aus den Zielen und Stossrichtungen des Planungsberichts Zumolu wurde unter Wahrung der Gesamtschau der Entwurf des ersten Programms Gesamtmobilität für alle Verkehrsmittel erarbeitet.

1.2 Aufbau des Berichts

Im vorliegenden Vernehmlassungsentwurf wird im ersten Kapitel das Programm Gesamtmobilität erläutert. Dabei werden die Grundlagen, Abhängigkeiten und Zusammenhänge aufgezeigt. Weil der bisherige öV-Bericht ins Programm Gesamtmobilität integriert wird, ist im ersten Kapitel auch die Würdigung des Verbundrats abgebildet. Kapitel 2 thematisiert die finanziellen Abhängigkeiten im Bereich Mobilität und legt die Verknüpfung zu der ebenfalls im Entwurf vorliegenden Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs» dar. Im dritten Kapitel wird der strategische Teil des Programms Gesamtmobilität zusammengefasst, wie ihn der Kantonsrat mit dem Planungsbericht Zumolu zustimmend zur Kenntnis genommen hat. Kapitel 4 beschreibt den Massnahmenteil des Programms Gesamtmobilität (Massnahmenprogramm Mobilität) in seiner Gesamtheit. Das Kapitel 5 gibt einen Überblick über die Kosten für den Kanton. Im Kapitel 6 werden die Veränderungen gegenüber früheren Programmen – also gegenüber dem öV-Bericht, dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen und dem heutigen Radroutenkonzept herausgearbeitet. Das Kapitel 7 enthält den Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat.

1.3 Programm Gesamtmobilität

1.3.1 Übersicht

Das Programm Gesamtmobilität ist das zentrale Instrument zur Weiterentwicklung der Mobilität im Kanton Luzern. Im Vergleich zu den bisherigen Instrumenten zeichnet es sich insbesondere durch einige neue Elemente aus. Dazu gehören die integrale Betrachtung und Zielsetzung für den gesamten Mobilitätsbereich, eine verkehrsmittelübergreifende Planung, Bewertung und Programmierung von mobilitätsrelevanten Massnahmen sowie die Zusammenführung all dieser Massnahmen im Mobilitätsbereich in einen einzigen Beschluss des Kantonsrats. Gleichzeitig führt das Programm Gesamtmobilität bewährte Elemente aus den Vorgängerprogrammen fort, wie die Übernahme der Massnahmenlisten, die Priorisierung der Massnahmen sowie die regelmässige Aktualisierung alle vier Jahre. Dabei wird der Priorisierung der Massnahmen ein stärkeres Gewicht beigemessen.

Das Programm Gesamtmobilität besteht aus zwei Teilen: einem verkehrsmittelübergreifenden Strategieteil (vgl. Kap. 3), der auf dem Planungsbericht Zumolu basiert, und einem Massnahmenteil (vgl. Kap. 4).

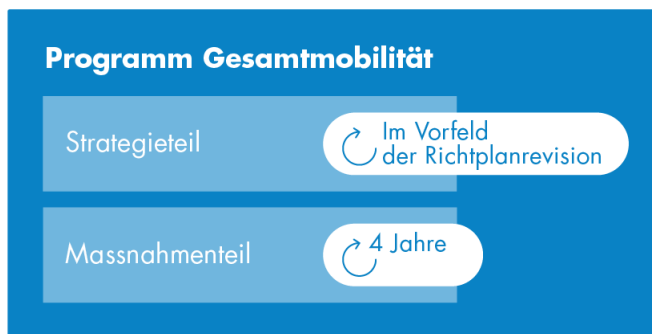


Abbildung 1: Programm Gesamtmobilität (PGM) mit Strategie- und Massnahmenteil

Der Massnahmenteil (nachfolgend Massnahmenprogramm Mobilität genannt) wird analog zum heutigen Überarbeitungsrhythmus des Bauprogramms für die Kantonsstrassen und des öV-Berichts alle vier Jahre aktualisiert. Der verkehrsmittelübergreifende Strategieteil (nachfolgend Strategie) legt die längerfristigen Ziele und Stossrichtungen fest und hat eine längere Gültigkeitsdauer.

Das Massnahmenprogramm Mobilität zeigt auf, wie die voraussichtlich für Neu- und Ausbau der Kantonsstrassen zur Verfügung stehenden Mittel verwendet werden. Zudem umfasst es die Veränderungen des Angebots des öffentlichen Verkehrs. Im Überblick setzt sich das Massnahmenprogramm Mobilität aus den in Abbildung 2 dargestellten Elementen zusammen, die in der Folge beschrieben sind.

Massnahmen	Einzelmassnahmen Massnahmenpakete	Grossprojekte	öV-Angebotsmassnahmen
Programmpakete	Behindertengleichstellung	Umsetzung Velonetzplanung	Strassenabwasser- behandlung
Sammelrubriken	Mobilitätsplanung und -steuerung	Anpassung Infrastrukturen	Vorhaben Dritter
Basisaufgabe	Betrieb und Unterhalt Strassen und Kunstbauten		

Abbildung 2: Massnahmenprogramm Mobilität im Überblick

Massnahmen:

Einzelmassnahmen oder Massnahmenpakete sind Infrastrukturmassnahmen auf der Kantonsstrasse, die in den nächsten Jahren zur Umsetzung vorgesehen sind. Dabei handelt es sich in der Regel um Gesamtverkehrsmassnahmen, in denen für einen Strassenabschnitt die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel berücksichtigt werden. Darin enthalten sind also stets auch Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs und des öV. Massnahmenpakete bestehen aus mehreren Massnahmen, die einen engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang haben und im selben Zeitraum realisiert werden sollten.

Es werden zwei Vierjahresperioden unterschieden:

- Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss Programm 2027-30)
- Umsetzungsperiode 2031-34 (Ausblick)

Massnahmen, deren Planung in einer dieser Umsetzungsperioden begonnen wird, können auch erst im Zeitraum nach 2034 fertiggestellt werden. Bei weiteren Massnahmen werden die Planung und Realisierung nicht einer der beiden Umsetzungsperioden zugeordnet. Ihre Umsetzung bleibt offen.

Grossprojekte sind Massnahmen mit Kosten über 80 Millionen Franken. Es kann sich dabei zum Beispiel um neue Umfahungsstrassen handeln. Gemäss der ebenfalls im Entwurf vorliegenden Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs» ist vorgesehen, solche Grossprojekte, soweit sie über das Vorprojekt hinausgehen (vgl. Ausführungen in Kap. 2.5 des betreffenden Entwurfs), grundsätzlich nicht aus zweckgebundenen Mitteln, sondern mit allgemeinen Staatsmitteln zu finanzieren.

ÖV-Angebotsmassnahmen umfassen Veränderungen des Angebots, Investitionen in Rollmaterial und Werkstätten (inkl. fossilfreier öV) sowie ergänzende Massnahmen zur Weiterentwicklung des öV. Die Erläuterungen dazu finden sich im Kapitel 4.6. ÖV-Angebotsmassnahmen werden wie bis anhin vom Verbundrat des Verkehrsverbunds beschlossen und die anfallenden Abgeltungen weiterhin je hälftig von Kanton und Gemeinden finanziert.

Programmpakete: Sowohl für die Sanierung von Bushaltestellen gemäss dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; [SR 151.3](#)) wie auch für die Umsetzung des geplanten Velonetzes gemäss neuem Velokonzept und den Bau von Strassenabwasserbehandlungsanlagen werden Programme mit je ihren eigenen Prioritätensetzungen entwickelt. Deren Umsetzung erfordert in den kommenden Jahren besondere Anstrengungen. Detailliertere Ausführungen finden sich im Kapitel 4.3.

Sammelrubriken: Nicht alle Tätigkeiten im Bereich der Gesamtmobilität lassen sich zum Voraus auf einige Jahre hinaus planen, wie dies bei den Einzelmassnahmen und Massnahmenpaketen des Massnahmenprogramms Mobilität der Fall ist. Es braucht deshalb Sammelrubriken als Gefässe für die Realisierung kurzfristig notwendiger Sofortmassnahmen oder für die Bereitstellung nicht absehbarer planerischer Grundlagen. Die 15 Sammelrubriken des aktuellen Bauprogramms für die Kantonsstrassen werden im Massnahmenprogramm Mobilität zu drei Sammelrubriken zusammengefasst. Diese sind im Kapitel 4.4 beschrieben.

Basisaufgabe: Betrieblicher und baulicher Unterhalt des bestehenden Kantonsstrassennetzes und der Kunstbauten ist eine Basisaufgabe des Kantons im Aufgabenbereich Strasse. Die entsprechenden Massnahmen sind im Massnahmenprogramm Mobilität nicht einzeln aufgeführt, ihre Prioritäten richten sich nach dem Bedarf. Die Basisaufgabe ist im Kapitel 4.5 erläutert.

1.3.2 Selektion und Bewertung

Die Selektion der Infrastrukturmassnahmen und deren Bewertung für das Programm Gesamtmobilität wird auf eine neue Grundlage gestellt. In einer ersten Bearbeitungsphase werden Massnahmen aus verschiedenen Quellen zusammengestellt und geprüft (Selektion). In einer zweiten Bearbeitungsphase werden die ausgewählten Infrastrukturmassnahmen bewertet und priorisiert. Die öV-Angebotsmassnahmen werden aufgrund der Zuständigkeit und der Finanzierung durch den VVL ausserhalb der nachfolgend dargestellten Bewertung priorisiert. Mit der Priorisierung legen wir die Grundlage für die Zuordnung der Massnahmen zu den zeitlichen Umsetzungsperioden.

Selektion:

Als Ausgangsbasis dient das aktuelle Bauprogramm für Kantonsstrassen, dessen Massnahmen übernommen und aktualisiert werden. Von einzelnen Massnahmen wird begründet Abstand genommen, wenn diese in andere Massnahmen integriert worden sind oder als nicht mehr notwendig beurteilt werden (vgl. Beilage 4). Für die Beurteilung der Massnahmen, insbesondere was die Priorisierung betrifft, werden auch die Agglomerationsprogramme der 5. Generation herangezogen. Aus Studien der letzten Jahre lassen sich neue Massnahmen ableiten, die es zu berücksichtigen gilt. Zu nennen sind etwa regionale Studien wie jene im Raum Sursee oder thematische Studien wie jene zur Beschleunigung des Bussystems.

Die Massnahmen werden den folgenden Kategorien zugeordnet:

- *Gesetzt für Realisierung:* Diese Massnahmen sind im Planungsprozess bereits weit fortgeschritten, das Projektbewilligungsverfahren ist eingeleitet oder der Baubeginn steht kurz bevor. Diese Massnahmen werden nicht bewertet, sondern gelten als gesetzt für die Realisierung.
- *Planungsmassnahmen:* Verschiedene Massnahmen stehen noch ganz am Beginn der Planung. Der Bedarf nach Anpassungen der Infrastruktur ergibt sich erst aus zu erarbeitenden Studien. Entsprechend lassen sich heute weder der Nutzen der Massnahme noch die Kosten abschätzen. Solche Massnahmen werden als Planungsmassnahmen mit ihren Planungskosten in das Massnahmenprogramm Mobilität aufgenommen, aber nicht bewertet.
- *Projektierungs- und Realisierungsmassnahmen:* Dabei handelt es sich um Massnahmen, die ausreichend definiert sind. Nutzen und Kosten lassen sich abschätzen. Diese Massnahmen werden der Bewertung unterzogen.

Bewertung:

Die Bewertung schafft die Grundlage für die Priorisierung der Massnahmen. Die Priorisierung soll begründbar sein. Die Bewertung liefert die Argumente dafür. Sie ist in 3 Stufen gegliedert (siehe Abbildung 3).

Bewertungsverfahren über drei Stufen

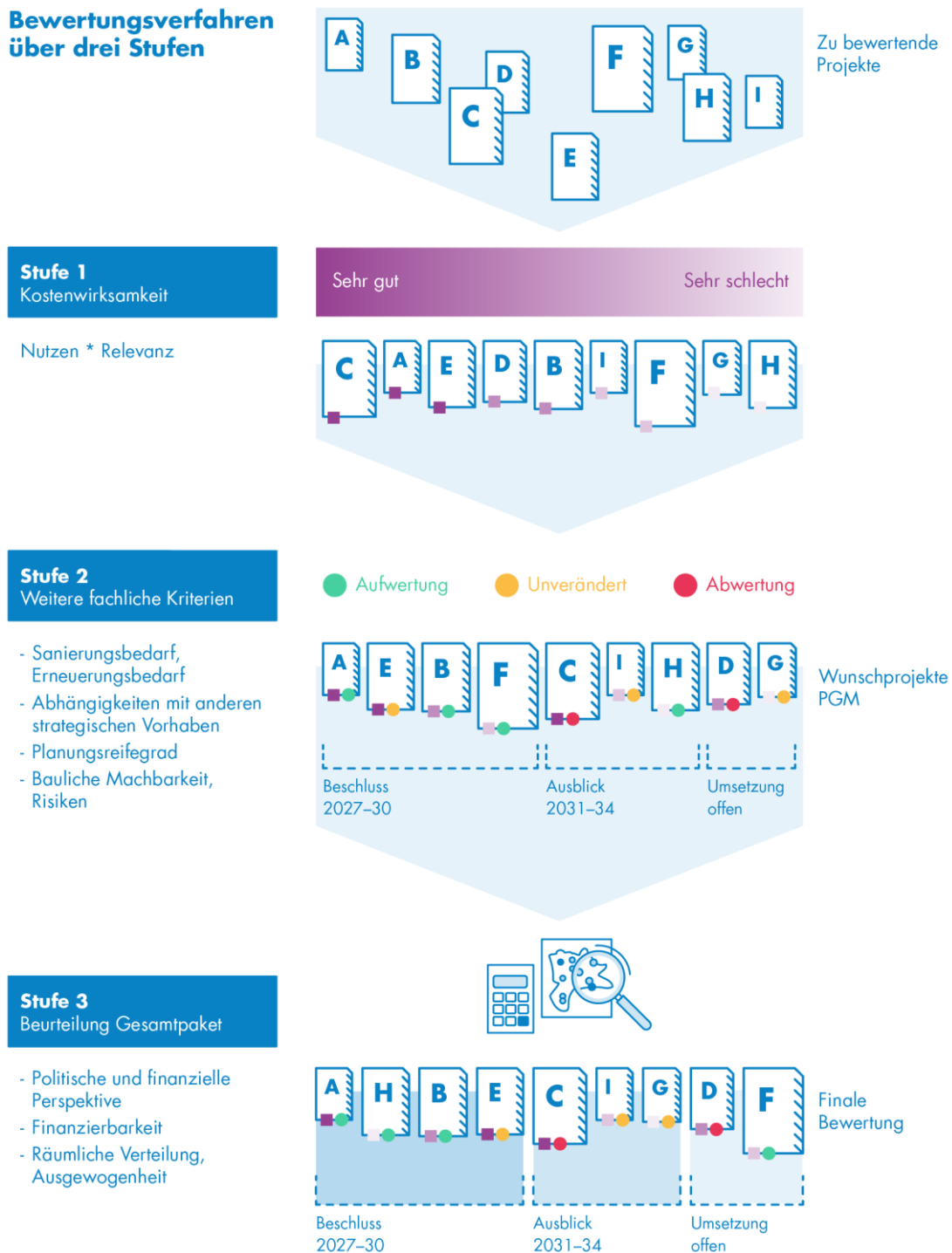


Abbildung 3: Ablauf der Massnahmenbewertung in 3 Stufen

Stufe 1 Kostenwirksamkeitsanalyse:

Der Nutzen aller Massnahmen wird anhand von zehn Kriterien in den Bereichen Verkehr, Siedlung/Wirtschaft, Sicherheit und Umwelt eingeschätzt. Das Kriteriensystem leitet sich aus Zumolu (Wirkungsziele) ab und orientiert sich auch an den einschlägigen Bewertungsmethodiken auf Stufe Bund und Kanton. In jedem Bereich werden fünf Wirkungspunkte vergeben, ausser

im Bereich Verkehr, wo zehn Wirkungspunkte dem Maximum entsprechen. Die doppelte Gewichtung im Wirkungsbereich Verkehr ist sachgerecht, da das PGM ausschliesslich Verkehrsmassnahmen, nicht aber reine Umwelt- oder Siedlungsmassnahmen enthält und dieser Wirkungsbereich auch mehr Einzelkriterien umfasst.

Bei der Bewertung der Massnahmen wird nicht nur das Ausmass des Nutzens, sondern auch die Relevanz berücksichtigt: Es wird beispielsweise einbezogen, wie viele Menschen potenziell von der Verbesserung profitieren können.

Wirkungsziele / Bewertungskriterien	
Verkehr	Verkehrsfluss MIV sicherstellen
	ÖV-Qualität verbessern
	Fuss- und Veloverkehr verbessern
	Kombinierte Mobilität und Vernetzung verbessern
	Güterverkehr bewältigen
Siedlung / Wirtschaft	Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöhen (inkl. Lärmbelastung)
	Erreichbarkeit von Entwicklungsschwerpunkten verbessern
Sicherheit	Verkehrssicherheit erhöhen
Umwelt	Klimaverträgliche Mobilität sicherstellen (inkl. Luftbelastung)
	Bodenversiegelung und Zerschneidung der Landschaft reduzieren
Relevanzkriterien	
	1. Betroffenes Verkehrsvolumen (DTV-Klassen)
	2. Betroffene Siedlungsdichte (Dichteklassen)
	3. Unfallgeschehen (Unfälle mit Personenschäden)

Abbildung 4: Wirkungsziele und Relevanzkriterien

Die Nutzenbeiträge aus den verschiedenen Bereichen werden zur Gesamtwirkung zusammengezählt. Diese wird anschliessend den Kosten der Massnahme gegenübergestellt. Nach ihrem Verhältnis zwischen Kosten und Gesamtwirkung werden die Massnahmen in Klassen eingeteilt und schliesslich provisorisch den Umsetzungsperioden zugeordnet, was dem Ergebnis der Stufe 1 entspricht. Dieses liefert die Ausgangsbasis für die Stufen 2 und 3 der Bewertung. Die Kostenwirksamkeitsanalyse soll sicherstellen, dass das Massnahmenprogramm Mobilität effektiv und effizient ist.

Stufe 2: Anwendung weiterer fachlicher Kriterien:

In der Stufe 2 der Bewertung werden das Umfeld und der Stand der Massnahmen einbezogen. Diese können das Ergebnis der Bewertung der Stufe 1 massgeblich verändern. Folgende vier fachliche Kriterien werden berücksichtigt:

- *Sanierungs- und Erneuerungsbedarf:* Wo immer möglich werden Strassenprojekte in Koordination mit baulichen Unterhaltsmassnahmen umgesetzt. Daraus können sich bedeutende Synergien ergeben. Entsprechend ist ein grosser Sanierungs- und Erneuerungsbedarf auf einem Strassenabschnitt ein Argument für eine beschleunigte Realisierung des Strassenprojekts. – In der Praxis lässt sich diese Synergie nicht immer nutzen: Ist ein Strassenprojekt noch nicht reif zur Umsetzung, kann es sein, dass bauliche Unterhaltsmassnahmen aufgrund des Handlungsdrucks vorgezogen werden müssen.
- *Abhängigkeiten zu anderen strategischen Vorhaben:* Zahlreiche Massnahmen haben einen Zusammenhang mit einem übergeordneten Programm oder einer übergeordneten Infra-

strukturmassnahme. Darunter fallen insbesondere A-Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der 4. oder 5. Generation, die für eine Bundesmitfinanzierung an eine Realisierungsfrist gebunden sind. Auch der Bypass Luzern, der Durchgangsbahnhof Luzern oder etwa – ausserhalb der Agglomeration – die Realisierung einer neuen Luftseilbahn Weggis-Rigi Kaltbad können den Zeitpunkt der Realisierung von Massnahmen der Kantonsstrassen beeinflussen. Starke Abhängigkeiten sind teilweise zwingende Gründe für eine Auf- oder Abstufung im Vergleich zum Ergebnis der Bewertungsstufe 1.

- *Planungsreifegrad*: Selbst wenn eine Massnahme in der Stufe 1 als prioritär beurteilt wird, lassen sich die Planungsprozesse nicht unbeschränkt beschleunigen. Eine Massnahme muss erst eine ausreichende Planungsreife erreichen, bis ihre Realisierung in absehbarer Zeit möglich ist. Dies findet mit diesem Kriterium Berücksichtigung: Massnahmen können im Vergleich zum Ergebnis der Stufe 1 auf- oder abgewertet werden, wenn die Planung weitgehend abgeschlossen ist oder sich – umgekehrt – noch in der Anfangsphase befindet.
- *Bauliche Machbarkeit / Risiken*: Massnahmen mit erheblichen Herausforderungen bezüglich ihrer baulichen Machbarkeit bzw. mit erheblichen Risiken, zum Beispiel auch Verfahrensrisiken, können abgewertet werden, wenn die Realisierung in Frage gestellt scheint oder weitere Klärungen notwendig sind, bevor eine Realisierung in der nächsten Umsetzungsperiode ins Auge gefasst werden kann.

Als Ergebnis der Stufe 2 der Bewertung liegt eine angepasste Zuordnung der Massnahmen zu den Umsetzungsperioden vor.

Stufe 3: Abgleich mit den verfügbaren finanziellen Mitteln und Sicherstellung einer ausgewogenen regionalen Verteilung:

Das Ergebnis der Bewertung nach der Stufe 2 wird nochmals unter zwei Aspekten überprüft:

- *Finanzierbarkeit*: Der Mittelbedarf für die priorisierten Massnahmen ist den verfügbaren Mitteln gegenüberzustellen. Bei den voraussichtlich verfügbaren Mitteln wird auch der Mittelbedarf für die Programmpakete, die Sammelrubriken sowie die Basisaufgabe des betrieblichen und baulichen Unterhalts berücksichtigt. Der wünschbare Realisierungsumfang übersteigt die finanziellen Möglichkeiten. Massnahmen, die keine zeitlichen Abhängigkeiten aufweisen, werden aus diesem Grund soweit erforderlichlich umpriorisiert. Die für die Umsetzungsperiode 2027-30 vorgesehenen Massnahmen können nach Massgabe der verfügbaren finanziellen Mittel gemäss AFP umgesetzt werden.
- *Räumliche Verteilung*: Es soll eine ausgewogene und angemessene Verteilung der priorisierten Massnahmen über alle Raumtypen und über alle Regionen des Kantons Luzern hinweg angestrebt werden. Nach der Umpriorisierung aus Gründen der Finanzierbarkeit soll die räumliche Verteilung als ausreichend ausgewogen beurteilt werden können, insbesondere wenn die Investitionen über einen längeren Zeitraum betrachtet werden.

Als Ergebnis der Stufe 3 liegt die Zuordnung der Massnahmen zu den Umsetzungsperioden vor, wie sie zum Beschluss durch den Kantonsrat vorgeschlagen werden (siehe Kapitel 4.1 und Beilage 1).

1.4 Rechtliche Grundlagen

Die eidgenössische Gesetzgebung und die Planungsinstrumente des Bundes bilden den Rahmen für die kantonale Gesetzgebung und die kantonalen Planungen. Sie wie auch die rechtlichen Grundlagen auf kantonomer Ebene sind im PGM zu berücksichtigen. Insbesondere ist das Programm Gesamtmobilität auf die ebenfalls im Entwurf vorliegende Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs» abgestimmt.

1.5 Abhängigkeiten von anderen Planungsinstrumenten

Das Programm Gesamtmobilität dient als Grundlage für die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan einerseits und als Handlungsanleitung für die Regional- und Kommunalplanungen andererseits. Es ist auch steuernd mit Blick auf die zukünftigen Agglomerationsprogramme. Gleichzeitig können Erkenntnisse und Massnahmen sowohl aus den Agglomerationsprogrammen wie auch aus den Regional- und Kommunalplanungen wiederum relevant für eine nächste Umsetzungsperiode 2031-2034 sein.

Weiter bestehen Bezüge zu Planungsinstrumenten anderer Staatsebenen oder benachbarter Kantone:

- *Planungen des Bundes:* Die Planungen des Bundes enthalten Vorgaben für die kantonalen Planungen. Dazu gehören beispielsweise die Sachpläne des Bundes, insbesondere der Sachplan Verkehr, aber auch die Strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) für Bahn und Nationalstrasse mit den darin enthaltenen Vorhaben.
- *Planungen der Nachbarkantone:* Die Planungen des Kantons Luzern werden mit jenen der Nachbarkantone abgestimmt. Diese Abstimmung erfolgt vorab in der Richtplanung.
- *Regionale Planungen:* In Zukunft sollen vermehrt auf der regionalen Stufe Planungen erfolgen, welche bereits alle Verkehrsmittel einbeziehen. Als Beispiele zu nennen sind die Planung «Optimierung Gesamtverkehr Region Sursee» oder, als Pilotprojekt, das regionale Gesamtmobilitätskonzept Seetal.

Das Zusammenspiel der verschiedenen Planungsinstrumente ist in Abbildung 5 dargestellt.



Abbildung 5: Einbettung Programm Gesamtmobilität (PGM)

1.5.1 Gesamtrevision des kantonalen Richtplans Luzern

Der kantonale Richtplan (KRP) wird aktuell gesamthaft revidiert. Die gesetzlich vorgesehene 60-tägige öffentliche Auflage zum Entwurf dauert vom 20. Oktober bis 18. Dezember 2025.

Die Abstimmung des Programms Gesamtmobilität auf diese KRP-Gesamtrevision ist zentral. So bildete der Strategieteil gemäss Planungsbericht Zumolu die Basis für die KRP-Inhalte zur Mobilität. Insbesondere flossen die Ziele und die strategischen Stossrichtungen aus Zumolu unverändert in den KRP ein.

1.5.2 Planungsbericht Klima und Energie

Der [Planungsbericht](#) über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern (B 87), sowie die darauf basierende [Massnahmen- und Umsetzungsplanung 2022-26](#), zeigen auf, wie der Kanton Luzern in den kommenden Jahren die Anpassung an das sich verändernde Klima anpackt und wie er den Klimaschutz mit dem Ziel «Netto null Treibhausgasemissionen bis 2050» vorantreiben will. Dabei spielt auch das Handlungsfeld Mobilität eine wichtige Rolle.

Der Verkehr hat eine grosse Bedeutung als Quelle von über einem Drittel der kantonalen Treibhausgasemissionen (Territorialperspektive). Im Bereich der Mobilität kann die grösste Wirkung zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Bereich des Strassenverkehrs bei den Personewagen erreicht werden: einerseits durch die Reduktion des Aufkommens des motorisierten Individualverkehrs (MIV), wie sie dem «Vermeiden und Verlagern» von Verkehr gemäss der 4V-Strategie entspricht (vgl. Kap. 3) und andererseits durch die Dekarbonisierung des verbleibenden MIV. Der Planungsbericht Klima- und Energiepolitik 2021 wurde von Ihrem Rat am 21. März 2022 zustimmend zur Kenntnis genommen und wird derzeit überarbeitet. Er umfasst auch Massnahmen im Bereich der Mobilität, die sich in Umsetzung befinden. Die strategischen Stossrichtungen des Programms Gesamtmobilität und der Planungsbericht Klima- und Energiepolitik 2021 sind aufeinander abgestimmt. Der Kanton Luzern ist derzeit bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehr nicht auf Kurs. Durch eine konsequente Verkehrspolitik, welche die Chancen der Effizienzsteigerung des Verkehrssystems berücksichtigt und der das Ziel «null CO₂-Emissionen bis 2050» zugrunde liegt, kann ein wesentlicher Beitrag zum Erreichen der Klimaziele geleistet werden.

1.5.3 Agglomerationsprogramm Luzern

Mit dem Agglomerationsprogramm Luzern (AP LU) wird die weitere Entwicklung von Siedlung und Verkehr in der ganzen Agglomeration Luzern bestmöglich aufeinander abgestimmt. Dies erfolgt seit 2007 in sogenannten Generationen beziehungsweise in 4-Jahres-Perioden und mittels jeweiliger Weiterentwicklungen insbesondere des Handlungsbedarfs sowie der verschiedenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen. Im Juni 2025 wurde bereits die 5. Generation des AP LU bei den Bundesstellen eingereicht. Neu ist darin der Raum Sursee enthalten. Damit wird auch der Bedeutung der Achse zwischen Luzern und Sursee Rechnung getragen. Das Massnahmenprogramm Mobilität umfasst namentlich Massnahmen auf dieser Achse. Bei einer guten Gesamtwirkung des Agglomerationsprogrammes und einem guten Nutzen-Kosten-Verhältnis der Verkehrsmassnahmen werden diese vom Bund mit einem Bundesbeitrag von 30 bis 50 Prozent unterstützt.

Das Massnahmenprogramm Mobilität umfasst die Massnahmen, für welche dem Bund in der 4. und 5. Generation eine Mitfinanzierung beantragt wurde. Die Zuordnung zu den Umsetzungsperioden im Massnahmenprogramm Mobilität berücksichtigt die Fristen für die Umsetzung mitfinanzierter Massnahmen. Künftige Agglomerationsprogramme werden ihre Massnahmen auf das jeweils gültige Massnahmenprogramm Mobilität abstimmen. Die Abstimmung wird mit dem Programm Gesamtmobilität insofern erleichtert, als sämtliche kantonalen Mobilitätsmassnahmen darin enthalten und bereits priorisiert sind.

1.5.4 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Mit der Bezeichnung von kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) im KRP legt der Kanton Luzern gezielt Standorte fest, an deren Förderung und Promotion er ein vorrangiges wirtschaftliches Interesse hat. Diese grossflächigen Arbeitsgebiete an verkehrlich gut erschlossenen Lagen weisen ein hohes wirtschaftliches Potenzial auf. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Luzern und zur nachhaltigen Raumentwicklung im Kanton.

Mit dem derzeit in Erarbeitung befindlichen ESP-Programm wird die Weiterentwicklung der ESP unterstützt und gezielt gelenkt. Der Kanton engagiert sich damit verstärkt in den ESP und nimmt seine Verantwortung für deren Förderung und Entwicklung wahr. Das Programm dient als neues, strategisches Informations- und Koordinationsinstrument.

Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Lancierung konkreter ESP-Planungen, worin gebiets-spezifische Herausforderungen und Potenziale aufgegriffen und in einen koordinierten Planungsprozess ausgelöst werden. Dazu gehören auch Massnahmen zur Mobilisierung von Bauland sowie die konsequente Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf das bestehende und geplante Verkehrsnetz.

Um die in den ESP-Planungen erarbeiteten Verkehrs- (und auch Siedlungs-) Massnahmen der Realisierung zuzuführen, erfolgt im ESP-Programm eine zeitliche und inhaltliche Koordination mit dem Programm Gesamtmobilität und dem Agglomerationsprogramm. Es hält fest, unter welchen Bedingungen und in welchem Zeitrahmen die Massnahmen in die Planungsinstrumente überführt werden können und wie diese zuvor aufeinander abzustimmen sind.

1.5.5 Sektorielle Verkehrsgrundlagen

Für verschiedene Bereiche der Mobilität und des Verkehrs im Kanton Luzern liegen weitere sektorielle Grundlagen vor.

- *Velokonzept:* Seit 2022 wird das neue Velokonzept erarbeitet, welches das Radroutenkonzept 1994/2009 ablösen wird. Mit dem Bundesgesetz über die Velowege vom 18. März 2022 (Veloweggesetz; [SR 705](#)) haben die Kantone den Auftrag erhalten, bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten. Dabei arbeiten sie nach den Planungsgrundsätzen des Veloweggesetzes, die ein attraktives, sicheres, direktes, durchgehendes und zusammenhängendes Velowegnetz verlangen. Unter Einbezug der Gemeinden und Regionen wurde das kantonale Velonetz erarbeitet, zu dem in der ersten Hälfte 2026 zusammen mit den erforderlichen Gesetzesanpassungen zur Zuständigkeit und Finanzierung ein Vernehmlassungsverfahren durchgeführt wird.
- *Buskonzept:* Grundlage für das in Kapitel 4.6 dargestellte Busangebot sind die abgeschlossenen Angebotsplanungen des Verkehrsverbunds Luzern (VVL) zu [AggloMobil](#), [Bus 2040](#) (inkl. [Vertiefungen](#)) sowie [korridorbezogene Angebotskonzepte](#). Das Bahnangebot wird hingegen national geplant, wobei der VVL im Rahmen der Planungsregion Zentralschweiz mitwirkt. Für Ausgangslage, Umfeldentwicklung und Stossrichtungen dient der öV-Bericht 2023-26 als Ausgangspunkt. Ein pünktliches und leistungsfähiges öV-Angebot benötigt passende öV-Infrastrukturen wie Haltestellen, Wendemöglichkeiten und Busbeschleunigungsmassnahmen. Dazu arbeiten die zuständigen Stellen eng zusammen. Für eine bessere Pünktlichkeit hat der VVL zuhanden der Infrastruktureigentümer die [Studie Beschleunigung Bussystem](#) erarbeitet.
- *Verkehrsdrehscheiben:* Mit der «Erklärung von Emmenbrücke» haben Bund, Kanton, Städte und Gemeinden am 9. September 2021 bekräftigt, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

besser aufeinander abzustimmen und zu diesem Zweck Verkehrsdrehscheiben zu fördern. Im März 2025 hat der Kanton Luzern eine Konzeptstudie sowie ein Handbuch dazu erarbeitet. Bei Planungen von Umsteigepunkten wie Bahnhöfen oder Bushubs sollen alle Verkehrsmittel ihren Stärken entsprechend eingesetzt werden. Die Konzeptstudie Verkehrsdrehscheibe schafft dafür die Grundlagen: Sie bewertet die Lage der vorhandenen Haltestellen sowie deren Verkehrsangebot, weshalb die Grundlagen aus der Konzeptstudie eine relevante Planungsgrundlage für das Programm Gesamtmobilität darstellen.

- *Güterverkehrs- und Logistikkonzept*: Das Güterverkehrs- und Logistikkonzept wurde zwischen 2020 und 2023 erarbeitet. Mit dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept verfolgt der Kanton Luzern das Ziel, die Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern attraktiv, effizient, raumsparend, umwelt- und klimaschonend, sicher und finanzierbar zu gestalten. Dabei strebt der Kanton Luzern eine möglichst gute Raum- und Umweltverträglichkeit der Logistik an. Das Güterverkehrs- und Logistikkonzept gibt Dritten wie Bund, Regionen, Gemeinden sowie Verlader, Logistiker- und Transportunternehmer einen Orientierungsrahmen vor. Es enthält 30 Massnahmen sowie ein Umsetzungsprogramm.

1.5.6 Regional- und Kommunalplanungen

In neuen regionalen Gesamtmobilitätskonzepten werden der regionsspezifische Handlungsbedarf hergeleitet und Massnahmen für alle Mobilitätsformen definiert und priorisiert. Diese können für zukünftige Generationen des PGM als Grundlage dienen. Ein regionales Gesamtmobilitätskonzept Seetal befindet sich inkl. Massnahmenkatalog als Pilotplanung in Erarbeitung.

Im Rahmen der Erarbeitung solcher regionaler Gesamtmobilitätskonzepte werden nebst den Gemeinden weitere Akteure, wie der Kanton Luzern und der Verkehrsverbund Luzern (VVL), involviert sein. Die Ergebnisse sind zwar nicht direkt behördenverbindlich, sollen jedoch in die Priorisierung im Rahmen der Erarbeitung des Massnahmenprogramms Mobilität Eingang finden.

1.5.7 Bundesplanungen

Verschiedene Bundesplanungen, namentlich die Ausbauprogramme der Nationalstrassen und der Bahninfrastruktur, haben Auswirkungen auf die Mobilitätsplanung des Kantons Luzern. Das Entlastungsprojekt Bypass Luzern ist vom Bund beschlossen und wird nach Erledigung der Einsprachen umgesetzt. Der Beschluss zur Realisierung des Ausbauprojekts Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) wird im Rahmen der nächsten Botschaften zum Ausbau der Bahninfrastruktur erwartet.

Zahlreiche in diesem Programm Gesamtmobilität enthaltene Infrastrukturprojekte haben einen direkten Bezug zum Bypass und/oder zum DBL, indem sie einerseits für sich alleine einen grossen Nutzen stiften, andererseits als flankierende Massnahme den Nutzen des Bypasses und/oder des DBL verstärken.

1.6 Bezug zu parlamentarischen Vorstössen und Bemerkungen

Die Beilage 5 gibt einen Überblick über die parlamentarischen Vorstösse mit einem Bezug zum PGM sowie den überwiesenen Bemerkungen des Kantonsrates zu den Botschaften [B 140](#) Planungsbericht Zumolu, [B 144](#) öV-Bericht 2023 bis 2026 und [B 120](#) Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen.

1.7 Projektorganisation

Der Entwurf des PGM wurde unter der Leitung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements (BUWD) erarbeitet (siehe Abbildung 6).

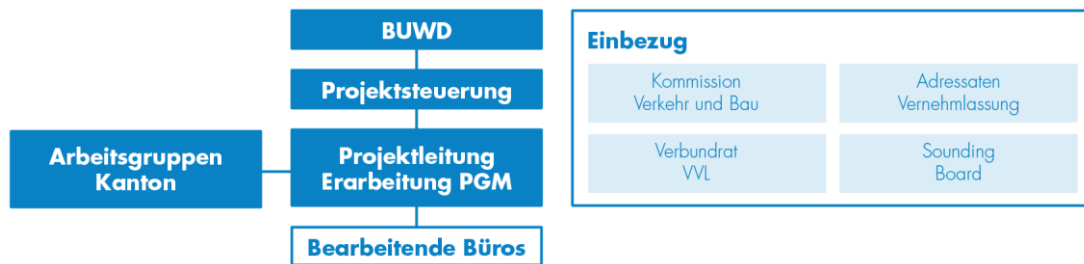


Abbildung 6: Projektorganisation Programm Gesamtmobilität

In der Projektsteuerung sind neben dem BUWD-Vorsitz die Dienststellen Verkehr und Infrastruktur (vif), Raum und Wirtschaft (rawi) sowie der Verkehrsverbund Luzern (VVL) vertreten. Die inhaltliche Leitung liegt bei der Dienststelle vif. In der Projektleitung sind darüber hinaus ebenfalls die Dienststelle rawi und der VVL vertreten. Wissen aus der kantonalen Verwaltung wird durch die Bildung von Arbeitsgruppen einbezogen. In drei Arbeitsgruppen wurden in der zweiten Jahreshälfte 2024 wesentliche Grundlagen für die Erarbeitung des Programms Gesamtmobilität bereitgestellt. Externe Büros sind einerseits für die Bewertung und Priorisierung der Massnahmen und andererseits für die Prozessführung mandatiert.

Verschiedenen Gremien wurden Zwischenergebnisse vorgestellt, um deren Hinweise bereits in der Erarbeitungsphase einbeziehen zu können. Ein breiterer Kreis aus Politik und Verbänden wurde in Veranstaltungen (Sounding Boards) einbezogen.

1.8 Würdigung Verbundrat

Dieses Kapitel wurde nach Vorliegen des Vorentwurfs der Vernehmlassungsbotschaft durch den Verbundrat verfasst.

Strategie- und zielkonforme Darstellung des öV

Der öV-Bericht 2023-2026 wurde vom Kantonsrat, mit Bemerkungen, zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Ausgangslage, die strategischen Stossrichtungen sowie die Schwerpunkte des öV-Berichts sind noch weitgehend aktuell. Das PGM zielt strategisch in dieselbe Richtung und viele Infrastrukturmassnahmen berücksichtigen auch die Bedürfnisse des öV. Teilweise liegen aber die vorgesehenen Realisierungszeitpunkte der Verkehrsmanagement- und Busbeschleunigungsmassnahmen aus Sicht des Verbundrats zu weit in der Zukunft.

Der Verbundrat unterstützt das in Kapitel 3 genannte 4V-Prinzip und die zugehörigen verkehrspolitischen Ziele und Stossrichtungen. Die personellen und finanziellen Ressourcen sollen dementsprechend eingesetzt werden. Der Verbundrat beurteilt die Anwendung des 4V-Prinzips auf die Massnahmenpriorisierung unter den gegebenen Rahmenbedingungen mehrheitlich als nachvollziehbar. Es ist aber fraglich, ob mit dem in Kapitel 4.2.4 dargestellten Umgang mit den Grossprojekten insbesondere die personellen Ressourcen im Sinne der 4V-Strategie eingesetzt sind. Die Gefahr besteht, dass dadurch nicht genügend personelle und finanzielle Ressourcen für die schon lange und dringend nötigen ziel- und strategiekonformen Verkehrsmanagement- und Busbeschleunigungsmassnahmen zur Verfügung stehen.

Abstimmung öV-Angebot und Infrastruktur

Attraktive und zuverlässige öV-Angebote setzen passende Infrastrukturen wie Haltestellen, Wendemöglichkeiten und Busbeschleunigungsmassnahmen voraus. Weil die Realisierung einiger Infrastrukturen im vorliegenden PGM erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen oder möglich ist, werden teilweise Provisorien oder die Verschiebung der Inbetriebnahme der entsprechenden öV-Angebote nötig sein.

Viele Bus-Fahrgäste sind heute aufgrund Verkehrsüberlastungen von Verspätungen und Anschlussbrüchen betroffen. Dies schmälert die Attraktivität des öV, erhöht dessen Betriebskosten und Angebotsverbesserungen können ihre volle Wirkung gar nicht entfalten. Im Qualitätssystem des Bundes liegt Luzern bezüglich Bus-Pünktlichkeit (Regionalverkehr) im Vergleich aller Kantone nun an zweitletzter Stelle. Mit Blick auf die PGM-Ziele besteht erheblicher und dringender Handlungsbedarf.

Für den Verbundrat ist es prioritär, dass alle Verkehrsteilnehmende ihr Reiseziel zuverlässig erreichen können. Dazu dürfen die Verkehrsmittel nicht politisch gegeneinander ausgespielt werden. Vielmehr ist der öV Teil der Lösung: Busbeschleunigungsmassnahmen machen den öV wieder pünktlich und damit attraktiv, womit erst eine weitere Nachfrageverlagerung zum öV, gemäss den strategischen Grundsätzen nach Kapitel 3.2, stattfinden kann. Dadurch wird die Verkehrsabwicklung flüssiger, so dass auch jene, welche auf das Auto angewiesen sind, ihr Reiseziel wieder zuverlässig erreichen. Aus Sicht Verbundrat ist folglich eine höhere Priorität in der Realisierung von Busbeschleunigungsmassnahmen notwendig.

Verschiedene Busbeschleunigungsmassnahmen waren bereits in mehreren Bauprogramm-Generationen enthalten und warten noch immer auf ihre Realisierung. Viele dieser Massnahmen sind seitens Infrastruktureigentümer planerisch noch nicht genügend fortgeschritten, weshalb auch in der PGM-Umsetzungsperiode 2027-2030 nur wenige Massnahmen zur Realisierung

eingepplant sind. Aus Sicht Verbundrat ist nun alles daran zu setzen, dass die dringlichen und wichtigen Busbeschleunigungsmassnahmen in der Periode 2027-2030 geplant und im Umsetzungshorizont 2031-2034 realisiert werden können. Die Priorisierung auf die einzelnen Jahre muss unter Einbezug des VVL in Abstimmung zwischen öV-Angebot und Infrastruktur erfolgen.

Sicherstellung Finanzierung

Der öV steht vor grossen finanziellen Herausforderungen: Verschiedene Kostenentwicklungen wie das Entlastungsprogramm des Bundes, Erlösverteilschlüssel-Veränderungen, neues Rollmaterial und Anpassungen bei Werkstätten und Depots lassen sich nicht steuern. Zudem ist die Umstellung auf fossilfreie Antriebstechnologien (vgl. Kapitel 4.6 und Beilage 6) nur mit deutlichen Mehrkosten realisierbar. Um darüber hinaus noch Angebotsverbesserungen umsetzen zu können, hat der Verbundrat für den Aufgaben- und Finanzplan 2026-2029 höhere Kantonsbeiträge beantragt als nun darin berücksichtigt sind (1 Mio. mehr 2028 und 2.5 Mio. mehr 2029, zzgl. Gemeindebeiträge in gleicher Höhe). Der VVL hat für den Umsetzungshorizont 2027-2030 zahlreiche Angebotsmassnahmen vorgesehen. Mit den nun im AFP eingestellten finanziellen Mitteln ist die Finanzierung eines wesentlichen Teils dieser Massnahmen derzeit nicht sichergestellt (vgl. Kapitel 4.6.1).

Der Verbundrat weist darauf hin, dass mit der Realisierung von wirksamen Busbeschleunigungsmassnahmen ein grosses Kostenreduktions- wie auch Erlössteigerungspotenzial besteht. Dies würde in der herausfordernden finanziellen Situation Spielräume bieten, um etwa mit den eingesparten Mitteln Angebotsverbesserungen zu refinanzieren. Mit Blick auf die im PGM geplanten Realisierungszeitpunkte der Busbeschleunigungsmassnahmen muss davon ausgegangen werden, dass diese Einsparungspotenziale nur in kleinen Schritten ab den 2030er-Jahren realisierbar sind. Der Verbundrat ist deshalb der Ansicht, dass ab dem AFP 2027-2030 bis zur Realisierung dieser Einsparpotenziale zusätzliche Mittel für den öV beantragt werden müssen, um die vorgesehenen Angebotsmassnahmen gemäss den politischen Erwartungen umsetzen zu können.

Die mit einer separaten Botschaft angestrebte Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen sieht einen geringeren Anteil der zweckgebundenen Mittel für den öV vor. Der Verbundrat stützt die Neuregelung unter der Voraussetzung, dass, auch ohne explizite Nennung im zugehörigen Gesetz, jederzeit genügend Beiträge aus allgemeinen Staatsmitteln für den öV zur Verfügung stehen. Der Verbundrat wertet es als positiv, wenn dank höheren Mitteln für die Strasseninfrastruktur die benötigten Busbeschleunigungsmassnahmen rascher realisiert werden können. Allerdings sieht er das Risiko, dass bei künftigen Entlastungspaketen der öV stärker als bisher von wegfallenden Mitteln betroffen sein könnte.

Fazit

Insgesamt unterstützt der Verbundrat das vorliegende PGM. Er erwartet aber, dass die geplanten Verkehrsmanagement- und Busbeschleunigungsmassnahmen prioritär behandelt und rasch projektiert und umgesetzt werden. Nur so können die Ziele des PGM erreicht werden. Grosse Herausforderungen sieht der Verbundrat bei der Sicherstellung der finanziellen und personellen Ressourcen. Wichtig ist, dass ab dem nächsten PGM jeweils die Zielerreichung des vorangehenden PGM gemessen und dargestellt wird.

2 Finanzierung

2.1 Vernehmlassungsentwurf Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs»

Der Mittelbedarf für Strasseninfrastruktur und den öffentlichen Verkehr steigt weiter an. Um die Finanzierung dieses Mittelbedarfs langfristig zu sichern und mit Blick auf die schwankenden Entwicklungen zu stabilisieren, soll die Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) neu geregelt werden.

Die Bevölkerung im Kanton Luzern wächst. Entsprechend wird die Mobilität von Personen und der Transport von Gütern weiter zunehmen. Damit weiterhin eine gute Erreichbarkeit des Kantons Luzern als wichtiger Standortfaktor gewährleistet werden kann, sind die bestehenden Infrastrukturen so effizient wie möglich zu nutzen, gut zu unterhalten, zu erneuern und – wo erforderlich – auszubauen. Die grössten Aufwendungen in der Mobilität sind die Bereitstellung der Strasseninfrastruktur, die sowohl dem MIV und dem Güterverkehr wie auch dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr, dem Veloverkehr und den Fussgängerinnen und Fussgänger dient, sowie die Leistungen im Rahmen des Angebots des öffentlichen Verkehrs. Die Ausgaben für die Strasseninfrastruktur übersteigen heute die verfügbaren zweckgebundenen Einnahmen und werden künftig weiter steigen. Auch bei den Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr, die bereits in der Vergangenheit mit erheblichen allgemeinen Staatsmitteln mitfinanziert werden mussten, ist mit weiter steigenden Ausgaben zu rechnen. Zur Wahrnehmung der künftigen Aufgaben in den beiden betroffenen Aufgabenbereichen resultiert in den kommenden Jahren kumuliert eine deutliche Finanzierungslücke bis gegen 90 Millionen Franken im Jahr 2031. Diese Lücke ist ungeachtet der konkreten Umsetzung mit zusätzlich einzuplanenden Mitteln soweit möglich zu schliessen, die es einnahmenseitig aufzufangen gilt, sei dies durch neue oder höhere bisherige zweckgebundene Mittel oder durch die Verwendung allgemeiner Staatsmittel.

Aus diesen Gründen ist aus Sicht des Regierungsrates eine Kombination aus einer Anpassung des Teilers zur Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe einerseits und der Bereitstellung weiterer Beiträge aus den allgemeinen Staatsmitteln andererseits vorzusehen. Mit der Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs» soll jener Teil umgesetzt werden, der eine Anpassung des Verteilschlüssels zur zweckgebundenen Verwendung der Verkehrssteuern und der LSVA auf neu 90 statt 65 Prozent für die Aufwendungen bei der allen Verkehrsarten dienenden Strasseninfrastruktur und auf neu 10 statt 35 Prozent für die öV-Aufwendungen beinhaltet. Diese Reduktion des öV-Anteils an den zweckgebundenen Einnahmen wird gemäss AFP 2026–29 vollumfänglich durch zusätzliche allgemeine Staatsmittel kompensiert. Für die Anpassung des Verteilschlüssels sind Änderungen verschiedener Gesetzesbestimmungen erforderlich.

Die Botschaft zur Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der LSVA zur Finanzierung des steigenden Mittelbedarfs und die vorliegende Botschaft Programm Gesamtmobilität sind aufeinander abgestimmt.

2.2 Anpassungen auf Gesetzesstufe

Über die im vorherigen Kapitel erwähnten Anpassungen hinaus sind für das Programm Gesamtmobilität keine weiteren Anpassungen auf Gesetzesstufe erforderlich.

2.3 Anpassungen im Aufgaben- und Finanzplan

Das neue Programm Gesamtmobilität wird ab dem Aufgaben- und Finanzplan (AFP) für die Jahre 2027-30 wenige Anpassungen erfordern. Neben den bereits im AFP mit ihren finanziellen Mitteln zusammengefasst aufgeführten Sammelrubriken werden künftig aber auch die Programmpakete aufgeführt sein.

3 Strategie

Mit dem Planungsbericht [B 140](#) Zumolu wurde aufgezeigt und festgehalten, mit welchen strategischen Stossrichtungen der Kanton Luzern die Mobilitäts Herausforderungen gezielt und koordiniert angeht, um die gesetzten Ziele zu erreichen. In der vorliegenden Strategie werden die Entwicklungen, Herausforderungen, verkehrspolitischen Ziele sowie die strategischen Stossrichtungen aus dem Planungsbericht Zumolu in zusammengefasster Form wieder und ohne Änderungen daran abgebildet.

Denn die Strategie wird jeweils dann überarbeitet, wenn auch der Kantonale Richtplan überarbeitet wird. Der Regierungsrat kann zwar die Strategie oder Teile davon auch vorzeitig anpassen, wenn dies erforderlich ist. Unter anderem wegen des Aufkommens neuer Technologien oder der Anpassung von übergeordneten Planungsinstrumenten kann eine solche vorzeitige Anpassung sinnvoll sein, was aber im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zutrifft.

3.1 Ausgangslage

Die Mobilität im Kanton Luzern wird durch verschiedene Entwicklungen beeinflusst. Das starke Bevölkerungswachstum sowie Strukturwandel und Wachstum in der Wirtschaft führen in den nächsten Jahrzehnten zu einem höheren Verkehrsaufkommen. Die Zunahme der Mobilität wird auch von den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes prognostiziert. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Trends wie die Alterung der Gesellschaft, die Veränderung der Arbeitsformen und die fortschreitende Urbanisierung führen allerdings dazu, dass der Verkehr weniger stark zunimmt als die Bevölkerung. Der Druck, das Verkehrssystem effizient zu gestalten, verstärkt sich dennoch.

Ein wesentlicher Treiber der Mobilitätsnachfrage im Kanton Luzern ist das Bevölkerungswachstum. Die Prognosen gehen im mittleren Szenario von einem sehr starken Anstieg um 34 Prozent bis 2055 aus. Demnach würde die Luzerner Bevölkerungszahl bis 2055 auf 581'500 ansteigen¹. Gleichzeitig wandeln sich die Mobilitätsbedürfnisse und die Mobilitätsgestaltung. Eine alternde Gesellschaft verlangt nach barrierefreien Verkehrsmitteln und einem sicheren öffentlichen Raum, während jüngere Generationen zunehmend multimodale Mobilitätslösungen bevorzugen. Zusätzlich verstärken sich mit fortschreitender Urbanisierung die Anliegen nach Verkehrsberuhigung, einer gerechten Flächenverteilung zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern und nach der Förderung umweltfreundlicher Transportmittel.

Die Innenentwicklung in der Raumplanung erlaubt es, effiziente Mobilitätsangebote auf die Bedürfnisse auszurichten. Kurze Wege in dicht besiedelten Gebieten bieten die Chance, diese zu einem hohen Anteil zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen. Ein attraktiver und zuverlässiger öV und eine intelligente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel sind ebenfalls zentrale Elemente dieser Entwicklung. Neuere Mobilitätsformen ergänzen das Angebot.

Ein effizient gestalteter Wirtschaftsverkehr ist zentral für die Versorgungssicherheit und die Wettbewerbsfähigkeit des Kantons. Engpässe und Zeitverluste führen zu zusätzlichen Kosten für die Unternehmen.

Die direkte Erschliessung der Siedlungsgebiete und der Naherholungsgebiete dient auch dem Freizeitverkehr. Für den Tourismusmagneten Luzern ist die öV-Anbindung an Zürich zentral.

¹ Kanton Luzern, Lustat: Bevölkerungsszenarien zur ständigen Wohnbevölkerung 2024 bis 2055.

Intelligente Verkehrssteuerung, automatisierte Fahrzeuge und digitale Mobilitätsplattformen ermöglichen eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur. Gleichzeitig bergen neue Technologien auch Risiken, beispielsweise Mehrverkehr durch selbstfahrende Autos. Die Digitalisierung beeinflusst Geschäftsmodelle und Logistikprozesse. Besonders die «letzte Meile» stellt im Lieferdienst und Pakettransport in urbanen Gebieten eine Herausforderung dar.

Die Finanzierung des Verkehrssystems ist aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten und der Finanzströme sehr komplex. Angesichts der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse ist eine wirtschaftliche und wirksame Verwendung der eingesetzten finanziellen Mittel zentral, damit die grossen Aufgaben im ganzen Kanton bewältigt werden können.

Die umweltpolitischen Herausforderungen betreffen in erster Linie die Reduktion von CO₂-Emissionen, den Energieverbrauch sowie die Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Natur und Landschaft. Der Verkehrssektor ist zusammen mit dem Landwirtschaftssektor einer der grössten Verursacher von Treibhausgasemissionen, weshalb Massnahmen zur Förderung emissionsfreier Mobilität, wie der Ausbau der Elektromobilität und der öV, noch höhere Bedeutung erhalten. Gleichzeitig ist der Flächenverbrauch des Verkehrs erheblich: Strassen, Parkplätze und andere Infrastrukturen beanspruchen grosse Flächen.

3.2 Verkehrspolitische Ziele

Die verkehrspolitische Strategie des Kantons Luzern basiert auf einer langfristigen Vision, die Mobilität nachhaltig, differenziert, einfach zugänglich und zuverlässig für alle Bevölkerungsgruppen zu gestalten. Dabei stehen gesellschaftliche, wirtschaftliche und umweltbezogene Ziele im Fokus. Diese ermöglichen eine koordinierte Entwicklung des Verkehrssektors. Ergänzend zu den Entwicklungen und Herausforderungen gilt als Grundlage für die Bestimmung der Ziele und der daraus abgeleiteten strategischen Stossrichtungen der Grundgedanke des 4V-Prinzips: «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» (siehe Abbildung 7).

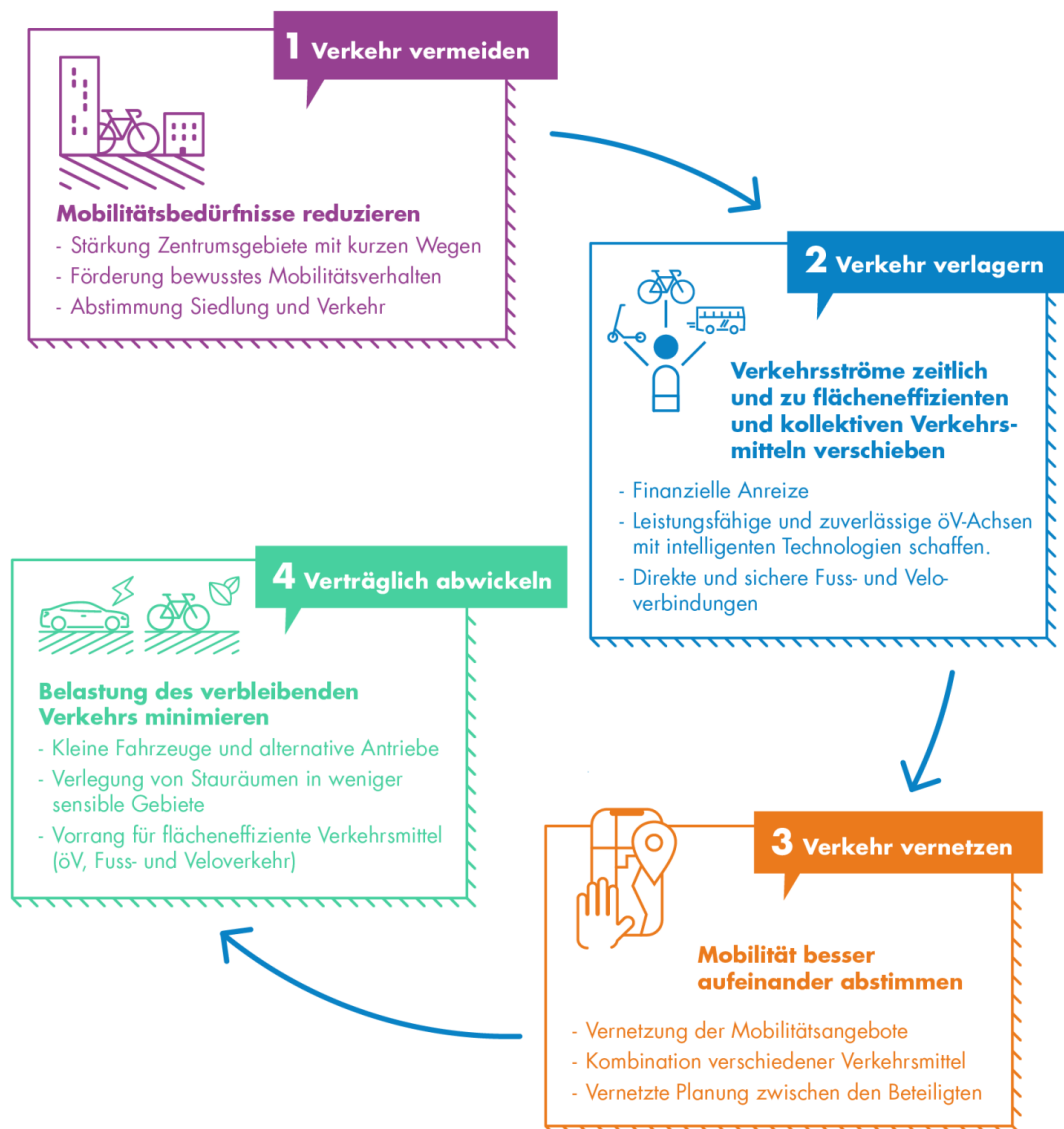


Abbildung 7: 4V-Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln»

Die freie Wahl des Verkehrsmittels soll weiterhin gewährleistet bleiben, während gleichzeitig die Effizienz und Umweltverträglichkeit der Mobilität verbessert wird.

Ziele Gesellschaft

Der Kanton Luzern verfolgt das Anliegen, die Mobilität für alle Personengruppen zu gewährleisten. Die Bedürfnisse aller – auch der Kinder, der mobilitätseingeschränkten Personen und der älteren Menschen – und die unterschiedlichen Bedürfnisse des Wirtschafts- und des Privatverkehrs werden in der Verkehrsplanung bestmöglich berücksichtigt. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität soll durch die Strassenraumgestaltung verbessert werden, während gleichzeitig ein reibungsloser und sicherer Verkehrsfluss erhalten bleibt. Mit dieser Zielsetzung werden vielerorts sogenannte Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) durchgeführt.

- Mobilität für alle gewährleisten
- Siedlung und Mobilität aufeinander abstimmen
- Wohn- und Aufenthaltsqualität an den kantonalen Verkehrsachsen verbessern
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Gesundheit und Bewegung fördern

Ziele Wirtschaft

Die wirtschaftlichen Ziele legen den Fokus auf eine zuverlässige Verkehrserschliessung für den Wirtschafts- und Privatverkehr sowie auf die Finanzierung der Mobilität. Die Raumplanung ermöglicht kurze Wege und trägt so zur Verkehrsvermeidung bei. Die Finanzierung des kantonalen Gesamtverkehrssystems ist langfristig sichergestellt. Der Mitteleinsatz erfolgt effizient und effektiv, indem in erster Priorität die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen genutzt und unterhalten werden.

- Gute räumliche und zeitlich angemessene Erreichbarkeit sicherstellen
- Finanzierung des Verkehrssystems gewährleisten
- Volkswirtschaftliche Kosten des Verkehrssystems reduzieren
- Güterverkehr bewältigen

Ziele Umwelt

Im Bereich der umweltpolitischen Ziele verfolgt der Kanton die Reduktion von CO₂-Emissionen («Netto-Null 2050») sowie eine nachhaltige Nutzung von Flächen und Ressourcen. Gleichzeitig wird auf eine umweltfreundliche Verkehrsraumgestaltung gesetzt, um den negativen Einfluss des Verkehrs auf Natur und Landschaft zu minimieren.

- Klimafreundliche Ausgestaltung der Mobilität sicherstellen
- Anpassung an den Klimawandel vorantreiben
- Bodenversiegelung und Zerschneidung der Landschaft reduzieren
- Lärm- und Luftbelastung durch den Verkehr vermindern

3.2.1 Übersicht Ziele pro Raumtyp

Um die Mobilitätsstrategie gezielt an die unterschiedlichen Gegebenheiten im Kanton Luzern anzupassen, wurden spezifische Ziele für verschiedene Raumtypen definiert. Die Kernaussagen aus den Zielen pro Raumtyp sind in der Abbildung 8 dargestellt und zeigen die Stossrichtungen, wie sich die Mobilität in den einzelnen Raumtypen entwickeln soll.

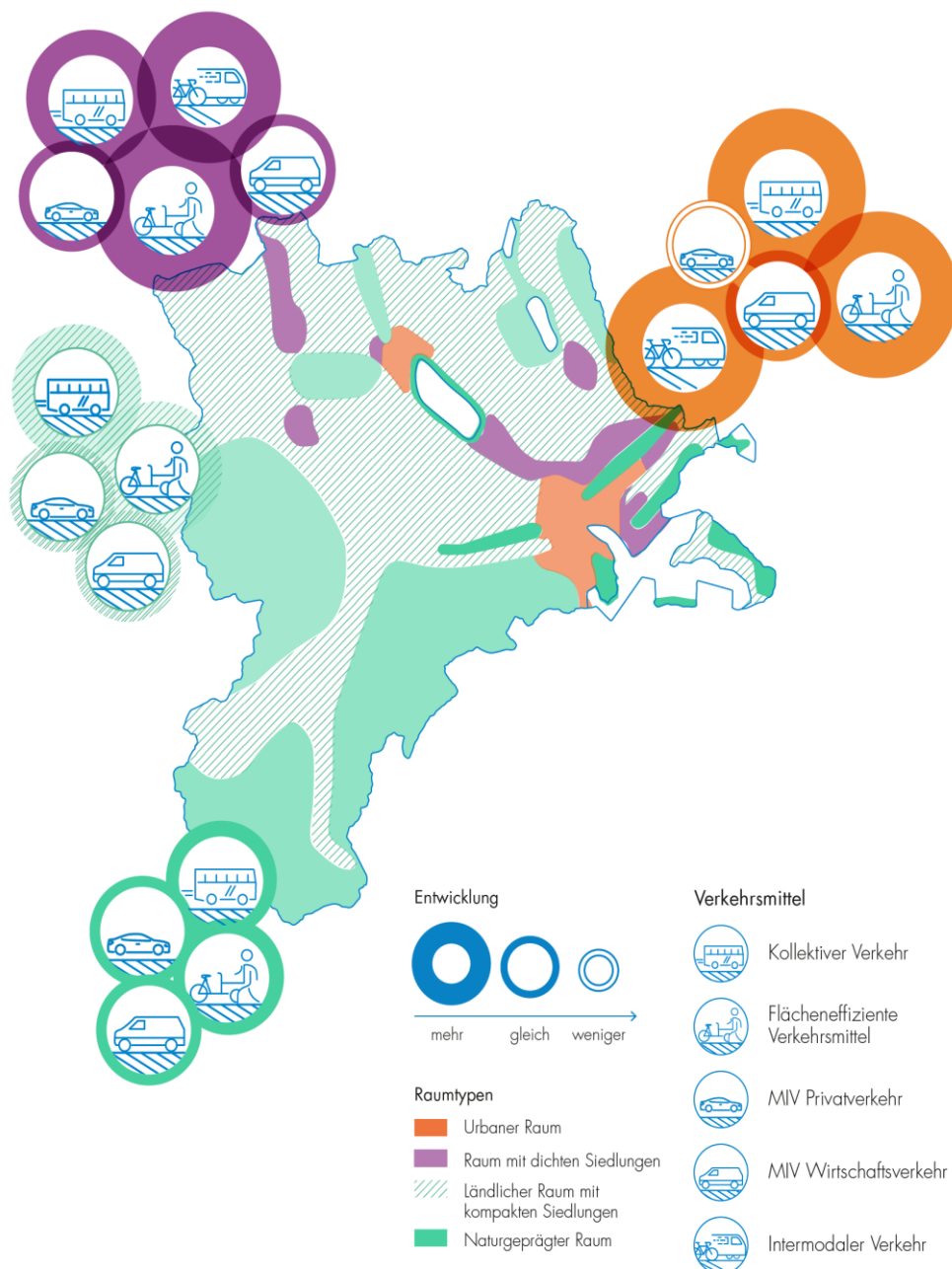


Abbildung 8: Grobübersicht Ziele pro Raumtyp: angestrebte Mobilitätsentwicklung

Ziele in urbanen Räumen

Innerhalb des urbanen Raumes besteht ein sehr dichtes Verkehrsnetz für alle Verkehrsmittel. Die Mobilitätsbedürfnisse werden in erster Priorität flächeneffizient und mit kollektiven Verkehrsmitteln abgewickelt. Für die flächeneffizienten Verkehrsmittel besteht ein attraktives, durchgängiges, direktes und sicheres Netz. Die kollektiven Verkehrsmittel verkehren häufig, schnell und zuverlässig. Die Erreichbarkeit für den MIV ist gewährleistet, die Erschliessung und die Qualität des Verkehrssystems für den kollektiven und flächeneffizienten Verkehr sind sehr

gut. Eine optimierte Bewirtschaftung des Strassennetzes – unter anderem durch die Möglichkeiten der Digitalisierung – trägt dazu bei, dass flächeneffiziente und kollektive Verkehrsmittel, der Wirtschaftsverkehr und jene, welche auf ein Auto angewiesen sind, ihre Ziele zuverlässig erreichen. Zur Entlastung der städtischen Infrastrukturen und zur Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen wird der Güterverkehr, wenn immer möglich, gebündelt und mit ressourcenschonenden Fahrzeugen abgewickelt.

Der urbane Raum ist für den Privat- und den Wirtschaftsverkehr innerhalb des Kantons, kantonsübergreifend, national und international attraktiv, sicher und zuverlässig erreichbar. Fahrten zwischen urbanen Räumen finden auf gut ausgebauten Achsen mit hohen Verbindungsqualitäten prioritär mit kollektiven Verkehrsmitteln schnell, häufig und zuverlässig statt. Fahrten mit Ziel im urbanen Raum finden im Nahbereich prioritär mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln und im Fernbereich prioritär intermodal und mit kollektiven Verkehrsmitteln schnell, häufig und zuverlässig statt. Für den MIV wird die Erreichbarkeit sichergestellt: Der Wirtschaftsverkehr und jene, welche auf ein Auto angewiesen sind, erreichen ihre Ziele zuverlässig.

Ziele in Räumen mit dichten Siedlungen

Innerhalb des Raumes mit dichten Siedlungen besteht ein dichtes Verkehrsnetz für alle Verkehrsmittel. Die Mobilität wird mit der Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln und einer guten Erreichbarkeit der Zentren mit kollektiven Verkehrsmitteln bewältigt. Die Qualität des Verkehrssystems für den MIV wird erhalten und ist für den kollektiven und den flächeneffizienten Verkehr sehr gut. Eine optimierte Bewirtschaftung – unter anderem durch die Möglichkeiten der Digitalisierung – des Strassennetzes trägt dazu bei, dass flächeneffiziente und kollektive Verkehrsmittel, der Wirtschaftsverkehr und jene, welche auf ein Auto angewiesen sind, ihre Ziele zuverlässig erreichen.

Der Raum mit dichten Siedlungen ist für den Privat- und den Wirtschaftsverkehr innerhalb des Kantons und kantonsübergreifend attraktiv, sicher und zuverlässig erreichbar. Fahrten zwischen zwei Räumen mit dichten Siedlungen beziehungsweise mit Ziel im Raum mit dichten Siedlungen finden prioritär mit flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmitteln beziehungsweise mittels intermodaler Mobilität attraktiv und zuverlässig statt.

Ziele in ländlichen Räumen mit kompakten Siedlungen

Die Erschliessung innerhalb des ländlichen Raumes mit kompakten Siedlungen ist vorwiegend durch ein MIV-Netz und ein Netz für flächeneffiziente Verkehrsmittel sichergestellt. Die Qualität des Verkehrssystems für den MIV wird erhalten, bei flächeneffizienten Verkehrsmitteln ist sie gut. Die Zentren sind von den umliegenden Gemeinden mit kollektiven Verkehrsmitteln attraktiv und zuverlässig erreichbar. Der ländliche Raum mit kompakten Siedlungen ist für den Privat- und den Wirtschaftsverkehr innerhalb des Kantons und kantonsübergreifend attraktiv, sicher und zuverlässig erreichbar. Die Verbindungen zwischen zwei Räumen mit kompakten Siedlungen beziehungsweise mit Ziel in einem Raum mit kompakten Siedlungen werden unter Beibehaltung der bestehenden Qualität grundsätzlich für alle Verkehrsmittel sichergestellt. Punktuelle Verbesserungen der Erschliessungsqualität für alle Verkehrsmittel werden gezielt vorgenommen und sorgfältig mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Touristische Schwerpunkgebiete sind mit kollektiven Verkehrsmitteln attraktiv und zuverlässig erreichbar.

Ziele in naturgeprägten Räumen

Die Erschliessung innerhalb des naturgeprägten Raumes ist vorwiegend durch ein aufeinander abgestimmtes Netz für den MIV und für flächeneffiziente Verkehrsmittel sichergestellt. Die

Qualität des Verkehrssystems für den MIV wird erhalten, jene der flächeneffizienten Verkehrsmittel für den Freizeitverkehr ist gut. Die Erschliessung und die Erreichbarkeit des naturgeprägten Raumes sind gewährleistet. Touristische Schwerpunktgebiete sind mit kollektiven Verkehrsmitteln attraktiv und zuverlässig erreichbar.

3.3 Strategische Stossrichtungen

Die strategischen Stossrichtungen zeigen auf, wie die Ziele erreicht werden können. Sie sind gegliedert in die Themen Gesamtverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssicherheit, Finanzierung und Wirtschaftsverkehr und beschreiben das Vorgehen zur Erreichung der definierten Ziele (siehe Abbildung 9). Innerhalb des Gesamtverkehrs sind die strategischen Stossrichtungen bestmöglich sortiert nach Ansätzen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, zur Verkehrsvernetzung sowie zur umwelt- und siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens. In diesem Kontext und insbesondere zur Brechung der Verkehrsspitzen sind nachgelagert auch nachfragebeeinflussende Massnahmen in Planung und Umsetzung im Sinn des 4V-Prinzips zu ergreifen, zum Beispiel bei der Parkierung.

Bei der Formulierung der Ziele wurden zukunftsweisende Begriffe wie «flächeneffiziente Verkehrsmittel» oder «kollektiver Verkehr» verwendet. Um sowohl in der Umsetzungsphase wie auch für den Kantonalen Richtplan kurz- und mittelfristige Aufgaben formulieren zu können, werden bei den strategischen Stossrichtungen aber die heute bekannten Bezeichnungen verwendet. Selbstverständlich sind dabei auch neue Mobilitätsformen mitgemeint und werden punktuell auch konkret benannt.



Abbildung 9: Strategische Stossrichtungen

3.3.1 Gesamtverkehr

- Die Siedlungsentwicklung auf Gebiete fokussieren, die gut mit dem öV sowie dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind oder sich mit diesen gut erschliessen lassen.
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte in Gebieten planen und realisieren, die gut mit dem öV (siehe Fussnote 2) sowie dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind oder sich mit diesen gut erschliessen lassen.
- Betriebliche und bauliche Massnahmen im bestehenden Strassennetz gegenüber einem Netzausbau priorisieren. Für neue Strassen muss der Nutzen insgesamt grösser sein als die Kosten. Bei der Berechnung des Nutzens alle Wirkungen ermitteln und gewichten (Zweckmässigkeitsbeurteilung).
- Touristische Schwerpunktgebiete entsprechend den raumtypischen Zielsetzungen erschliessen.
- Fortschreitende Digitalisierung zur Optimierung und effizienten Abwicklung des Verkehrssystems nutzen (z.B. intelligente Lichtsignalsteuerungen).
- Die intermodale Mobilität zukunftsgerichtet und entsprechend den raumtypischen Zielsetzungen fördern (z.B. Park-and-ride-Anlagen).
- Verkehrsdrehscheiben (Autobahndrehscheiben, Verkehrsdrehscheiben am Agglomerationsrand, Mini-Hubs an wichtigen Umsteigeknoten u. Ä.) mit einer sinnvollen Einbindung ins Gesamtverkehrssystem sowie einer Berücksichtigung von stadt- und raumplanerischen Funktionen prüfen und realisieren.
- Das Teilen und gemeinsame Nutzen von Verkehrsmitteln fördern. Bestrebungen zur Entwicklung eines möglichst massgeschneiderten und auf den Bedarf der Kundschaft abgestimmten Angebots verschiedener Mobilitätsdienste und deren optimale Kombination (Mobility-as-a-Service) unterstützen.
- Das Mobilitätsmanagement zur Förderung eines effizienten, sozial- und umweltverträglichen Verkehrs unterstützen und fördern. Der Kanton Luzern nimmt dabei mit der Verwaltung und in den öffentlichen Einrichtungen seine Rolle als Vorbild wahr.
- Gesundheitsfördernde Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten fördern.
- Zuverlässige Reisezeiten für alle Verkehrsmittel gewährleisten sowie die Erreichbarkeit der Regionen, des Kantons und der Zentralschweiz auf Schiene und Strasse und die Anbindung an die internationalen Flughäfen Zürich und Basel sicherstellen.
- Bei der Strassenraumgestaltung die Anforderungen des MIV, des FVV, des öV, der Anwohnerinnen und Anwohner und des Gewerbes möglichst gleichberechtigt sowie unter Beachtung der Umfeldnutzungen und der Verkehrssicherheit berücksichtigen.
- Bei der Strassenraumgestaltung unter Berücksichtigung der Klimaanalyse die Anliegen der Klimaanpassung integrieren.
- Die negativen Auswirkungen der Mobilität auf Flora und Fauna minimieren.
- Die Einführung von leistungs- und auslastungsabhängigen Preisen zum Brechen der Verkehrsspitzen und zur Lenkung der Verkehrsnachfrage bei allen Verkehrsmitteln (Mobility-Pricing) prüfen.
- Die Zusammenarbeit und Mitsprache aller Akteurinnen und Betroffenen in der Verkehrsplanung fördern.
- Die schädlichen Auswirkungen des Lärms in erster Priorität mit Massnahmen an der Quelle minimieren.
- Die Wiederherstellungen und den Ausbau von Landschafts- und Lebensraumverbindungen im Zuge von Erhaltungs- oder Ausbaumassnahmen nach dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit prüfen.

Das Programm Gesamtmobilität deckt die Infrastrukturbedürfnisse aller Verkehrsmittel ab. Am effizientesten sind Massnahmen, welche alle unterschiedlichen Bedürfnisse sowie die Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Gesamtverkehrsoptimierungen berücksichtigen. Im vorliegenden Programm Gesamtmobilität trifft dies auf einen grossen Teil der Massnahmen zu.

3.3.2 Fussverkehr

- Die Gemeinden bei der Planung und Realisierung eines attraktiven, sicheren, lückenlosen und dichten Fusswegnetzes unterstützen.
- Kompetenzen und Fachwissen im Fussverkehr innerhalb der kantonalen Verwaltung stärken.

Das Programm Gesamtmobilität berücksichtigt den Fussverkehr im Rahmen der kantonalen Kompetenzen in Gesamtverkehrsoptimierungen. Kleinere Anpassungen können über die Sammelrubrik erfolgen (siehe Kapitel 4.4.2).

3.3.3 Veloverkehr

- Ein attraktives, sicheres, durchgängiges und direktes kantonales Velowegnetz mit der dazu benötigten Veloweginfrastruktur sowie attraktiven und sicheren Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten realisieren und mit den kommunalen Netzen zweckmässig abstimmen.
- Direkte und schnelle Veloverbindungen zwischen den Zentren und weiteren wichtigen Gebieten (z.B. Arbeitsplatzgebieten, Entwicklungsschwerpunkten, Naherholungsgebieten) sowie zu den ausserkantonalen Zentren schaffen und die Erschliessung der Siedlungszentren sowie die Feinerschliessung im Zentrum für den Veloverkehr ausbauen.
- Vorgaben für die Erstellung von Abstellflächen für Velos für die verschiedenen Raumtypen festlegen.
- Kompetenzen und Fachwissen im Veloverkehr innerhalb der kantonalen Verwaltung stärken.

Das Programm Gesamtmobilität umfasst einerseits zahlreiche Strassenprojekte, welche Radverkehrsanlagen umfassen. Andererseits ist die Umsetzung des neuen Velokonzepts über ein sogenanntes Programmpaket abgedeckt (siehe Kapitel 4.3.2), soweit die einzelnen Massnahmen noch nicht identifiziert und abgegrenzt sind.

3.3.4 Öffentlicher Verkehr (öV)

- Den neuen Bahnhof Luzern als Verkehrsdrehscheibe im Zentralschweizer Schienennetz etablieren und die S-Bahn zum Rückgrat der regionalen Verkehrserschliessung entwickeln.
- Die Zentren untereinander mit direkten, schnellen und leistungsfähigen öV-Verbindungen vernetzen sowie die Anbindung an umliegende ausserkantonale Zentren verbessern.
- Die regionale und lokale öV-Erschliessung entsprechend den definierten raumtypischen Zielsetzungen verbessern und dabei auch neue kollektive Angebotsformen (z.B. On-Demand-Services) miteinbeziehen.
- Die Bahnhöfe der Zentren zu leistungsstarken Verkehrsdrehscheiben weiterentwickeln und die intermodalen Schnittstellen sicherstellen.
- Im strassengebundenen öV möglichst kurze und zuverlässige Reisezeiten sicherstellen.
- Die öV-Erschliessung unter Berücksichtigung der raumtypischen Zielsetzungen auch zu den Randzeiten (Nebenverkehrszeiten, Wochenenden, Abend- und Nachtangebot) sicherstellen.
- Den Einsatz von emissionsfreien und energieeffizienten Fahrzeugen im öV fördern.

Das Programm Gesamtmobilität umfasst auch die Veränderungen des öV-Angebots (siehe Kapitel 4.6), obschon die Kompetenzverteilung für Planung und Finanzierung des Angebots deutlich von jener für die übrigen Massnahmen abweicht. Die für das öV-Angebot notwendigen

Infrastrukturmassnahmen an Kantonsstrassen sind ebenfalls im Massnahmenprogramm Mobilität enthalten, teils einzeln und teils als Teil von Gesamtverkehrsmassnahmen.

3.3.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Eine Verkehrsplanung für den MIV verfolgen, die sich an der Belastbarkeit von Umfeld und Umwelt orientiert und die Funktionsfähigkeit, die Verträglichkeit und die kommunalen Entwicklungsspielräume ins Zentrum der Planung stellt.
- Die Erreichbarkeit der Zentren aus allen Räumen entsprechend den raumtypischen Zielen sicherstellen.
- Die Verbindung der Zentren mit den ausserkantonalen Zentren sicherstellen.
- Angemessene und vorhersehbare Reisezeiten für den MIV sicherstellen.
- Den MIV auf die National-, die Kantons- und die Gemeindestrassen 1. Klasse kanalisieren respektive möglichst direkt auf die höchstmögliche Netzhierarchiestufe führen.
- Richtlinien für die Erstellung von Abstellflächen für Fahrzeuge und Richtlinien für auto-arme/autofreie Nutzungen für die verschiedenen Raumtypen verfassen.
- Vorgaben für die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze von verkehrsintensiven Einrichtungen unter Berücksichtigung ihrer Lage erlassen.
- Richtlinien für die Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher privater Parkplätze unter Beachtung der erwünschten Lenkung (modal, zeitlich, örtlich) für die verschiedenen Raumtypen verfassen.
- Emissionsfreie umweltfreundliche Antriebe fördern (z.B. durch Ladeinfrastruktur).
- Falls aus Verkehrskapazitätsgründen eine Priorisierung erforderlich und möglich ist, so ist der Wirtschaftsverkehr gegenüber dem Pendlerverkehr und dieser wiederum gegenüber dem Freizeitverkehr zu bevorzugen. Bezogen auf die Verkehrsmittel gelten die Prioritäten gemäss den raumtypischen Zielsetzungen.

Das Programm Gesamtmobilität umfasst nur wenige reine MIV-Massnahmen, aber die Bedürfnisse des MIV sind in den Gesamtverkehrsmassnahmen zielkonform abgedeckt.

3.3.6 Wirtschaftsverkehr

- Zur Verkehrsvermeidung die Lieferung auf der letzten Meile koordinieren.
- Die Logistikstandorte auf die Leistungsfähigkeit des Strassen- und Schienennetzes abstimmen.
- Mittels Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen die Belastung von sensiblen Gebieten durch den Schwerverkehr minimieren.
- Möglichkeiten prüfen, wie der Wirtschaftsverkehr auf dem Strassennetz priorisiert werden kann.
- Energieeffiziente und emissionsarme fossilfreie Antriebe im Wirtschaftsverkehr fördern.

Das Programm Gesamtmobilität trägt dem Wirtschaftsverkehr in allen Belangen Rechnung. Die Abstimmung mit der Planung der im Kantonalen Richtplan enthaltenen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) mit ihren Anforderungen an das Gesamtverkehrssystem findet im Rahmen des Programms Gesamtmobilität ab.

3.3.7 Verkehrssicherheit

- Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen unter Berücksichtigung der Wohn- und Aufenthaltsqualität und des Flächenverbrauchs sanieren.
- Die Sicherheit durch konsequente und proaktive Arbeit in der Prävention und der Bewusstseinsbildung erhöhen.

Das Programm Gesamtmobilität umfasst auch Massnahmen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit höhere Priorität erhalten. Da Sanierungen aus Sicht der Verkehrssicherheit oft keinen Aufschub erlauben, können solche auch über die Sammelrubrik 2 erfolgen (siehe Kapitel 4.4.2).

3.3.8 Finanzierung

- Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems gemeinsam mit Bund, Kantonen, Gemeinden und Dritten sichern.
- Verkehrsbezogene Einnahmen (Verkehrsabgaben, Einnahmen öV usw.) sicherstellen und neue Instrumente zur Finanzierung des Gesamtverkehrssystems prüfen.
- Zur Deckung der internen und externen Kosten vermehrt verursacher- und nutzergerechte Finanzierungsansätze vorantreiben.

Das Programm Gesamtmobilität wurde in enger Abstimmung mit Veränderungen bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen geplant. Die Finanzierung ist im Kapitel 2 behandelt.

4 Massnahmenteil (Massnahmenprogramm Mobilität)

Der Massnahmenteil des Programms Gesamtmobilität, das Massnahmenprogramm Mobilität, basiert auf der Strategie. Es ist das Ergebnis einer verkehrsmittelübergreifenden Planung und zeigt alle vier Jahre auf, welche Tätigkeiten und Massnahmen notwendig sind, um das Gesamtverkehrsangebot zu betreiben, zu erhalten, zu optimieren und auszubauen. Zum Massnahmenprogramm Mobilität gehören Infrastrukturbauten, ihr betrieblicher und baulicher Unterhalt inkl. Kunstbauten, aber auch nicht-infrastrukturelle Leistungen des Kantons, das Angebot des Verkehrsverbunds Luzern (VVL) oder verschiedenste Mobilitätsstudien.

Das Massnahmenprogramm Mobilität löst das bisherige Bauprogramm für die Kantonsstrassen und den öV-Bericht als eigenständige Instrumente ab und integriert das heutige Radroutenkonzept bzw. das Velokonzept, das sich in Bearbeitung befindet. Es ist das zentrale Instrument zur verkehrsmittelübergreifenden Abstimmung von Massnahmen der Mobilität im Kanton Luzern.

Wie im Kapitel 1.3.1 bereits aufgezeigt ist, wird das Massnahmenprogramm Mobilität in vier Schichten gegliedert, die sich grundsätzlich unterscheiden. Sie sind in den folgenden Kapiteln beschrieben:

- Massnahmen: Strasseninfrastruktur (Kapitel 4.2) und öV-Angebot (Kapitel 4.6)
- Programmpakete (Kapitel 4.3)
- Sammelrubriken (Kapitel 4.4)
- Basisaufgabe: Betrieblicher und baulicher Unterhalt sowie Kunstbauten (Kapitel 4.5)

Nicht Bestandteil des Massnahmenprogramms Mobilität sind Massnahmen in den folgenden Themenbereichen:

- *Klima und Energie*: Der Planungsbericht Klima und Energie enthält auch Massnahmen mit Bezug zum Verkehr. Diese werden entsprechend der Umsetzungsplanung Klima und Energie und nicht im Massnahmenprogramm Mobilität angegangen.
- *Schutz vor Naturgefahren*: Im Massnahmenprogramm zum Schutz vor Naturgefahren werden auch die Massnahmen gegen Massenbewegungen zum Schutz von Kantonsstrassen aufgeführt. Diese sind separat finanziert und werden im Massnahmenprogramm Mobilität nicht angeführt.

Das Massnahmenprogramm Mobilität als Teil des PGM wird alle vier Jahre aktualisiert. Dabei wird im nächsten Massnahmenprogramm Mobilität (also jenem für die Jahre 2031-2034) auch aufgezeigt werden, wie weit die Umsetzung des Massnahmenprogramms für die Umsetzungsperiode 2027-30 fortgeschritten ist.

4.1 Einleitung

Kerngedanke der Strategie ist das 4V-Prinzip. Die Stossrichtungen im Kapitel 3.3 zeigen auf dieser Grundlage, wie das Gesamtverkehrssystem des Kantons Luzern entwickelt werden soll. Die Tätigkeit des Kantons im Mobilitätsbereich richtet sich nach diesen Stossrichtungen.

Das Massnahmenprogramm Mobilität als Teil des Programms Gesamtmobilität zeigt, wie der Kanton das neue Instrument nutzt, um diesen Stossrichtungen nachzuleben.

- *Verkehr vermeiden*: Das Massnahmenprogramm Mobilität umfasst in einer der Sammelrubriken nicht-infrastrukturelle Bestandteile. Das Mobilitätsmanagement beeinflusst das Verhalten der mobilen Bevölkerung und versucht, mittels Information und Anreizen kurze

Wege zu favorisieren. Durch die Abstimmung mit dem Kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und dem neuen ESP-Programm zur Steuerung der Entwicklungsschwerpunkte trägt das Massnahmenprogramm Mobilität mit seinen verschiedenen Elementen und Massnahmen auch zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei.

- *Verkehr verlagern:* Sowohl das Verkehrsmanagement wie auch die Infrastruktur- und Angebotsplanung tragen zur Verlagerung auf flächeneffiziente und kollektive Verkehrsmittel bei. Während auf der einen Seite das Verhalten der mobilen Bevölkerung beeinflusst wird, begünstigt die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems die Nutzung des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs. Zahlreiche Massnahmen, die Ausbauten der Infrastruktur auch für den Velo- und den Busverkehr umfassen, aber auch ein angebotsorientierter Umgang mit der Kapazität für den motorisierten Individualverkehr sind zentrale Elemente einer Verlagerung auf die flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmittel. Sie verbessern die Reisezeiten dieser Verkehrsmittel und stärken damit deren Attraktivität. Der Verzicht auf einen Ausbau der Kapazität für den motorisierten Individualverkehr verhindert, dass die Verkehrsspitzen noch ausgeprägter werden. Fahrten werden damit bei einem Verkehrszuwachs vermehrt ausserhalb der Verkehrsspitzen angetreten. Das Verkehrsmanagement unterstützt die optimale Ausnutzung der zur Verfügung gestellten Verkehrsflächen und trägt zur Verkehrssicherheit bei.
- *Verkehr vernetzen:* Das Massnahmenprogramm Mobilität trägt mit der Mitfinanzierung von Bushubs durch den Kanton zu einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel bei. Einige weitere Massnahmen unterstützen insbesondere die Zugänglichkeit von Haltestellen des öV.
- *Verträglich abwickeln:* Zahlreiche Massnahmen des Massnahmenprogramms Mobilität sind in Innerortsbereichen verortet, wo der Verkehr zu grossen Belastungen der Bevölkerung und von Passantinnen und Passanten führen kann. Durchwegs werden in diesen Massnahmen Möglichkeiten verfolgt, den Strassenraum optimaler aufzuteilen und dem öV und dem Fuss- und Veloverkehr mehr Priorität zu geben. Dies hat unter Berücksichtigung der Interessen des lokalen Gewerbes zu erfolgen. Die Folge ist eine bessere Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

4.2 Massnahmen Infrastruktur Mobilität

4.2.1 Überblick

Ein grosser Block des Massnahmenprogramms Mobilität sind Infrastrukturmassnahmen an Kantonsstrassen. Diese werden in der Regel für alle Verkehrsmittel gesamthaft geplant: Massnahmen an der Strasseninfrastruktur können einen spezifischen Fokus haben, beispielsweise die Realisierung einer Radverkehrsanlage oder einer Buspriorisierung auf der Kantonsstrasse, ein grosser Teil der Massnahmen dient jedoch allen Verkehrsmitteln, welche die Strasse nutzen, also dem motorisierten Individualverkehr und dem Güterverkehr wie auch dem strassengebundenen öV, dem Veloverkehr und den Fussgängerinnen und Fussgängern. Die Massnahmen umfassen in vielen Fällen auch die behindertengerechte Sanierung von Bushaltestellen und teilweise die Realisierung von Strassenabwasserbehandlungsanlagen.

Jede Massnahme durchläuft ein Planungs- und Genehmigungsverfahren. Investitionsvorhaben ab Kosten von 3 Mio. Franken bedürfen in jedem Einzelfall noch eines Sonderkredits des Kantonsrats (Dekret) und ab 25 Mio. Franken zusätzlich der Zustimmung der Luzerner Stimmbewohner im Rahmen einer Volksabstimmung. Im Massnahmenprogramm Mobilität wird aufgezeigt, wie sich Planung und Realisierung auf die Umsetzungsperioden verteilen.

Ein wesentliches Instrument mit Massnahmen für das erste Massnahmenprogramm Mobilität aus dem PGM 2027-30 ist das noch geltende Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses umfasst in seinem Topf A zahlreiche Massnahmen, die innerhalb der Laufzeit bis 2026 noch nicht realisiert werden können. Zusätzlich enthält das Bauprogramm mit seinen Töpfen B und C auch eine Liste von Massnahmen, deren Realisierung ebenfalls vorgesehen ist. Von einzelnen Massnahmen wird Abstand genommen, wenn sie in andere Massnahmen integriert worden sind oder als nicht mehr notwendig beurteilt werden. Eine Liste dieser Massnahmen mit spezifischen Begründungen für die Abstandnahme findet sich in der Beilage 4.

Weitere Instrumente mit möglichen Massnahmen sind aus der Abbildung 10 ersichtlich: Einzelne Massnahmen könnten aus dem sich in Erarbeitung befindlichen Velokonzept abgeleitet werden. Dies ist aufgrund des Arbeitsstands der Velonetzplanung allerdings aktuell noch nicht möglich. Weitere Massnahmen haben ihren Ursprung in der Planung von öV-Massnahmen, insbesondere in der Busbeschleunigungsstudie. Neue Massnahmen können auch aus regionalen Planungen der letzten Jahre oder aus dem ESP-Programm abgeleitet sein.



Abbildung 10: Herkunft von Massnahmen des ersten Massnahmenprogramms Mobilität aus dem PGM 2027-30 und Unterscheidung in Umsetzungsperioden

Die Massnahmen verschiedener Herkunft fliessen in eine Massnahmenliste ein. Jene, die noch nicht als gesetzt für die Realisierung gelten und über reine Studien hinausgehen (vgl. Selektion im Kapitel 1.3.2), werden einer Bewertung und Priorisierung unterzogen (vgl. Bewertung im Kapitel 1.3.2). Als deren Ergebnis werden ihre Planung und Realisierung unterschiedlichen Umsetzungsperioden zugeordnet:

- *Beschluss Umsetzung 2027-30* **Beschluss Programm 2027-30:** Diese Massnahmen sollen in der Umsetzungsperiode 2027-30 geplant bzw. realisiert werden. Je nach Grösse der Massnahme kann der Planungs- und Genehmigungsprozess mehr Zeit in Anspruch nehmen und die Realisierung weit in die folgende Umsetzungsperiode hineinreichen. Planungen sollen innerhalb der Periode vorangetrieben werden, so dass ein Strassenprojekt oder abgeleitete Infrastrukturmassnahmen in das künftige Massnahmenprogramm Mobilität aufgenommen werden können.
- *Ausblick Umsetzung 2031-34:* Massnahmen, deren Planung und Realisierung erst in der Umsetzungsperiode 2031-34 beginnen kann, werden noch nicht beschlossen. Sie sind aus aktueller Sicht zur Planung und Realisierung in der Ausblicksperiode vorgesehen, müssen aber im PGM 2031-34 wiederum einer Bewertung und Priorisierung unterzogen werden.
- *Umsetzung offen:* Diese Massnahmen haben im Vergleich weniger hohe Priorität oder sind noch nicht plan- und realisierbar. Es wird mit kommenden Massnahmenprogrammen Mobilität zu entscheiden sein, ob und wann diese Massnahmen zur Umsetzung gelangen.

Abbildung 11 zeigt, wie sich die Situation in vier Jahren für das zweite Massnahmenprogramm Mobilität aus dem PGM 2031-34 präsentieren wird: Während noch nicht realisierte Massnahmen aus dem ersten Massnahmenprogramm Mobilität übertragen werden, sind auch neue Massnahmen zu erwarten. Es kann sich dabei um Massnahmen aus regionalen oder sektoriellen Planungen handeln.

Aus PGM 2027 – 30



Abbildung 11: Ursprung der Massnahmen des zweiten Massnahmenprogramms Mobilität aus dem PGM 2031-34 und Unterscheidung in Umsetzungsperioden

Die Abbildung 12 zeigt, das Zusammenspiel zwischen dem ersten und dem zweiten Massnahmenprogramm Mobilität: Die Ergebnisse der Umsetzung des PGM 2027-30 sind vier Jahre später die Grundlage für die Erarbeitung des PGM 2031-34.



Abbildung 12: Überblick über das erste und das zweite Massnahmenprogramm Mobilität

4.2.2 Bewertung und Priorisierung

Die Prioritäten für die Umsetzungsperioden werden mit der Massnahmenbewertung hergeleitet. Die für die *Stufe 1* der Bewertung verwendete Methodik ist im Kapitel 1.3.2 und ausführlicher im [Methodikbericht](#)² beschrieben.

Von grosser Wichtigkeit bei der Priorisierung sind die weiteren fachlichen Kriterien, die in der *Stufe 2* der Bewertung berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 1.3.2). So verhindert beispielsweise oft die Planungsreife der Massnahmen eine raschere Realisierung. Der Planungs- und Genehmigungsprozess grösserer Massnahmen kann sehr viel Zeit beanspruchen und verläuft in vielen Fällen nicht geradlinig. Entsprechend kann sich die Realisierung in eine spätere Umsetzungsperiode verschieben.

² Verkehr und Infrastruktur (vif) Kanton Luzern: Programm Gesamtmobilität PGM – Bewertung. Methodikbericht, INFRAS. 2025

Einen grossen Einfluss haben die voraussichtlich verfügbaren finanziellen Mittel je Umsetzungsperiode. Die priorisierten Massnahmen werden in *Stufe 3* darauf abgestimmt. Die Herleitung der voraussichtlich verfügbaren Mittel je Periode ist in Kapitel 5.2 dargestellt.

Mit Massnahmen, die aus dem aktuellen Bauprogramm 2023-26 übernommen werden, und weiteren prioritären Massnahmen ist die *Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss Programm 2027-30)* überfrachtet und muss in der Stufe 3 entlastet werden:

- Einige Massnahmen ohne zwingende zeitliche Abhängigkeiten werden in der Beschlussperiode 2027-30 noch nicht realisiert, sondern erst geplant. Zwar könnte die Realisierung im besten Fall in der Beschlussperiode 2027-30 beginnen, wird aber, nach Abschluss der Planung und Bewilligung der Massnahme, aus finanziellen Gründen in die Ausblickperiode 2031-34 aufgeschoben. Damit wird die Beschlussperiode 2027-30 entlastet.
- Gleichzeitig bezweckt dieses Vorgehen jedoch auch grössere Planungssicherheit und Flexibilität: Wenn die Planung von Massnahmen durch Einsprachen oder politische Wünsche Verzögerungen erfährt, verzögert sich auch die Realisierung.
- Es besteht die Gefahr, dass budgetierte Mittel für Neu- und Ausbau der Kantonsstrassen nicht rechtzeitig genutzt werden können. Dies wird dadurch vermieden, dass jederzeit eine ausreichende Anzahl passender Massnahmen bewilligt und baureif vorliegen.
- Dafür wird die Planung für an sich prioritäre, aber aus finanziellen Gründen aufgeschobene Massnahmen vorangetrieben. So bleibt es möglich, dass diese Massnahmen doch noch vorgezogen und zu einem früheren Zeitpunkt realisiert werden können.³

Auch wenn der Aufschub der Realisierung einzelner Massnahmen aus finanziellen Gründen geboten ist und sich die betroffenen Gemeinden länger gedulden müssen, bis ihre Massnahmen realisiert sind, hat dieses Vorgehen auch einige starke Vorteile:

- Gibt es immer fertig geplante und bewilligte Massnahmen, gewinnt der Kanton bei der Umsetzung Flexibilität. Die Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel kann dank einem Vorrat baureifer Massnahmen gewährleistet werden, bei gleichzeitig optimiertem Einsatz der personellen Ressourcen.
- Werden nach der Bewilligung der Massnahmen die Bauarbeiten auch gleich vergeben, profitiert der Kanton von besseren Preisangeboten, da die Anbieter bereit sind, für den mittelfristigen Arbeitsvorrat einen tieferen Preis zu offerieren.

Zahlreiche Massnahmen, die erst später Realisierungsreife erreichen, mussten mit Blick auf die Finanzierbarkeit in die Kategorie «Umsetzung offen» verschoben werden. Allerdings sind dieser Umpriorisierung Grenzen gesetzt:

- *Bauprogramm Topf A*: Einige Massnahmen, die für die Umsetzungsperiode 2031-34 (Ausblick) vorgeschlagen werden, sind Massnahmen aus dem Topf A des aktuellen Bauprogramms 2023-26. Ihre Realisierung soll nicht verzögert werden. Teilweise aus Ressourcengründen konnten diese Massnahmen nicht in der Periode des aktuellen Bauprogramms realisiert werden und ihre Planungsreife ist noch nicht gegeben, um sie in der Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss Programm 2027-30) zu realisieren. In diesen Fällen soll die Planung so vorangetrieben werden, dass die Realisierung in der Umsetzungsperiode 2031-34 (Ausblick) erfolgen kann.

³ Ein ähnliches Konzept wurde bisher im Bauprogramm Kantonsstrassen und im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) unter dem Begriff «Projektüberhang» verfolgt: Der bisherige Topf A war bewusst überfrachtet, damit jederzeit genügend Massnahmen für die Realisierung bereit sind.

- *A-Massnahmen Agglomerationsprogramm*: Für A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 5. Generation muss der Baubeginn voraussichtlich bis 2032 oder 2033⁴ erfolgen, wenn die Mitfinanzierung durch den Bund nicht aufs Spiel gesetzt werden soll. Entsprechend prioritär werden diese Massnahmen vorangetrieben.
- *Aufgaben- und Finanzplan (AFP)*: Massnahmen, für deren Planung der AFP 2026-29 Mittel eingestellt hat, sollen ebenfalls weiter vorangetrieben werden. Damit können sie in der Ausblickperiode 2031-34 bereit für die Realisierung sein.

Auch bei einigen Massnahmen der Ausblickperiode 2031-34 wird die Realisierung aufgeschoben und erst in der folgenden Umsetzungsperiode nach 2034 angegangen.

Neben den finanziellen sind in diesem Abgleich auch die personellen Ressourcen zu berücksichtigen. Die Dienststelle vif hat verschiedene Massnahmen ergriffen, um mit den vorhandenen personellen Ressourcen dem gesteigerten Bedarf der kommenden Jahre nachkommen zu können.

4.2.3 Massnahmenliste

Aus der Bewertung der Massnahmen und der Berücksichtigung aller Randbedingungen ergeben sich zwei Massnahmenlisten:

- *Massnahmen Beschlussperiode 2027-30 (Beilage 1)*: Alle Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete, die in der Beschlussperiode Mittel beanspruchen, sind in der Liste aufgeführt. Je nach Planungsstand der Massnahme fallen in der Beschlussperiode Planungskosten, Realisierungskosten oder beides an. – Diese Liste ist Bestandteil des Beschlusses des Kantonsrats.
- *Massnahmen weiterer Perioden (zur Information, Beilage 2)*: Alle Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete, deren Planung und Realisierung erst für spätere Perioden vorgesehen sind, sind in dieser Liste aufgeführt. Da sie nicht Gegenstand des Beschlusses sind, wird an diesen Massnahmen während der Beschlussperiode 2027-30 nicht gearbeitet.

Die Massnahmen sind auch kartografisch dargestellt (Beilage 3). In den Karten sind, je Wahlkreis, die Massnahmen der beiden Massnahmenlisten (Beilagen 1 und 2) verortet. Zur Identifikation dient die neue PGM-Massnahmennummer. Piktogramme neben den Massnahmennummern geben zudem an, welchem Verkehrsmittel die Massnahmen in erster Linie dienen oder ob es sich um Gesamtverkehrsmassnahmen handelt, die allen Verkehrsmitteln dienen, welche die Strasse nutzen.

Massnahmen aus dem Bauprogramm 2023-2026, von denen Abstand genommen wird, sind in der Beilage 4 aufgeführt.

Die Massnahmen der Beschlussperiode 2027-30 sind in vier Typen unterschieden (Beilage 1):

- *Planung*: Verschiedene Massnahmen stehen noch ganz am Anfang der Planung. Für die Beschlussperiode sind erst Studien vorgesehen. Erst auf deren Grundlage wird sich der Infrastrukturbedarf für die spätere Realisierung ableiten lassen. – Solche Massnahmen sind in der Massnahmenbezeichnung mit dem Zusatz «Planung» versehen.
Planungsmassnahmen, die weiter fortgeschritten sind, werden in der Beschlussperiode 2027-30 projektiert und anschliessend realisiert.
- *Realisierung*: Zahlreiche Massnahmen werden in der Beschlussperiode 2027-30 realisiert.

⁴ Der Baubeginn muss bis fünf Jahre und drei Monate nach der Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses erfolgen (Artikel 18 Abs. 1 PAVV). Der Bundesbeschluss ist ca. im Jahr 2027 zu erwarten.

- *Beginn Realisierung*: Für weitere Massnahmen ist der Baubeginn und damit der Start der Realisierung vorgesehen. Zuvor wird die Planung abgeschlossen.
- *Option Beginn Realisierung*: Aus finanziellen Gründen musste die Realisierung einiger Massnahmen zeitlich aufgeschoben werden. Die Planung dieser Massnahmen soll in der Beschlussperiode 2027-30 dennoch vorangetrieben werden, damit eine ausreichende Anzahl realisierungsreifer Massnahmen bereitgehalten wird. Falls sich die Realisierung einiger Massnahmen verzögert, sind es die entsprechenden Massnahmen mit Option Beginn Realisierung, die vorgezogen werden können.

Die Massnahmenliste zum Beschluss des Programms 2027-30 durch den Kantonsrat (Beilage 1) umfasst insgesamt 143 Massnahmen, die in der Periode 2027-30 Mittel im Umfang von 388 Millionen Franken beanspruchen. Die Massnahmen und Kosten verteilen sich wie folgt auf die erwähnten Typen von Massnahmen:

	Anzahl	Kosten 2027-30 (Millionen Franken)		
		Planung	Realisierung	Total (gerundet)
Planung	75	58	0	58
Realisierung	15	0	104	104
Beginn Realisierung	37	31	176	208
Option Beginn Realisierung ⁵	16	19	0	19
Total	143	108	280	388

Die Kosten der für die Umsetzungsperiode 2027-30 geplanten Arbeiten übersteigen damit die voraussichtlich für Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete zur Verfügung stehenden Mittel von 330 Millionen Franken (siehe Abbildung 18 im Kapitel 5.1) um 17%. Der Grund dafür ist, dass wichtige Projekte mit hohen Kosten im Bewilligungsprozess schon weit fortgeschritten sind und einen erheblichen Anteil der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel beanspruchen (siehe auch Abbildung 20 im Kapitel 5.2).

4.2.4 Grossprojekte

Für die Umfahrungsprojekte Alberswil/Schötz, Eschenbach, Hochdorf und Wolhusen wurden in den letzten Jahren Zweckmässigkeitsbeurteilungen durchgeführt. Als Bestvarianten ergaben sich Lösungen, welche ohne Umfahrungsstrasse den Handlungsbedarf mit einer Gesamtverkehrsoptimierung angehen. Es liegen jedoch auch Bestvarianten für Umfahrungs Lösungen vor. Auf dieser Basis ist im Massnahmenprogramm Mobilität das folgende weitere Vorgehen eingeplant:

- *Umfahrungsprojekte*: Für alle vier Umfahrungsprojekte werden die Grundlagen für eine Volksabstimmung erarbeitet. Dafür ist ein Vorprojekt erforderlich. In einem ersten Schritt werden in der Beschlussperiode 2027-30 die Umfahrungen Eschenbach und Wolhusen eingeplant, in der Ausblicksperiode 2031-34 die Umfahrungen Alberswil/Schötz und Hochdorf.
- *Gesamtverkehrsoptimierungen*: Parallel dazu werden die Massnahmen für Gesamtverkehrsoptimierungen in den Ortschaften konzeptionell vorbereitet. Einzelne Elemente daraus sollen in der Ausblicksperiode 2031-34 bereits realisiert werden können, soweit sie unabhängig vom Umfahrungsentscheid und somit aufwärtskompatibel sind. Die Realisierung

⁵ Diese Massnahmen haben in der Umsetzungsperiode 2031-34 (Ausblick) ein Realisierungsvolumen von gesamthaft 157 Millionen Franken.

weiterer Elemente hängt vom Volksentscheid ab. Je nach dem braucht es flankierende Massnahmen zur Umfahrung oder – bei einem ablehnenden Volksentscheid – Ersatzmassnahmen, um den Handlungsbedarf auch ohne Umfahrung so weit wie möglich abzudecken.

4.3 Programmpakete

In drei Bereichen muss das Kantonsstrassennetz in den nächsten Jahren und Jahrzehnten nachgerüstet werden: Behindertengerechte Bushaltestellen, Radverkehrsanlagen und Strassenabwasserbehandlungsanlagen. Der Auftrag dafür ergibt sich aus Bestimmungen im Bundesrecht, teilweise mit Umsetzungsfristen. Die Erfüllung dieser Aufgaben bindet in den nächsten Jahren beziehungsweise Jahrzehnten erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen (vgl. auch Kapitel 5.2).

Im Massnahmenprogramm Mobilität sind die erforderlichen Investitionen in diesen drei Bereichen in zwei Formen enthalten: Die notwendigen Bushaltestellen, Radverkehrsanlagen und Strassenabwasserbehandlungsanlagen werden wo immer möglich im Rahmen geplanter Massnahmen an den Kantonsstrassen umgesetzt, die in den Beilagen 1 und 2 enthalten sind. Für Bushaltestellen, Radverkehrsanlagen und Strassenabwasserbehandlungsanlagen, die aktuell nicht Teil einer Strassenmassnahme sind, werden sogenannte Programmpakete geschaffen. Dabei handelt es sich um «Gefässe», welche die für die Umsetzung erforderlichen Mittel halten. Die Planung und Priorisierung der Arbeiten erfolgt ausserhalb des Massnahmenprogramms Mobilität durch die Dienststelle vif.



Abbildung 13: Überblick über die drei Programmpakete

4.3.1 Umsetzung Behindertengleichstellung im öffentlichen Verkehr

Die Umsetzungsfrist von 20 Jahren, die im Behindertengleichstellungsgesetz für den öffentlichen Verkehr festgelegt ist, lief Ende 2023 ab. Von den über 900 Bushaltekanten im Kanton Luzern werden bis Ende 2026 rund 300 saniert sein.

Aktuell ist der Umbau der Haltestellen im Bauprogramm in einer eigenen Sammelrubrik enthalten. Die weitere Umsetzung in der bisherigen Kadenz ist nicht vertretbar. Der Umsetzungsbedarf ist grösser. In den kommenden Jahren werden deutlich mehr Mittel eingesetzt, um dem gesetzlichen Auftrag nachzukommen.

Mit Inkrafttreten des Programms Gesamtmobilität 2027 verbleiben über 600 Haltekanten mit Sanierungsbedarf. Etwa 220 davon sind Bestandteile von Strassenprojekten, die so bereits im Massnahmenprogramm Mobilität enthalten sind. Wo kein Strassenprojekt geplant ist, werden die BehiG-konformen Haltestellen im Rahmen des Programmpakets BehiG umgesetzt. Damit dies effizient geschieht, werden sogenannte Cluster mit einer grossen Zahl von Bushaltekanten als jeweils ein Projekt bearbeitet.

4.3.2 Umsetzung Velonetzplanung

Das bisherige Radroutenkonzept aus dem Jahr 1994, ergänzt im Jahr 2009, wurde in den vergangenen Jahre teilweise umgesetzt. Zahlreiche Massnahmen daraus sind Bestandteil des bestehenden Velonetzes oder befinden sich aktuell in der Planung oder Realisierung. So sind auch in den vorgesehenen Einzelmassnahmen wiederum verschiedene Vorhaben mit dem Schwerpunkt Veloverkehr enthalten, die zur Weiterentwicklung des Netzes beitragen und bestehende Lücken schliessen.

Gestützt auf die neuen bundesrechtlichen Vorgaben im Veloweggesetz muss das bestehende Konzept gezielt weiterentwickelt, aktualisiert und ergänzt werden. Gemäss Artikel 19 Absatz 1b des Veloweggesetzes muss die Velonetzplanung des Kantons bis Ende 2042 umgesetzt sein. Das Routennetz ist weitgehend festgelegt. Wo die Linienführung noch offen ist, werden ab 2027 Korridorstudien durchgeführt. Der Start der Vernehmlassung zum Velonetzplan und damit einhergehenden Gesetzesanpassungen zur Festlegung der Zuständigkeiten und der Finanzierung ist im ersten Quartal 2026 vorgesehen. Die Kostenaufteilung zwischen Kanton und Gemeinden wird ebenfalls Gegenstand des Vernehmlassungsverfahrens sein.

Die Prioritäten im Velonetzplan sind noch nicht definitiv bestimmt. Zahlreiche Strassenprojekte umfassen unter anderem auch die Realisierung von Radverkehrsanlagen, womit ein Teil der Umsetzung des Velonetzes abgedeckt wird. Weitere Massnahmen werden im Programmpaket „Umsetzung Velonetzplanung“ bearbeitet. Im Rahmen der noch zu erarbeitenden Umsetzungsplanung/Priorisierung, welche ebenfalls Bestandteil dieses Programmpakets ist, werden künftige Massnahmen definiert.

4.3.3 Umsetzung Strassenabwasserbehandlung

Die Gewässerschutzvorschriften des Bundes verlangen, dass die Strassenabwässer stark befahrener Strassen behandelt werden. Im Rahmen des Masterplans Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA) wird das ganze Kantonsstrassennetz in Bezug auf den Bedarf an solchen Anlagen beurteilt. Im Ergebnis zeigt sich ein Bedarf für rund 300 weitere Anlagen neben den heute im Kanton Luzern erst wenigen bestehenden Anlagen. Die Umsetzung des Masterplans wird mindestens 20 Jahre dauern.

Die Anlagen sind bestimmten Abschnitten des Netzes zugeordnet. Einige davon können im Zusammenhang mit einem Strassenprojekt realisiert werden. Der Bedarf nach einer SABA selbst löst kein Strassenprojekt aus. Deshalb dürften die meisten Anlagen im Unterhaltszyklus der jeweiligen Strassenabschnitte gebaut werden, sofern dies die Dringlichkeit zulässt. Diese sind im Massnahmenprogramm Mobilität in einem weiteren Programmpaket zusammengefasst.

4.4 Sammelrubriken

Das Konzept der Sammelrubriken ist aus dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen bekannt. Sammelrubriken erlauben es, flexibel auf Entwicklungen oder neue Bedürfnisse zu reagieren. Zum Beispiel können Sofortmassnahmen bei einem neuen Unfallschwerpunkt oder kurzfristig erforderliche Anpassungen des Verkehrsmanagements darunterfallen. Nicht-infrastrukturelle Tätigkeiten sollen ebenfalls durch Sammelrubriken abgedeckt sein.

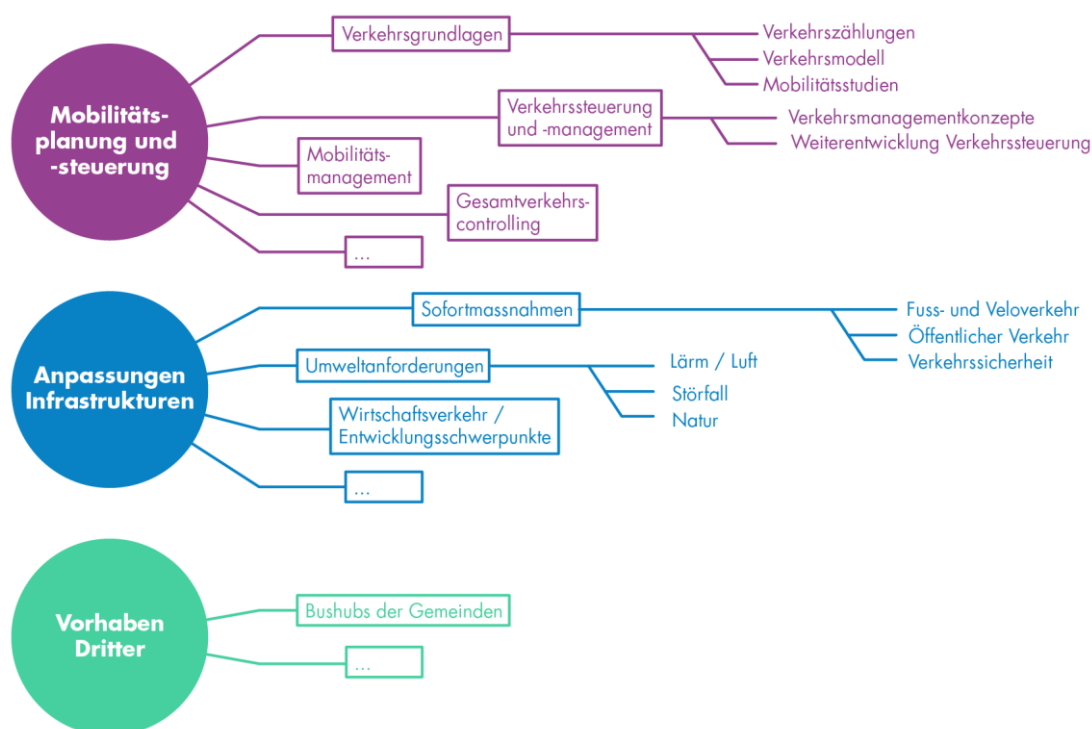


Abbildung 14: Überblick über die drei Sammelrubriken und mögliche Inhalte (nicht abschliessend)

Sammelrubriken sind nicht für planbare Massnahmen auf dem Kantonsstrassennetz gedacht. Solche sind in die Massnahmenliste enthalten und wurden mit der Erarbeitung des Massnahmenprogramms Mobilität priorisiert.

4.4.1 Mobilitätsplanung und -steuerung

Diese Sammelrubrik umfasst die vielfältigen Aspekte einer modernen, nachhaltigen und effizienten Mobilitätsgestaltung. Dabei handelt es sich um nicht-infrastrukturelle Aufgaben und Massnahmen wie Studien oder sektoriellen Planungen, aber auch um weitere Massnahmen aus einem breiten Themenspektrum – von Verkehrssicherheit, Umwelt- und Lärmschutz sowie Luftreinhaltung bis hin zu Verkehrssteuerung, -management und -controlling. Ebenso fallen Massnahmen für den Wirtschaftsverkehr, für verkehrliche Entwicklungsschwerpunkte und für Kommunikationsmassnahmen in diese Sammelrubrik. Auch Massnahmen zum Mobilitätsmanagement, dem eine wesentliche Bedeutung bei der Verkehrsvermeidung und -verlagerung zukommt, sind hier verortet (vgl. Erläuterungen in Beilage 6).

4.4.2 Anpassungen Infrastrukturen

Diese Sammelrubrik umfasst Massnahmen zur Optimierung, Erweiterung und Anpassung bestehender Verkehrsinfrastrukturen, die in der Hoheit des Kantons oder in dessen Aufgabenbereich liegen. Ziel ist es, auf veränderte Anforderungen u.a. in den Bereichen Mobilität, Verkehrssicherheit, Umwelt- und Lärmschutz sowie Luftreinhaltung rasch reagieren zu können. Die Massnahmen können eigenständig oder als Folge von Erkenntnissen aus der Mobilitätsplanung und -steuerung umgesetzt werden. Über die Sammelrubrik werden infrastrukturelle Anpassungen abgewickelt, die nicht bereits Bestandteil einer Einzelmassnahme, eines Massnahmenpakets oder eines Programmpakets sind.

4.4.3 Mitfinanzierung Projekte Gemeinden und Dritter

Diese Sammelrubrik dient der (Mit-)finanzierung von Massnahmen, die in der Hoheit von Gemeinden oder Dritten liegen und an denen ein kantonales Interesse besteht (namentlich Bushubs/Verkehrsdrehscheiben). Voraussetzung für eine Unterstützung ist, dass die Massnahmen nicht bereits Bestandteil einer Einzelmassnahme, eines Massnahmenpakets oder eines Programmpakets sind und dass eine gesetzliche Grundlage zur Mitfinanzierung gegeben ist.

4.5 Betrieblicher und baulicher Unterhalt Kantonsstrassen und Kunstbauten

Der betriebliche und bauliche Unterhalt der Kantonsstrassen stellt die Verkehrssicherheit, Funktionalität und Verfügbarkeit des Kantonsstrassennetzes sicher.

Der *betriebliche Unterhalt* ist produkteorientiert gegliedert in Winterdienst, Reinigung, Grünpflege, Betriebs- und Sicherheitsanlagen (BSA) und Technischer Dienst. Die Tätigkeiten erfolgen laufend und haben in den Produkten Winterdienst und Grünpflege einen saisonalen Charakter.

Der *bauliche Unterhalt* ist zustandsorientiert: Der Zustand der Strasseninfrastruktur gibt den Umfang und den Ort der Massnahmen vor. Die Zustandserfassung der Strassenoberfläche erfolgt alle drei Jahre, jene der Kunstbauten alle fünf Jahre. Typische Arbeiten im baulichen Unterhalt der Strasseninfrastruktur sind bauliche Reparaturen und Einzelmassnahmen an Trassen sowie bauliche Reparaturen und Einzelmassnahmen Kunstbauten.

Die Aufwendungen für den Unterhalt werden über die Erfolgsrechnung der Strassenrechnung finanziert.

Ergänzend zu den beiden erwähnten Disziplinen des Unterhalts umfasst die Erneuerung den Ersatz von Strassenabschnitten oder Strassenbestandteilen, sofern der bauliche Unterhalt nicht ausreicht, den erforderlichen Strassenzustand insgesamt oder in wesentlichen Teilen zu erreichen. Umfang, Erscheinung und Bestimmung der Strasse oder einzelner Strassenbestandteile dürfen dabei nicht verändert werden. Die Arbeiten werden abschnittsorientiert umgesetzt und aus der Investitionsrechnung der Strassenrechnung finanziert.

Die Dienststelle vif bündelt den Unterhalt der Kantonsstrassen mit dem Unterhalt der Nationalstrassen in den Kantonen Luzern, Zug, Nid- und Obwalden. Dadurch können der Bund und der Kanton Luzern von Synergien aus der gemeinsamen Nutzung von Werkhofinfrastruktur, Fuhrpark oder Pikettorganisationen profitieren.

4.6 öV-Angebot

In diesem Kapitel werden alle vom Verkehrsverbund Luzern (VVL) verantworteten und über die jährlichen Abgeltungen an die Transportunternehmen finanzierten Massnahmen aufgeführt.

Dazu gehören:

- Angebotsmassnahmen (Konzept- und Fahrplanänderungen)
- Investitionen in Rollmaterial, Fahrleitungen und Werkstätten, inkl. Umsetzung fossilfreier öV
- Ergänzende Massnahmen

Der Umfang der Massnahmen je Umsetzungsperiode berücksichtigt, was zweckmässig und finanzierbar ist. Massgebend sind im weiteren folgende Überlegungen:

- *Abhängigkeiten zu Infrastrukturen und Rollmaterial:* Verschiedene Angebote können erst umgesetzt werden, wenn die notwendige Infrastruktur (Bus-Strassen, Haltestellen, Gleisanlagen, Ladeinfrastrukturen) sowie das erforderliche Rollmaterial zur Verfügung stehen. Zahlreiche Angebotsmassnahmen kommen jedoch ohne Anpassung der Infrastruktur aus.
- *Nachfrage- und Potenzialentwicklung:* Priorität haben Massnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, zum Abholen von zusätzlichen Potenzialen und zur Sicherstellung der Grunderschliessung.
- *Angebotsentwicklung:* Im vernetzten öV-System bestehen oft Abhängigkeiten zu anderen, teilweise übergeordneten öV-Angeboten (z.B. Abstimmung des Busangebots auf das Bahnangebot).
- *Pünktlichkeit:* Zuverlässige Anschlüsse und kalkulierbare Reisezeiten sind ein wichtiges Qualitätskriterium für die Verkehrsmittelwahl.
- *Ausgewogenheit:* Grundsätzlich werden Massnahmen mit dem grössten Gesamtnutzen prioritär behandelt. Gleichwohl sollen die Massnahmen regional ausgewogen verteilt sein.
- *Finanzierbarkeit:* Die Gesamtheit des bestehenden und neuen Angebots, der Rollmaterial- und Werkstattkosten, der ergänzenden Massnahmen und aller unbeeinflussbarer Kostenentwicklungen muss mit den im AFP eingestellten Mitteln (sowie den in gleicher Höhe von den Gemeinden geleisteten Abgeltungen) finanziert werden können. Es werden zusätzliche Massnahmen im Umfang von 20 Prozent des verfügbaren Kostenvolumens berücksichtigt, um im Fall von Verzögerungen einiger Massnahmen genügend Spielraum zu behalten. Mit den aktuell verfügbaren Mitteln kann allerdings nur ein Teil der ursprünglich für den Zeitraum 2027 bis 2030 geplanten Angebotsmassnahmen umgesetzt werden. Je nach Entwicklung der finanziellen Gegebenheiten (Kosten, Nachfrage und Erlöse, Kantons- und Gemeindebeiträge, Änderungen Mitfinanzierungen, Erlösverteilung usw.) bestehen zusätzliche Spielräume.

Die Massnahmen werden in der Regel im Rahmen der zweijährigen Bestellverfahren umgesetzt. Die Umsetzungsperiode 2027-2030 (Beschluss Programm 2027-30) beinhaltet die beiden national harmonisierten Bestellperioden 2027-2028 und 2029-2030. Die Jahreszahlen beziehen sich dabei auf die Fahrplanjahre, welche jeweils mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember des Vorjahres starten⁶.

Für die Umsetzungsperiode 2027-2030 (Beschluss Programm 2027-30) lassen sich die Massnahmen, deren Mehrkosten und Mehrerlöse zuverlässiger ermitteln als für die Umsetzungsperiode 2031-2034 (Ausblick). Für die Kategorie «Umsetzung offen» bestehen erst grobe Vorstellungen möglicher Massnahmen.

⁶ Beispiel: Das Fahrplanjahr 2027 startet am 13. Dezember 2026. Allfällige für das Angebot notwendige Infrastrukturen und das entsprechende Rollmaterial müssen jeweils per Fahrplanwechsel und damit gegen Ende des Vorjahres des angegebenen Fahrplanjahres verfügbar sein.

Nachfolgend wird gezeigt, in welchen Perioden die Massnahmenpakete umgesetzt werden sollen. Die Massnahmenpakete sind in der Beilage 6 erläutert.

Lesehilfe für die nachfolgenden Tabellen: Die Farbabstufungen zeigen, welcher Anteil des jeweiligen Massnahmenpakets pro Umsetzungsperiode umgesetzt sein wird (gemessen an der Kostensumme des ganzen Massnahmenpakets über alle Perioden). Die blaue Farbabstufung zeigt Massnahmen mit Mehrkosten, die violette Farbabstufung zeigt Massnahmen mit Minderkosten.

Umsetzungsanteil	0%	25%	50%	75%	100%
Ausbauten/Mehrkosten					
Abbauten/Einsparungen					

4.6.1 Angebotsmassnahmen

Angebotsmassnahmen mit relevanten Infrastrukturabhängigkeiten

In der Umsetzungsperiode 2027-2030 (Beschluss Programm 2027-30) hervorzuheben sind die Angebotsverbesserungen AggloMobil 4 mit zusätzlichen Bus-Durchmesserlinien, dem Halb-studentakt Luzern-Engelberg sowie der Umlegung der Endstation der Bahnlinie der Aare Seeland mobil in St. Urban. Ein Teil der zugehörigen Finanzierung ist nach aktuellem Kenntnisstand noch nicht gesichert. In die Umsetzungsperiode 2031-2034 (Ausblick) fallen der Angebotsausbau zur Erschliessung des neuen Spitals Sursee sowie die Anpassungen im Busnetz infolge der Bauphase DBL. Für den Zeitraum Mitte der 2040er-Jahre sind mit der Inbetriebnahme des DBL starke Ausbauten im Bahnangebot und auch grössere Änderungen im Busnetz geplant.

	Umsetzung 2027-2030	Umsetzung 2031-2034	Umsetzung offen
AM4 Luzern Süd			
AM4 Luzern Zentrum			
Angebotsverbesserung Bahn			
asm St. Urban			
AM4 Weitere Massnahmen			
Spitalerschliessung Sursee			
Umfeld DBL			
Betriebliche Pünktlichkeitsmassnahmen			

Abbildung 15: Umsetzungszeitpunkte Angebots-Massnahmenpakete (AM) mit relevanten Infrastrukturabhängigkeiten

Aufgrund des hohen Handlungsbedarfs ist zudem ein Paket mit Massnahmen für die Erreichung einer höheren Pünktlichkeit auf verschiedenen Buslinien enthalten. Dies beinhaltet den Einsatz zusätzlicher Busse zu Spitzenzeiten, solange wesentliche infrastrukturelle Busbeschleunigungsmassnahmen noch nicht umgesetzt sind. Solche sollten jedoch in den nächsten Jahren Fortschritt machen; insbesondere zielen Stadt und Kanton Luzern gemeinsam darauf ab, entsprechende Infrastrukturmassnahmen im Zeithorizont bis ca. 2030 zur Realisierung zu bringen. Es handelt sich dabei um Sofortmassnahmen und vorgezogene bauliche Massnahmen, welche die Busbeschleunigungsmassnahmen vorwegnehmen, die Bestandteil von geplanten Strassenprojekten im jeweiligen Raum sind, die über die Sofortmassnahmen und vorgezogenen baulichen Massnahmen hinausreichen. Werden diese realisiert, kann teilweise oder ganz auf die be-

trieblichen Massnahmen (u.a. Einsatz zusätzlicher Busse) verzichtet werden und die entsprechenden Mehrkosten entfallen. Bei bisherigen Mehrkosten aufgrund von Verlustzeiten können sogar Einsparungen erzielt werden.

Angebotsmassnahmen ohne relevante Infrastrukturabhängigkeiten

Die Massnahmenpakete umfassen hauptsächlich Angebotsverbesserungen aus der Planung Bus 2040 und weitere korridorbezogene Angebotskonzepte. Je nach finanzieller Entwicklung sowie nach Potenzial- und Nachfrageentwicklung sind die geplanten Umsetzungszeitpunkte zu überprüfen.

	Umsetzung 2027-2030	Umsetzung 2031-2034	Umsetzung offen
Bus Raum Luzern West			
Konzept Sempachersee Ost/West			
Busnetz Emmen			
Bus Raum Sursee			
Bus Raum Seetal			
Bus Raum Stadt/Agglo			
Bus Raum Zofingen			
Angebotsverbesserung Bahn			
Versuchsbetriebe			
Weiterentwicklung Nachtnetz			

Abbildung 16: Umsetzungszeitpunkte Angebots-Massnahmenpakete ohne relevante Infrastrukturabhängigkeiten

4.6.2 Rollmaterial und Werkstätten

Die Umstellung von Dieselmotoren auf fossilfreie Busse (Fahrzeuge und Ladeinfrastrukturen in Depots) schreitet weiter voran; eine grosse Umstellungswelle ist in den Jahren 2029 bis 2032 zu erwarten. Bei neuem Rollmaterial und dem Ausbau von Werkstätten sind nur Massnahmen mit Abgeltungswirkung beziehungsweise Kapazitätsänderung dargestellt. Speziell zu erwähnen sind die neuen Seetaler-Triebzüge ab 2029/2030.

	Umsetzung 2027-2030	Umsetzung 2031-2034	Umsetzung offen
Fossilfreier öV - Batterie-Trolleybus			
Fossilfreier öV - Depotlader			
Rollmaterial/Werkstätten			

Abbildung 17: Umsetzungszeitpunkte der Massnahmenpakete Rollmaterial und Werkstätten

4.6.3 Ergänzende Massnahmen

Zu einem attraktiven öV gehören weitere ergänzende Massnahmen, denen der Charakter einer Daueraufgabe zukommt:

- Mobilitätsmanagement: Die Umsetzung der Dachmarke Luzernmobil erfolgt aktuell durch den VVL. Darin enthalten sind Kampagnen, Aktionen und die Bereitstellung von Informationen und Angeboten für diverse Akteure wie Unternehmen, Schulen, Gemeinden, Arealeigentümer und Private (vgl. Erläuterungen in Beilage 6).
- Ergänzende und alternative Mobilitätsangebote: Die Vernetzung des öV mit Bike- und Car-sharing ist sehr wichtig. Zweckmässig ausgestaltete alternative Angebote, wie beispielsweise von Dritten zu initiiierende On-Demand-Angebote, können als Versuchsbetriebe geführt werden, sofern sie nicht zu einer Überlagerung zum öV führen.
- Tarif: Massnahmen im Tarifbereich liegen in der Verantwortung der nationalen Gremien der Alliance SwissPass sowie des regionalen Tarifverbunds Passepartout. Mit myRIDE stehen hier

umfangreiche Entwicklungen an, die das Potenzial haben, den Zugang zum öV zu vereinfachen.

4.6.4 Schlüsselplanungen

Damit einerseits der öV die gesetzten Ziele erreicht und andererseits die vorgesehenen Massnahmen umgesetzt werden können, sind verschiedene Planungen weiterzuführen oder zu starten. Dazu gehören:

- Ausbau Bahninfrastruktur
- Verkehrsdrehscheiben
- Konkretisierung Bus 2040
- Busbeschleunigungsmassnahmen
- Fossilfreier öV

Ausführungen zu den einzelnen Schlüsselplanungen finden sich in der Beilage 7.

5 Kosten

5.1 Gesamtüberblick

Je nach Ausgabenbereich sind sowohl Bund, Kanton als auch Gemeinden in die Finanzierung der Mobilitätsangebote im Kanton Luzern involviert. Die grössten Ausgabenbereiche sind der öffentliche Verkehr (öV) und die Strasseninfrastruktur. Hinzu kommen allfällige finanzielle Beiträge des Kantons im Bereich des Güterverkehrs, Mobilitätsmanagement, Verkehrsdrehscheiben und weitere.

Bei der Strasseninfrastruktur sind die Aufgaben und deren Finanzierung nach Strassenkategorie getrennt. Der Kanton Luzern finanziert die Kantonsstrassen allein, hauptsächlich mit zweckgebundenen Abgaben.

Die Finanzierung des öV ist eine Gemeinschaftsaufgabe.

- Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; [SRL Nr. 775](#)) hält fest, wie der öV im Kanton Luzern organisiert und finanziert ist. Die Finanzierung ist eine Verbundaufgabe über alle drei Staatsebenen. Die Gesamtkosten des Verkehrsverbunds (VVL) werden zu je 50 % von Kanton und Gemeinden getragen. Der Beitrag wird jeweils auf Basis des kantonalen Budgets festgelegt. Für öV-Grossprojekte kann der Kantonsrat durch einen referendumspflichtigen Erlass eine besondere Finanzierung und Kostenaufteilung unter den Beteiligten beschliessen.
- Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) hat das Schweizer Stimmvolk 2014 eine neue Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen bei der Finanzierung der öV-Infrastrukturen beschlossen. Seit 2016 sichert der Bund den Unterhalt der gesamten Schieneninfrastruktur (inkl. Privatbahnen) und finanziert die von ihm beschlossenen Ausbauvorhaben aus dem neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kantone leisten jährliche Beiträge in den BIF. Der Kanton Luzern und seine Gemeinden tragen diese je zur Hälfte (vgl. § 23 Abs. 1 öVG).

Die Abbildung 18 gibt einen Gesamtüberblick über die geplanten Kosten für den Kanton für die Umsetzungsperiode 2027-30. Allfällige Mitfinanzierungen von Agglomerationsverkehrsmassnahmen durch den Bund sind nicht berücksichtigt.

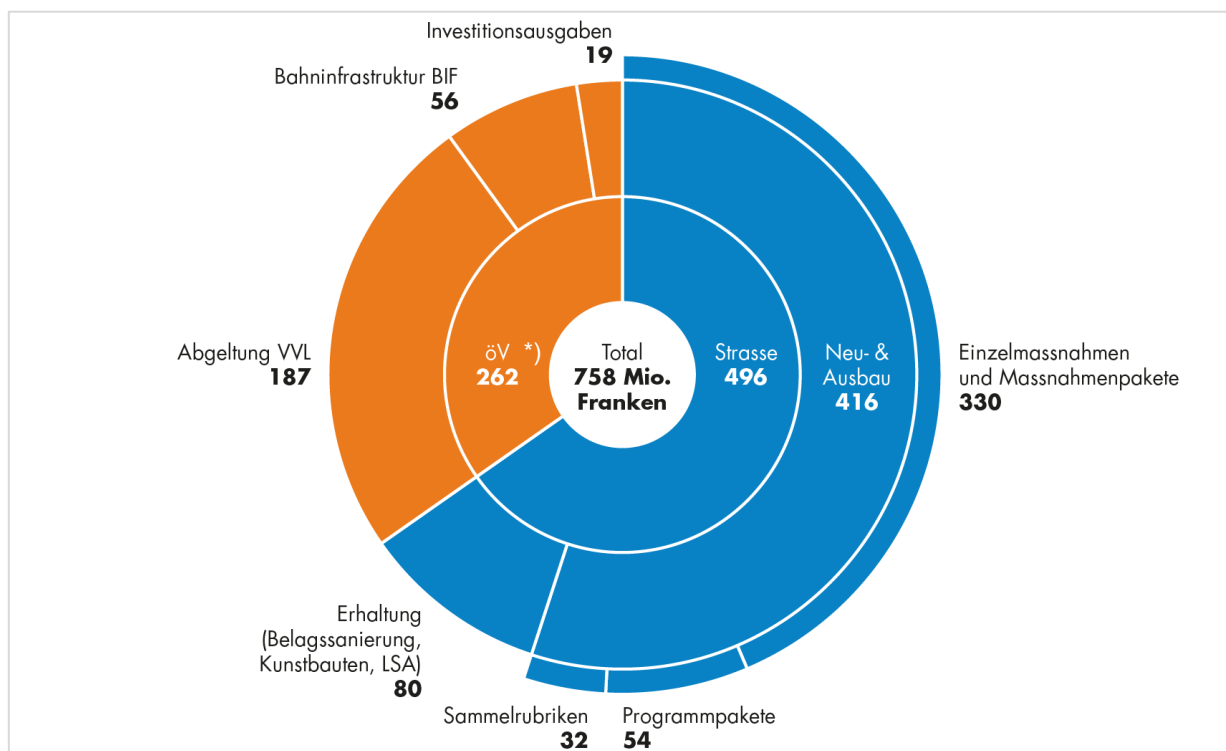


Abbildung 18: Übersicht geplante Kosten für den Kanton für die Umsetzungsperiode 2027-30, aufgeteilt nach den Aufgabenbereichen Strassen (umfassend MIV, Güterverkehr, öV, Velo und Fussgänger) und öV *) Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden von 50:50. Dargestellt ist nur der Anteil des Kantons.

5.2 Kostenzusammenstellung Strassen

Das Massnahmenprogramm Mobilität stützt sich bei der Bereitstellung der finanziellen Mittel auf den AFP und die Infrastrukturplanung der Dienststelle vif ab. Es berücksichtigt damit bereits auch die gesetzlichen Anpassungen gemäss Vernehmlassungsentwurf zur Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs». Das Massnahmenprogramm Mobilität und der AFP sind wie folgt abgegrenzt:

- Das Massnahmenprogramm Mobilität umfasst alle Massnahmen und weiteren Aufgaben im Mobilitätsbereich mit ihren Kosten für die Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss), die höchste Priorität haben und sich nach Massgabe der Finanzplanung realisieren lassen. Für die folgenden vier Jahre zeigt das Massnahmenprogramm Mobilität, welche Massnahmen aus aktueller Sicht für diese Umsetzungsperiode 2031-34 (Ausblick) vorgesehen sind.
- Der AFP führt im Rahmen der Investitionsrechnung den jährlichen, aktualisierten Bedarf für die Umsetzung der im Massnahmenprogramm Mobilität enthaltenen Massnahmen an. Der AFP stützt sich also bezüglich der Massnahmen auf das alle vier Jahre beschlossene Massnahmenprogramm Mobilität, weist den Mittelbedarf pro Jahr aus und aktualisiert diesen jährlich mit jedem AFP.

Zu bedenken ist in diesem Zusammenhang, dass nur kleinere Projekte innerhalb einer vierjährigen Periode des Massnahmenprogramms Mobilität geplant, bewilligt und realisiert werden können. Für die grösseren Strassenprojekte ist eine Planungs- und Realisierungsdauer üblich, die vier Jahre überschreitet. Dabei werden alle Teilphasen von der Studie mit einer Bedarfsabklärung bis zur Inbetriebnahme des angepassten Strassenabschnitts durchlaufen. Dies bedeutet, dass nicht die gesamten Kosten eines Strassenprojekts innerhalb einer Umsetzungsperiode des Massnahmenprogramms Mobilität anfallen. Basis ist eine Projektsteuerung bei der Dienststelle vif, welche die notwendigen Prozesse und Kosten auf der Zeitachse verteilt.

Die meisten Massnahmen werden aus dem Aufgabenbereich Strassen des AFP finanziert. Davon ausgenommen sind:

- Mitfinanzierung Projekte Gemeinde und Dritter: Massgeblicher Teil dieser Sammelrubrik ist die Mitfinanzierung der Bushubs durch den Kanton. Diese Finanzierung erfolgt aus Mitteln des Aufgabenbereichs öffentlicher Verkehr.
- Die Finanzierung zur Bereitstellung des öV-Angebots sowie des Mobilitätsmanagements erfolgt aus Mitteln des Aufgabenbereichs öffentlicher Verkehr. Diese Kantonsbeiträge werden durch Gemeindebeiträge in gleicher Höhe ergänzt.

In der folgenden Abbildung 19 ist die vorgesehene Verteilung der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel dargestellt. Ausgangspunkt sind die in der Investitionsrechnung des aktuellen Aufgaben- und Finanzplans im Aufgabenbereich Strassen unter Neu- und Ausbau für die Jahre 2027-2029 eingestellten Mittel sowie der in der Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs» aufgezeigte weitere Verlauf der Mittel für Neu- und Ausbau für die Jahre ab 2030 auf der Basis der Investitionsplanung der Dienststelle vif, stets für alle Massnahmen zugunsten der strassengebundenen Mobilität (MIV, Güterverkehr, öV, Velo, Fussgänger).

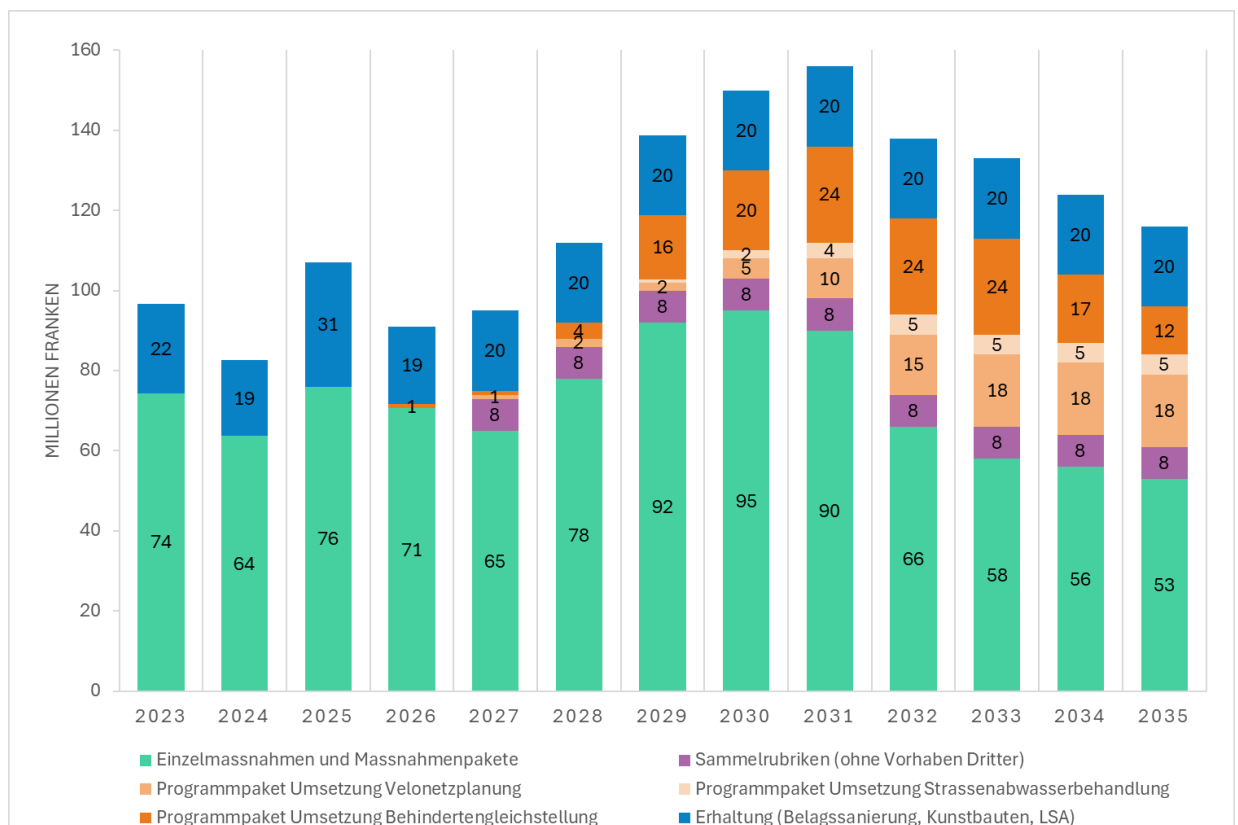


Abbildung 19: Herleitung der für Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel in Millionen Franken (gemäss AFP 2026-2029, ab 2030 gemäss Investitionsplanung vif)

Bei der Abschätzung des Mittelbedarfs für die drei Programmpakete wurde berücksichtigt, dass sich deren Inhalte zurzeit noch in Vorbereitung befinden. Aufgrund der notwendigen Planungsschritte in den drei Programmpaketen wird der Mittelbedarf erst in einigen Jahren im vollen Umfang wirksam. Entsprechend dem grossen Handlungsbedarf in den Programmpake-

ten steigt der Mittelbedarf ab ca. 2030 stark an. Die Umsetzungsfristen für die BehiG-konformen Haltestellen wie auch für die Velonetzplanung führen dazu, dass erhebliche Mittel in die Programmpakete fliessen. Diese werden durch den AFP jährlich festgelegt.

Beim Mittelbedarf für die Sammelrubriken wurde in der Finanzierungsbotschaft berücksichtigt, dass unter der Sammelrubrik für Vorhaben Dritter aus heutiger Sicht fast ausschliesslich die Realisierung von Bushubs durch die Gemeinden zu erwarten ist. Für deren Mitfinanzierung hat der Kanton für das Jahr 2027 acht Millionen Franken und ab dem Jahr 2028 zehn Millionen Franken pro Jahr aus der öV-Finanzierung vorgesehen, je hälftig durch Kanton und Gemeinden gedeckt. Diese Sammelrubrik belastet damit den Aufgabenbereich Strassen nicht. Ebenso sind Teile der Sammelrubrik für die Mobilitätsplanung und -steuerung, nämlich das Mobilitätsmanagement, aus öV-Mitteln finanziert.

Der Mittelbedarf für Programmpakete und Sammelrubriken wird von den insgesamt für Neu- und Ausbau zur Verfügung stehenden Mitteln in Abzug gebracht. Es verbleiben für Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete des Massnahmenprogramms Mobilität rund 330 Millionen Franken für die Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss Programm 2027-30) und 270 Millionen Franken für die darauffolgende Umsetzungsperiode 2031-34 (Ausblick).

Diese Mittel werden für die Planung der Massnahmen einerseits und für deren Realisierung andererseits benötigt. Bei einem grossen Anteil handelt es sich um gesamtverkehrliche Massnahmen, die unter anderem auch Anlagen für den Veloverkehr und den öV beinhalten. Über die Massnahmen der Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss Programm 2027-30) hinaus werden zusätzliche Massnahmen geplant, um im Fall von Verzögerungen einiger Massnahmen genügend Spielraum zu behalten (siehe Kapitel 4.1). Für diese zusätzliche Planungsleistung sind rund 20 Millionen Franken beziehungsweise ca. fünf Millionen Franken pro Jahr eingeplant.⁷

Zudem werden für die Umsetzungsperiode 2031-34 (Ausblick) Mittel für neue Massnahmen reserviert. Bei der Priorisierung des zweiten Massnahmenprogramms Mobilität soll Spielraum auch für neue Massnahmen bestehen. Neue Massnahmen können aus regionalen oder sektoriellen Planungen hervorgehen oder beispielsweise für die ESP-Erschliessung notwendig sein. Dafür wird ein Anteil von etwa 10 Prozent des Massnahmenvolumens in der Umsetzungsperiode 2031-34 (Ausblick) freigehalten, was rund 25 Millionen Franken entspricht. Alle Massnahmen, die dannzumal nicht bereits für die Realisierung gesetzt sind, werden im zweiten Massnahmenprogramm Mobilität neu bewertet und priorisiert werden.

Lässt sich eine Massnahme nicht wie gewünscht in der Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss) realisieren, beispielsweise aufgrund von Einsparungen, können also andere Massnahmen vorgezogen werden, deren Planung weit fortgeschritten ist.

Die voraussichtlich für die Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss) zur Verfügung stehenden Mittel reichen nicht aus, um alle Massnahmen so schnell umsetzen zu können, wie dies wünschbar wäre – obschon die für Neu- und Ausbau der Kantonsstrassen voraussichtlich verfügbaren Mittel über die Jahre 2027-30 stark ansteigen, von 75 Millionen Franken im Jahr 2027 auf voraussichtlich 130 Millionen Franken im Jahr 2030. Gesamthaft stehen für die vier Jahre

⁷ Auf das Volumen für Neu- und Ausbau der Umsetzungsperiode 2027-30 wird mit einem Ausfallrisiko durch Verzögerungen von 30 Prozent gerechnet. In diesem Umfang werden zusätzliche Massnahmen in der Planung vorangetrieben: Rund 20 Millionen Franken werden für deren Planung in der Umsetzungsperiode 2027-30 eingeplant.

der ersten Umsetzungsperiode vorbehältlich künftiger Beschlüsse zum Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 416 Millionen Franken zur Verfügung.

Wie die Abbildung 20 zeigt, sind es drei Gründe, die dazu führen, dass die Verwendung der Mittel für die Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss) zu einem erheblichen Anteil bereits vorbestimmt ist:

- *Programmpakete und Sammelrubriken:* Während das Bauprogramm bereits Sammelrubriken umfasste, sind die drei Programmpakete (siehe Kapitel 4.3) ein neues Element des Programms Gesamtmobilität. In der Umsetzungsperiode 2027-30 sind gesamthaft 86 Millionen Franken für Sammelrubriken und Programmpakete eingeplant.
- *Bauteuerung:* Die im Bauprogramm 2023-26 angegebenen Kosten der Massnahmen beruhen auf dem Baupreisniveau im Jahr 2021. Seither erhöhten sich die Preise im Tiefbau in der Zentralschweiz um knapp 10%, was über das Kostenvolumen der Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete rund 30 Millionen Franken entspricht.
- *Übertrag aus dem Bauprogramm 2023-26:* Das Bauprogramm arbeitete mit einem sogenannten «Überhang» an Massnahmen im Topf A, in welchem die in den Jahren 2023-26 zu planenden oder auszuführenden Massnahmen enthalten waren. Es wurden etwa 40% mehr Massnahmenkosten eingeplant als es die zur Verfügung stehenden Mittel eigentlich erlaubt hätten. Der Grund dafür war, dass genügend Massnahmen im Programm aufgeführt werden sollten für den Fall von Verzögerungen bei einzelnen Massnahmen, z.B. aufgrund von Einsparungen. Vergleicht man das Massnahmenvolumen, das im Bauprogramm für die Jahre 2023-26 konkret eingeplant wurde, mit den effektiven und für die Jahre 2025 und 2026 geschätzten Kosten, verbleibt aus dem Bauprogramm 2023-26 ein Volumen von ca. 165 Millionen Franken, das bis Ende 2026 nicht geplant oder ausgeführt werden kann. Dieses wird auf die Umsetzungsperiode 2027-30 übertragen.

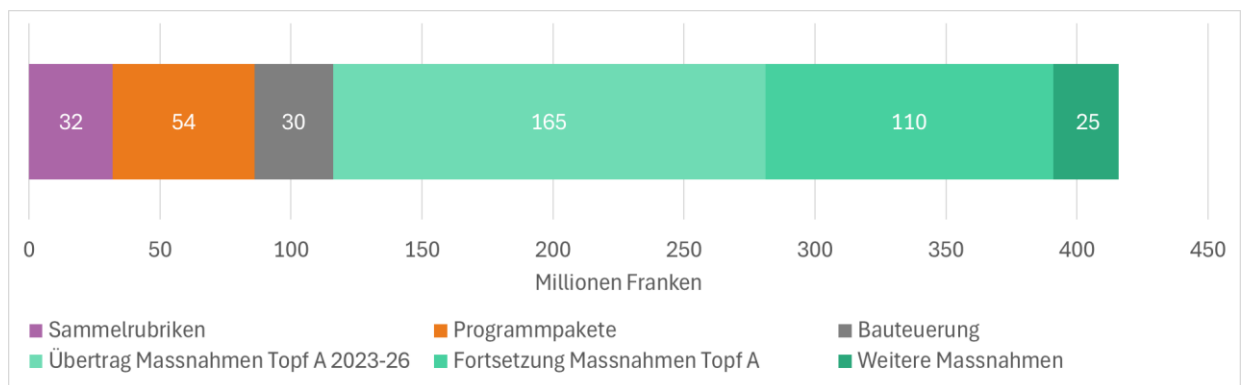


Abbildung 20: Geplante Verwendung der in der Umsetzungsperiode 2027-30 voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel für Neu- und Ausbau der Kantonsstrassen

Die verbleibenden Mittel werden zum grossen Teil darauf verwendet, die Bearbeitung der Massnahmen des Topfs A gemäss aktuellem Bauprogramm 2023-26 fortzusetzen. Relativ wenige Mittel verbleiben für Arbeiten an weiteren, unter anderem auch neuen Massnahmen. Diese Situation ist der Grund dafür, dass verschiedene Massnahmen nicht so rasch realisiert werden können, wie dies erwünscht wäre. Mit Blick auf den grossen Bedarf an Massnahmen zugunsten aller Verkehrsmittel sowie zur behindertengerechten Sanierung von Bushaltestellen und zum Bau von Strassenabwasserbehandlungsanlagen bleibt der Rahmen der voraussichtlich verfügbaren finanziellen Mittel eng und erfordert eine strikte Priorisierung.

5.3 Kostenzusammenstellung öV-Angebot

Die in der Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs» vorgeschlagene Reduktion des Anteils an den zweckgebundenen Einnahmen im Aufgabenbereich öV ist durch zusätzliche allgemeine Staatsmittel vollständig zu kompensieren. Mit der damit verbundenen Erhöhung des Globalbudgets ab dem Planjahr 2028, wie das im AFP 2026–2029 vorgesehen ist, wird sichergestellt, dass im öV keine Leistungen zu reduzieren sind. Im Gegenteil sind gemäss AFP 2026–2029 ab dem Planjahr 2027 Erhöhungen beim Kantonsbeitrag an den VVL vorgesehen; im gleichen Umfang erhöht sich auch der Beitrag der Gemeinden an den VVL.

Ausgangslage sind die im Budget 2026 des VVL hinterlegten Aufwände und Erträge sowie die Kantons- und Gemeindebeiträge gemäss AFP 2026-2029. Die Kosten basieren einerseits auf in den Kapiteln 4.6.1 bis 4.6.3 genannten Massnahmen, andererseits gibt es nicht beeinflussbare Kosten. Ein Teil der Mehrkosten im öV wird durch zusätzliche Erlöse (Billetteinnahmen) gedeckt. Die ungedeckten Kosten bestellter Leistungen werden vom VVL als Abgeltungen an die Transportunternehmen finanziert. Folgende Aspekte sind massgebend für die Abgeltungsentwicklung:

- *Nicht beeinflussbare Kosten:* Wegfall der Mineralölsteuer-Rückerstattung beim Betrieb von Dieselnissen, Finanzierungsänderungen (Sparprogramm Bund, strikere Auslegung von Vorgaben, Änderungen von Finanzierungsschlüsseln), Erlösverschiebungen vom Orts- zum Regionalverkehr, Teuerung
- *Bedingt beeinflussbare Kosten:* Genehmigte Mehrkosten für Betriebsmittel (Rollmaterial, Werkstätten), Umsetzung fossilfreier öV, Massnahmen für bessere Pünktlichkeit, Angebotsmassnahmen mit Infrastruktur- und anderen Abhängigkeiten
- *Beeinflussbare Kosten:* Angebotsmassnahmen ohne Abhängigkeiten
- *Erlöse:* Mehrerlöse durch Bevölkerungswachstum, Anpassung Nutzungsverhalten nach Angebotsveränderungen und Tarifmassnahmen (mit Risiko Nachfragerückgang und Wirkungsverlust Tarifmassnahme)

Nachfolgend sind die Kostenveränderungen gegenüber der jeweiligen Vorperiode dargestellt; ohne weitere Änderungen verbleiben die Kosten jährlich auf demselben Niveau. Es handelt sich um Bruttobeträge ohne Aufteilung auf die verschiedenen Besteller sowie ohne Berücksichtigung allfälliger Mehrerlöse. Gezeigt werden die pro Vierjahresperiode maximalen jährlichen Mehrkosten. Die Kosten für die Massnahmen nach 2034 können noch nicht angegeben werden.

Angebotsmassnahmen mit relevanten Infrastrukturabhängigkeiten

	Umsetzung 2027-2030	Umsetzung 2031-2034	Umsetzung offen
in Tausend Franken	(jährl. Mehrkosten bis 2030 ggü. 2026)	(jährl. Mehrkosten bis 2034 ggü. 2030)	
AM4 Luzern Süd	1'400	-	k.A.
AM4 Luzern Zentrum	4'200	-	k.A.
Angebotsverbesserung Bahn	9'200	-	k.A.
asm St. Urban	6'000	-	k.A.
AM4 Weitere Massnahmen	-	1'900	k.A.
Spitalerschliessung Sursee	-	2'000	k.A.
Umfeld DBL	-	1'000	k.A.
Betriebliche Pünktlichkeitsmassnahmen	-	1'500	k.A.
Gesamtergebnis	20'800	6'400	k.A.

Abbildung 21: Jährliche Brutto-Mehrkosten für Angebots-Massnahmenpakete (AM) mit relevanten Infrastrukturabhängigkeiten

Angebotsmassnahmen ohne relevante Infrastrukturabhängigkeiten

	Umsetzung 2027-2030	Umsetzung 2031-2034	Umsetzung offen
in Tausend Franken	(jährl. Mehrkosten bis 2030 ggü. 2026)	(jährl. Mehrkosten bis 2034 ggü. 2030)	
Bus Raum Luzern West	600	1'400	k.A.
Konzept Sempachersee Ost/West	1'600	-	k.A.
Busnetz Emmen	800	500	k.A.
Bus Raum Sursee	700	2'000	k.A.
Bus Raum Seetal	500	1'700	k.A.
Bus Raum Stadt/Agglo	1'700	6'000	k.A.
Bus Raum Zofingen	-	1'000	k.A.
Angebotsverbesserung Bahn	-	7'900	k.A.
Versuchsbetriebe	-	1'800	k.A.
Weiterentwicklung Nachtnetz	-	1'500	k.A.
Gesamtergebnis	6'000	23'700	k.A.

Abbildung 22: Jährliche Brutto-Mehrkosten für Angebots-Massnahmenpakete ohne relevante Infrastrukturabhängigkeiten

Rollmaterial und Werkstätten

	Umsetzung 2027-2030	Umsetzung 2031-2034	Umsetzung offen
in Tausend Franken	(jährl. Mehrkosten bis 2030 ggü. 2026)	(jährl. Mehrkosten bis 2034 ggü. 2030)	
Fossilfreier öV - Batterie-Trolleybus	1'500	-	k.A.
Fossilfreier öV - Depotlader	6'000	3'800	k.A.
Rollmaterial/Werkstätten	10'400	1'000	k.A.
Gesamtergebnis	18'000	4'800	k.A.

Abbildung 23: Jährliche Brutto-Mehrkosten für Rollmaterial- und Werkstatthanpassungen

Mehrerlöse

Die obigen Mehrkosten werden teilweise gedeckt durch Mehrerlöse aufgrund der stärkeren Nutzung durch verbesserte Angebote sowie durch das Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum. Für das Jahr 2027 ist eine Tarifmassnahme hinterlegt, welche die hohen Mehrkosten teilweise deckt. Das Wachstum der Erlöse – und damit die Reduktion der Abgeltungen beziehungsweise die Erhöhung des Kostendeckungsgrads – hängt auch massgeblich von der Attraktivität des öV ab, beispielsweise von der Pünktlichkeit.

	Umsetzung 2027-2030	Umsetzung 2031-2034	Umsetzung offen
in Tausend Franken	(jährl. Mehrerlöse bis 2030 ggü. 2026)	(jährl. Mehrerlöse bis 2034 ggü. 2030)	(jährl. Mehrerlöse ggü. 2034)
Mehrerlös	16'700	8'400	k.A.

Abbildung 24: Jährliche Brutto-Mehrerlöse, aus Wachstum und Tarifmassnahmen

Auswirkungen auf Abgeltungen

In der nachfolgenden Übersichtstabelle sind die gegenüber der jeweiligen Vorperiode veränderten Bruttokosten, Bruttoerlöse und die daraus resultierenden Abgeltungen sowie der Anteil des VVL an diesen Abgeltungen festgehalten. Bei den Abgeltungen handelt es sich um eine Subvention an die Transportunternehmen zur Deckung der Differenz zwischen den Kosten und den Erlösen. Der Abgeltungsanteil VVL resultiert nach Abzug der pro Linie separat definierten Abgeltungsanteile von Bund, Nachbarkantonen und Dritten, weshalb sich der Abgeltungsanteil des VVL je nach Jahr verändern kann. Die Summe aller Massnahmen ergibt einen zusätzlichen Finanzbedarf, wobei ein grosser Teil davon auf nicht beeinflussbare Mehrkosten wie Teuerung, Finanzierungsänderungen auf Bundesseite, Anpassungen des Erlösverteilschlüssels und den Wegfall der Treibstoffzollrückerstattung zurückzuführen ist.

Der Abgeltungsanteil VVL macht den grössten Teil des Betriebsaufwands des VVL aus. Die Finanzierung des Betriebsaufwands des VVL wird je hälftig über Kantons- und Gemeindebeiträge sichergestellt. Zu diesen Kantons- und Gemeindebeiträgen kommen die Kosten für die Speisung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) sowie die Investitionsbeiträge an die öV-Infrastruktur hinzu, welche in der Sammelrubrik Mitfinanzierung Projekte Gemeinden und Dritter (Kapitel 4.4.3) genannt sind.

	Umsetzung 2027-2030	Umsetzung 2031-2034	Umsetzung offen
in Tausend Franken, gerundet	(jährl. Differenz bis 2030 ggü. 2026)	(jährl. Differenz bis 2034 ggü. 2030)	(jährl. Differenz ggü. 2034)
Nicht/wenig beeinflussbare Mehrkosten (Teuerung, Änderungen Finanzierung und Verteilschlüssel, Sparprogramm Bund, Wegfall Treibstoffzollrückerstattung, genehmigte Mehrkosten für Rollmaterial/Werkstätten)	46'000	31'400	k.A.
Mehrkosten Angebotsmassnahmen <u>mit</u> relevanten Infrastrukturabhängigkeiten	14'800	6'400	k.A.
Mehrkosten Angebotsmassnahmen <u>ohne</u> relevante Infrastrukturabhängigkeiten	6'000	23'700	k.A.
Total Mehrkosten	66'800	61'500	k.A.
abzüglich Mehrerlöse	-16'700	-8'400	k.A.
Total Abgeltungen (inkl. Mitbesteller)	50'100	53'000	k.A.
davon Abgeltungsanteil VVL (je 50/50 Kanton/Gemeinden)	9'300	14'200	k.A.

Abbildung 25: Zusammenstellung der jährlichen Mehrkosten, Mehrerlöse und dem resultierenden Total der Abgeltungen bzw. dem Abgeltungsanteil VVL, welcher je hälftig durch Kanton und Gemeinden gedeckt wird.

Die vorherigen Zusammenstellungen sind auf die eingeplanten finanziellen Mittel abgestimmt. Der Spielraum erhöht sich, wenn die Nachfrage- und damit Erlösentwicklung positiver verläuft als angenommen, wenn die Betriebskosten beispielsweise aufgrund rascher Umsetzung von Busbeschleunigungsmassnahmen reduziert werden können, wenn der Bund wieder eine vollständige Mitfinanzierung sicherstellt oder wenn in kommenden Aufgaben- und Finanzplänen die Kantonsbeiträge (und damit auch die Gemeindebeiträge im gleichen Ausmass) erhöht werden.

6 Bezüge zu bisherigen Programmen

6.1 Veränderungen gegenüber Bauprogramm Kantonsstrassen

Mit dem Programm Gesamtmobilität wird ein neues Instrument geschaffen. Verschiedene Elemente sind jedoch aus den bisherigen Programmen übernommen. Die folgende Gegenüberstellung zeigt, welche Veränderungen das neue Instrument mit sich bringt.

	Bauprogramm für Kantonsstrassen, öV-Bericht, Velokonzept	Programm Gesamtmobilität (PGM)
<i>Strategiebezug</i>	Bezug zu sektoriell vorhandenen Strategien	Der Strategieteil ist integrierter Bestandteil des PGM. Damit können sich die Massnahmen deutlich stärker auf eine abgestimmte Strategie abstützen.
<i>Gesamtmobilität</i>	Abstimmung unter den bisherigen sektoriellen Programmen	Integrierte Erarbeitung des PGM für alle Verkehrsmittel.
<i>Massnahmen</i>	Massnahmen ergeben je Instrument kein Gesamtbild	Sichtbarkeit der Abhängigkeiten unter den Infrastrukturbedürfnissen der verschiedenen Verkehrsmittel, zum Beispiel zwischen öV-Angebot und notwendiger Infrastruktur.
<i>Massnahmenprioritäten</i>	Topf A: die in der Programmperiode zu planenden oder auszuführenden Bauvorhaben	Umsetzungsperiode 2027-30 (Bechluss): umfasst alle Massnahmen, die in der Periode geplant oder realisiert werden. Massnahmen, die nicht für die Umsetzungsperiode 2027-30 vorgesehen sind, werden nicht bearbeitet.
	Topf B: die zu planenden Vorhaben	Umsetzungsperiode 2031-34 (Ausblick): Massnahmen mit Aussicht auf Planung oder Realisierung in der nächsten Programmperiode.
	Topf C: alle weiteren Vorhaben	Umsetzung offen: Massnahmen, für die Zweckmässigkeit und Priorität mit jedem Programm neu beurteilt werden.
<i>Programmpakete</i>	n/a	Neue Gefässe
<i>Sammelrubriken</i>	Bauprogramm: 15 Sammelrubriken	PGM: vereinfacht, 3 Sammelrubriken
<i>Basisaufgabe</i>	n/a	Betrieb und Unterhalt als wesentlicher Teil der Tätigkeit des Kantons stärker in den Vordergrund gerückt

6.2 Veränderungen Zielerreichung gegenüber öV-Bericht 2023-2026

Die im öV-Bericht 2023 bis 2026 genannten Ziele (vgl. dort Kapitel 3.2) werden bis Ende 2026 voraussichtlich wie folgt erreicht:

Ziele bis 2026	Beurteilung (Stand Sommer 2025)	
Die erwartete zusätzliche Nachfrage von rund 7 Prozent bis 2026 (auf Basis Anzahl Einsteigende 2019) im öV wird, abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung und unter der Berücksichtigung der Finanzierbarkeit, abgedeckt. Das Angebot wird dort ausgebaut, wo Kapazitätsengpässe vorhanden sind, der öV Marktpotenzial aufweist und wo bezüglich Infrastruktur und Finanzierung effektive Handlungsspielräume bestehen.	✓	Bis 2024 resultierte ein Nachfragewachstum von knapp 5 Prozent gegenüber 2019, womit dem Rückgang während der Covid-19-Pandemie mehr als wettgemacht wurde. Verschiedene Kapazitätsmassnahmen wurden in verschiedenen Fahrplanjahren umgesetzt und sind per Fahrplan 2027 geplant, sodass im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten die Nachfrage bewältigt werden kann. Engpässe liegen insbesondere infrastrukturbedingt im Bahnangebot vor.
Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öV wird mit geeigneten Infrastruktur- und betrieblichen Massnahmen soweit erhöht, dass sich die Fahr- und Umlaufzeiten der Buslinien zu Hauptverkehrszeiten bis 2026 soweit reduzieren, dass die Anzahl der gegenüber den Nebenverkehrszeiten (bei gleichem Fahrplanangebot) zusätzlich eingesetzten Busse von zehn (2021) auf sieben reduziert werden kann.	✗	Ziel wird deutlich verfehlt. Im Gegenteil sind inzwischen weitere zusätzliche Busse im Einsatz, um die Umläufe zu stabilisieren und die Pünktlichkeit zu verbessern.
Zur effizienten Infrastrukturnutzung entwickelt sich der Modalsplit des öV (Tagesdistanz, Einwohnerprinzip) bis 2026, differenziert nach Raumtyp, wie folgt: – In der Stadt Luzern steigt der öV-Anteil von 42 Prozent (2015) auf 45 Prozent. – In der Agglomeration Luzern steigt der öV-Anteil von 20 Prozent (2015) auf 25 Prozent und erst mittelfristig auf den Zielwert von 30 Prozent. – Im ländlichen Raum steigt der öV-Anteil von 16 Prozent (2015) auf 20 Prozent.	✗	Gemäss Mikrozensus 2021 werden die Zielwerte nicht erreicht, es ist teilweise gar ein Rückgang gegenüber 2015 zu verzeichnen: – Stadt Luzern: 41 Prozent – Agglo Luzern: 21 Prozent – Ländl. Raum: 12 Prozent Der Mikrozensus wurde unter Pandemie-Einfluss erhoben. Es liegen keine neueren Zahlen vor. Der nächste Mikrozensus 2025 wird voraussichtlich 2027 vorliegen.
Die Qualität wird wieder auf 76 Punkte Kundenzufriedenheit erhöht.	?	Die Kundenzufriedenheitsumfrage 2021 schloss mit 75 Punkten ab. Die Kundenzufriedenheitsumfrage 2025 wird erst im Herbst 2025 durchgeführt; Resultate liegen im Frühling 2026 vor.
Der Anteil der im Kanton Luzern mit erneuerbaren Energien, effizient und emissionsarm verkehrenden Busse entwickelt sich von rund 21 Prozent (2020) auf mindestens 30 Prozent.	✓	Das Ziel wird übertroffen; es dürften bis Ende 2026 über 35 Prozent fossilfreie Busse in Betrieb sein.
Aufgrund der Auswirkungen von Covid-19 werden die Erlöse erst nach 2023 wieder über das Niveau von 2019 hinaus kontinuierlich steigen. Der Kostendeckungsgrad wird bis 2026 59 Prozent erreichen, unter anderem mit den steigenden Energiepreisen und Zinsen, sowie den anstehenden Investitionen in einen fossilfreien öV.	✓	Gemäss Offerten 2026 dürfte das Ziel bei jenem Kostendeckungsgrad, der alle vom VVL mitbestellten Linien berücksichtigt, mit 65 Prozent übertroffen werden. Werden nur die bestellten Leistungen innerhalb des Kantonsgebiets berücksichtigt, wird das Ziel mit einem Kostendeckungsgrad von 59 Prozent gerade erreicht. Die Differenz liegt in der stärkeren Entwicklung touristischer kantonsübergreifender Linien begründet.

Die Übersicht zeigt, dass die Zielerreichung im direkten Einflussbereich des VVL (Nachfrage/Kapazität, fossilfreier öV, Kostendeckungsgrad) bis Ende 2026 auf Kurs ist. Bei den Zielen, die von der gesamtverkehrlichen Situation abhängig sind (Zuverlässigkeit und Modalsplit), geht die Entwicklung hingegen nicht in die erwünschte Richtung, wobei beim Modalsplit die bisher verfügbaren Daten unter Pandemie-Einfluss stehen.

**Kantonsratsbeschluss
über das Programm Gesamtmobilität 2027-2030**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom **XY, XY 2026**

beschliesst:

1. Die in der Beilage 1 dieses Kantonsratsbeschlusses aufgeführten Planungs- und Realisierungsmassnahmen inkl. Programmpakete und Sammelrubriken werden in das Programm Gesamtmobilität 2027-2030 aufgenommen.
2. Der Kantonsratsbeschluss tritt am 1. Januar 2027 in Kraft. Er ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Verzeichnis der Beilagen

- Beilage 1 Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030
- Beilage 2 Massnahmen weiterer Perioden (zur Information)
- Beilage 3 Karten mit Massnahmen je Wahlkreis
- Beilage 4 Abstandnahme von Massnahmen aus dem Bauprogramm 2023-2026
- Beilage 5 Kapitel 1.6, Bezug zu parlamentarischen Vorstössen
- Beilage 6 Kapitel 4.6, öV-Angebot, Erläuterungen zu Massnahmenpaketen
- Beilage 7 Kapitel 4.6, öV-Angebot, Erläuterungen zu Schlüsselplanungen

Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030

Planung		○ Option Beginn Realisierung	Kosten (Mio. Franken)	Aufwand per 2026 (Mio. Franken)	Beschluss Programm 2027-30		Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
Realisierung		Beginn Realisierung			Kosten (Mio. Franken)				
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung							
PGM-1-1001	1	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management (Planung)	5.0	2.2		3.9			
PGM-1-1006	6	Vitznau, Huseboden - Tschuepis, Optimierung Strassenraum, Buswendeschlaufe, Anpassung geometrisches Normalprofil	14.7	0.7	○	1.4			
PGM-1-1009	9	Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination	29.1	22.3		6.8			
PGM-1-1013	12	Luzern/Malters, Hohruti – Under Rängg, Brückenerweiterung, Optimierung Linienführung, RVA	21.0	1.0		1.9			
PGM-1-1014	13	Malters, neue Bushaltestellen, Massnahmen für Umsetzung neue Buslinie Malters-Littau-Kriens	2.1	1.5		1.1			
PGM-1-1015	14	Kriens, Eichwilstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer – Arsenalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil für Abschnitt Kantonsstrasse) (Planung)	0.5	0.1		0.4			
PGM-1-1016	15	Luzern, Staldenhof – Bodenhof - Thorenberg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr in Koordination Siedlungsentwicklung (Planung)	0.6	0.0		0.4			
PGM-1-1019	18	Schüpfheim, Unterdorf - Einmündung Bahnhofstrasse Süd, Optimierung Strassenraum, Anpassung geometrisches Normalprofil	8.7	0.3	○	0.7			
PGM-1-1020	19	Escholz matt-Marbach, Grenze Schüpfheim – Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage	3.5	1.5		3.2			
PGM-1-1021	20	Escholz matt-Marbach, Wiggen – Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke	15.6	11.8		3.8			
PGM-1-1022	21	Escholz matt-Marbach, Kröschenbrunnen Grenze Kanton Bern – Dürrenbach Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage und Teilausbau Kantonsstrasse	2.7	0.1		0.2			
PGM-1-1023	22	Malters/Werthenstein, neue Bushaltestellen aufgrund Verlängerung S77	2.6	1.1		1.6			
PGM-1-1024	23	Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse und Sanierung Kunstbauten	11.3	4.2		7.1			
PGM-1-1025	24	Menznau, Dorfanfang – Swiss Krono (Dorf exkl.), Anpassen bestehende Radverkehrsanlagen an Alternativroute (exkl. Alternativroute)	2.9	0.2	○	0.7			
PGM-1-1026	25	Alberswil, Dorf, Abschnitt Einmündung K 12 – Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil	19.7	5.1		14.6			
PGM-1-1029	27	Alberswil-Schötz Gesamtverkehrsoptimierung	20.0	0.0		1.0			
PGM-1-1030	28	Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil - Schötz, Variantenstudium und ZMB Aufhebung Niveauübergang Ettiswilerstrasse Willisau (Planung)	1.0	0.9		0.1			
PGM-1-1033	31	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	16.4	14.7		1.8			
PGM-1-1034	32	Neuenkirch, Mooschür – Hettbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangspforte aus Richtung Ruswil	2.7	0.1		0.4	○		
PGM-1-1035	33	Grosswangen, Rotmatte – Schutz, Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr mit Anpassung der Bushaltestellen an das BehiG	13.8	0.2		0.6			
PGM-1-1037	35	Luzern, Gütsch – Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und Fuss- und Veloverkehr	5.7	1.2		4.2			

Planung Realisierung			○ Option Beginn Realisierung Beginn Realisierung		Kosten (Mio. Franken)	Aufwand per 2026 (Mio. Franken)	Beschluss Programm 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung	Kosten (Mio. Franken)	Kosten (Mio. Franken)						
PGM-1-1041	39	Emmen, Sprengli, Teil 1: Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	8.0	1.3		6.1				
PGM-1-1042	40	Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengliplatz (inkl.) - Autobahnanschluss (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	8.0	0.6		2.7				
PGM-1-1043	41	Luzern, Gütsch – Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öffentlichen und Fuss- und Veloverkehr	18.3	1.3		15.1				
PGM-1-1044	42	Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrütli, Radverkehrsanlage	10.1	0.5		6.1				
PGM-1-1045	43	Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse, Radverkehrsanlage	6.4	2.5		2.3				
PGM-1-1046	44	Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48 – Unterwalden – Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg	36.2	17.9		15.8				
PGM-1-1047	45	Nottwil, Knoten Oberdorfstrasse – Kreisel Ey, Ausbau	10.8	0.4		0.6				
PGM-1-1048	46	Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten	2.8	0.2		2.6				
PGM-1-1049	47	Dagmersellen, Anpassen bestehende Bushaltestellen in Koordination Bauvorhaben Dritter	1.7	1.5		0.2				
PGM-1-1052	49 + 50	K 14: Geuensee, Schulhaus bis Sternenplatz (inkl.)	12.8	0.8	○	0.9				
PGM-1-1053	51	Triengen, Einmündung K 50 Rössliplatz – Einmündung K 52 (inkl.) – Coop/Post, Umgestaltung inkl. Neugestaltung Bushaltestellen	12.5	0.7		2.0				
PGM-1-1054	52	Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) – Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (Federführung Astra)	14.6	1.1		8.0				
PGM-1-1055	53	Rothenburg/Rain, Wegscheiden – Sandblatten, Erstellen Radverkehrsanlage	14.0	0.6		9.6				
PGM-1-1056	54	Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen)	86.5	5.2		21.3				
PGM-1-1057	55	Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	5.9	0.7		5.2				
PGM-1-1058	56	Rothenburg, Einmündung Buzibachstrasse – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	6.2	0.8		5.4				
PGM-1-1059	57 58	Eschenbach Umfahrung (Var. Ost optimiert), inkl. Massnahmen verbleibende Kantonsstrassen (Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr) (Planung)	2.0	0.0		2.0				
PGM-1-1060	57	Eschenbach Gesamtverkehrsoptimierung *)	100.0	0.0		1.1				
PGM-1-1062	59	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung öV	13.7	0.5	○	4.4				
PGM-1-1063	60	Ballwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungen) mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn in Koordination mit Projekt Gemeinde Verlegung Gemeindestrassen (Planung)	2.5	0.8		0.6				
PGM-1-1064	61	Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.) – Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage	22.0	1.1		20.9				
PGM-1-1065	62	Hitzkirch, Hitzkirch Dorf (exkl.) – Altwis Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg	3.3	0.1		1.7				
PGM-1-1066	63	Hitzkirch, Ortsdurchfahrt Altwis, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr	3.4	0.2		0.3				
PGM-1-1067	64	Aesch, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem	4.5	0.3		0.5				
PGM-1-1068	64 neu	Aesch, Aesch Dorf (exkl.) – Kantonsgrenze AG / LU, Rad- und Gehweg in Abstimmung Kanton AG (Planung)	0.2	0.0		0.1				
PGM-1-1070	65	Hochdorf Gesamtverkehrsoptimierung	45.0	0.0		1.0				
PGM-1-1073	68	Luzern, Maihof, Buswendeschlaufe mit Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG **)	2.6	2.5	○	0.2				

*) Eschenbach Gesamtverkehrsoptimierung: Teil des Konzepts ist auch die Realisierung von Doppelspurabschnitten der Bahnlinie für rund 60 Millionen Franken.

**) Überbrückende oder vorgezogene Massnahmen zur Busbeschleunigung können schon in der Umsetzungsperiode 2027-30 realisiert werden.

Planung Realisierung			○ Option Beginn Realisierung Beginn Realisierung		Kosten (Mio. Franken)	Aufwand per 2026 (Mio. Franken)	Beschluss Programm 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung	Kosten (Mio. Franken)	Kosten (Mio. Franken)						
PGM-1-1076	71	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	24.0	1.4		18.4				
PGM-1-1077	72	Buchrain, Buristutz, Erstellen Radverkehrsanlage	0.8	0.3		0.3				
PGM-1-1078	73	Beromünster, Tann – Locheten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse	17.6	2.2		15.4				
PGM-1-1079	74	Ettiswil, Zuswil – Kottwil Käserei, Ausbau Rad- und Gehweg	8.0	2.5	○	0.4				
PGM-1-1080	75	Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 1. Etappe Briseck; Einm. Feld – Abzw. Gass, Radverkehrsanlage abgestimmt auf Alternativroute entlang Luthern	4.6	0.8		3.8				
PGM-1-1081	76	Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 2. Etappe; Gettnau Dorf (exkl.) – Einm. Feld, Radverkehrsanlage	3.8	0.3		3.5				
PGM-1-1082	77	Zell, Briseck – Dorf (inkl.), Anpassen Kantonsstrasse an Führung Radverkehr über Alternativroute entlang Eisenbahntrasse (exkl. Alternativroute)	2.3	0.2		2.1				
PGM-1-1083	146	Zell, Hüswil – Grenze Kanton Bern, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, mit Anpassung geometrisches Normalprofil	5.5	0.2		0.5				
PGM-1-1084	78, 103	Luzern, Haltestelle Verkehrshaus (exkl.) - Kreisel Verkehrshaus (inkl.), Ausbau Verkehrsdehseibe inkl. BehiG-Ausbau der Bushaltestellen und Verbesserung der Veloinfrastruktur	0.8	0.7		0.1				
PGM-1-1085	79	Meierskappel, Anpassung/Neubau Bushaltestellen	2.0	0.9		1.1				
PGM-1-1086	80	Malters, Knoten K 33/33b	2.5	0.1		0.7				
PGM-1-1088	82	Wolhusen/Ruswil, Einmündung K 10 (exkl.) – Dorf Ruswil (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg mit Anpassung geometrisches Normalprofil	14.6	0.0		1.6				
PGM-1-1090	84	Escholzmatz-Marbach, Lammschlucht Abschnitt 2	42.1	4.1		38.0				
PGM-1-1091	85	Luthern, Hofstatt – Abzweigung Kreuzstiegen, Neubau Brücke, Radverkehrsanlagen	5.0	0.3		0.8				
PGM-1-1092	86	Reiden, Einmündung Industriestrasse, Umbau Knoten in einen Kreisel	2.7	2.5		1.9				
PGM-1-1093	87	Reiden, Sonnenkreisel (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (exkl.), Radverkehrsanlagen	2.9	0.0		2.8				
PGM-1-1094	88	Reiden, Industriestrasse - Wiggermatte, optimieren Gesamtverkehrssystem, Erstellen Radverkehrsanlage	9.0	0.0		0.7				
PGM-1-1095	89	Roggiswil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse und Erstellen Rad- und Gehweg	51.4	1.6		11.4				
PGM-1-1096	90	Nottwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage	11.0	0.3		4.1				
PGM-1-1097	91	Sempach, Schulhauskurve, Anpassung Knoten, Schulwegsicherung	2.9	2.5		1.3				
PGM-1-1098	92	Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreieckel) – Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil	25.6	0.3	○	0.3				
PGM-1-1099	93	Eich/Schenkon, Eich Einmündung Spillgässli (exkl.) – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil	30.6	0.4		1.6				
PGM-1-1100	94	Römerswil, Niffel – Traselingen, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassung geometrisches Normalprofil	20.0	2.0	○	0.8				
PGM-1-1101	95	Beromünster, Einmündung Westumfahrung – Gunzwil, Erstellen Radverkehrsanlage	5.9	0.6		5.0				
PGM-1-1102	96	Hitzkirch/Aesch, Einmündung Altwiserstrasse, Optimierung Veloquerung Mosen Richtung Altwis	0.5	0.1		0.5				
PGM-1-1103	97	Buchrain, Schachen – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	6.1	1.4		4.8				
PGM-1-1104	98	Inwil, Knoten Industriestrasse – Knoten Oberhofen mit Teilverlegung Kantonsstrasse K 65 a, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Förderung öV in Koordination Umfahrung Eschenbach	25.0	0.5		3.0				
PGM-1-1106	100	Luzern, Pilatusstrasse – Schweizerhofquai, Optimierung Strassenraum, Förderung öV und Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Bushaltestellen BehiG **)	8.0	0.0	○	1.4				
PGM-1-1108	102	Luzern, Haldenstrasse, Einmündung K 17 (exkl.) – Einmündung Bellerivestrasse, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen BehiG, Sanierung Entwässerung	7.0	3.5		1.2				
PGM-1-1110	104	Weggis, Einmündung Röhrlistrasse (exkl.) - Kreisel, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Anpassung geometrisches Normalprofil	2.2	0.1		0.3				

**) Überbrückende oder vorgezogene Massnahmen zur Busbeschleunigung können schon in der Umsetzungsperiode 2027-30 realisiert werden.

Planung			○ Option Beginn Realisierung		Beschluss Programm		Ausblick		Umsetzung
Realisierung		Beginn Realisierung	Kosten	Aufwand	2027-30		2031-34	nach 2034	offen
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung	(Mio. Franken)	per 2026 (Mio. Franken)	Kosten (Mio. Franken)				
PGM-1-1111	105	Weggis, öV-Anbindung an Seilbahn Weggis-Kaltbad, Anpassung Einmündung Rigistrasse	2.9	0.2		2.7			
PGM-1-1112	106	Weggis, neue Haltestelle Acher auf Kantonsstrasse	0.5	0.1		0.5			
PGM-1-1114	108	Luzern, Obergrundstrasse Kupferhammer - Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Verkehrsmanagement, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage **)	30.0	0.5	○	2.5			
PGM-1-1115	109	Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (Einn. Moosstrasse), Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	9.5	0.3		1.6			
PGM-1-1116	neu	Luzern, Zentralstrasse, Umgestaltung Kantonsstrasse zugunsten Verkehrsdrehscheibe und Förderung öV und FVV	15.0	0.5	○	1.5			
PGM-1-1120	110	Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Anpassung geometrisches Normalprofil, Erstellen Rad- und Gehweg	5.5	0.0		0.4			
PGM-1-1121	111	Malters, Anschluss Malters an K 10, Verbesserung Verkehrssicherheit	3.0	0.0		0.2			
PGM-1-1122	112	Malters, Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Optimierung Verzögerungs- und Beschleunigungsspur	2.5	0.0		0.2			
PGM-1-1126, PGM-1-1127, PGM-1-1128, PGM-1-1129, PGM-1-1130	164	Bushaltestelle Linie 80 Haltestellen	4.9	0.0		2.9			
PGM-1-1131	116	Bushaltestelle Linie 80 Altishofen Dorf	1.5	0.0		1.5			
PGM-1-1132	117	Neuenkirch/Ruswil, Dorf Hellbühl (exkl.) – Einmündung Neumüli/Rütimattstrasse (inkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil der Kantonsstrasse	16.0	0.3		0.7			
PGM-1-1135	120	Emmen, Sprengiplatz (exkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Siedlungsentwicklung	16.0	0.6		2.6			
PGM-1-1141	122 neu	Schenkon, Schwyzermatt, Optimierung Leistungsfähigkeit (Verkehrsmanagement, Knotenausbau), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination mit Erschliessung LUKS	4.0	0.3		1.1			
PGM-1-1142	122 neu	Schenkon, Knoten Zollhaus, bis Einmündung Krummbacherstrasse, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr, Verkehrssteuerung	4.0	0.3		1.1			
PGM-1-1143	122 neu	Oberkirch, Schellenrain, Verkehrssteuerung mit LSA	1.5	0.0		0.3			
PGM-1-1145	122 neu	Sursee, Sandgrube – Schlottermilch – Isebahn Vorstadt, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	16.0	0.0		2.0			
PGM-1-1147	122 neu	Schenkon, Sursee, Ziegelacher bis Einmündung Sempachstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Verkehrsregelung	3.4	0.0		0.4			
PGM-1-1149	123	Rothenburg, Flecken Abschnitt Fläckeweid - Gärbibach, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	3.0	0.4		0.2			
PGM-1-1151	125	Emmen, Seetalstrasse, Seetalplatz (exkl.) – Einn. Reusseggstrasse, Optimierung Strassenraum, Förderung öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr	40.0	1.0		2.0			
PGM-1-1152	126	Emmen, Einmündung K16/31a (Reusseggstrasse) – Emmen Dorf – Kreisel Waltwil, Optimierung Strassenraum, Förderung öV, Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr	40.0	3.4		1.6			
PGM-1-1153	127	Emmen, Kreisel Waltwil – Waldbirücke, Anpassung Bushaltestellen an BehiG, Wendeanlage öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr	5.0	0.4		0.7			

**) Überbrückende oder vorgezogene Massnahmen zur Busbeschleunigung können schon in der Umsetzungsperiode 2027-30 realisiert werden.

Planung Realisierung		○ Option Beginn Realisierung Beginn Realisierung	Kosten (Mio. Franken)	Aufwand per 2026 (Mio. Franken)	Beschluss Programm 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung			Kosten (Mio. Franken)			
PGM-1-1154	128	Baldegg, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrasse), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn (Planung)	0.2	0.0				
PGM-1-1156	130	Hitzkirch, Ortsdurchfahrt Gelfingen, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn (Planung)	0.2	0.0				
PGM-1-1157	131	Hitzkirch, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (Planung)	0.2	0.0				
PGM-1-1160	134	Ermensee, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn (Planung)	0.1	0.0				
PGM-1-1161	135	Luzern, Löwenplatz – Einm. K2, Zürichstrasse, Alpenstrasse, Löwenstrasse, Optimierung Strassenraum, Förderung öV und Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Bushaltestellen BehiG **)	7.6	0.1	○	0.6		
PGM-1-1162	136	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	8.7	0.1	○	0.8		
PGM-1-1163	137	Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr **)	40.0	0.5	○	2.0	○	
PGM-1-1164	138	Ebikon, Grenze Stadt Luzern - Schachenweid (exkl.), FlaMa Zurbringer Rontal, Haltestelle St.Klemens	9.1	0.1		1.1		
PGM-1-1165	139	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Weichenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	12.0	0.2	○	0.5		
PGM-1-1167	141	Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (inkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Lichtsignalanlagen und Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	7.6	0.1		0.4		
PGM-1-1169	143	Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten	3.4	0.0		0.3		
PGM-1-1171	145	Schenkon, Zellfeld – Tannberg, RVA, Ausbau	17.1	0.6		0.7		
PGM-1-1174	149	Kriens, Ringstrasse Hinterschlund, öV-Förderung (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierungen Einmündungen Gemeindestrassen	3.0	0.1		0.4		
PGM-1-1179	154	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmatweg (exkl.) – Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur) mit Berücksichtigung Entwicklung Luzern Süd	4.0	0.3		0.3		
PGM-1-1180	155	Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis, Planung über den gesamten Strassenzug für den Gesamtverkehr. Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. BehiG und RBus-Massnahmen	22.0	0.0		0.6		
PGM-1-1184	159	Altbüren/Pfaffnau (St.Urban), Erstellen Rad- und Gehweg	11.0	0.0		0.6		
PGM-1-1190	165	Reiden, Einmündung K 13 - Bahnübergang (inkl.), Verbesserungen für den Gesamtverkehr (Planung)	0.8	0.2		0.6		
PGM-1-1191	166	Reiden, Langnau Innerorts, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG (Planung)	0.8	0.0		0.8		
PGM-1-1193	168	Buttisholz/Nottwil, Fürti - Bühl, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	4.0	0.2		0.6		
PGM-1-1195	170	Rain, Sandblatten - Schützenhaus, Optimierung Strassenraum	9.5	0.0		0.6		
PGM-1-1200	175	Hitzkirch/Hämikon, Ausserdorf - Altwiserbach, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	4.0	0.2		3.8		
PGM-1-1201	176	Aesch/Schongau, Abzweigung K 16 – Einmündung Niederschongauerstrasse, Rad- und Gehweg (Planung)	0.2	0.0		0.2		
PGM-1-1203	99, 177, 178	Buchrain, Knoten K65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit; inkl. neue Bushaltestellen	25.0	3.1		8.7		

**) Überbrückende oder vorgezogene Massnahmen zur Busbeschleunigung können schon in der Umsetzungsperiode 2027-30 realisiert werden.

Planung		○ Option Beginn Realisierung	Kosten (Mio. Franken)	Aufwand per 2026 (Mio. Franken)	Beschluss Programm 2027-30		Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
Realisierung		Beginn Realisierung			Kosten (Mio. Franken)				
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung							
PGM-1-1204	179	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg (Planung)	0.8	0.0		0.8			
PGM-1-1206	200	Luzern, Pilatusstrasse – Seebücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen)	20.0	0.0		1.0	○		
PGM-1-1207	201	Wolhusen / Werthenstein Umfahrung Süd (Var. SU1), inkl. Anpassungen Kantonsstrassen (Planung)	2.0	0.0		2.0			
PGM-1-1208	[201]	Wolhusen Gesamtverkehrsoptimierung	12.0	0.0		1.0			
PGM-1-1210	203	Luzern, Kasernenplatz - Gütsch, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr	7.5	0.5		1.0			
PGM-1-1211	204	Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr	40.0	0.3		0.9			
PGM-1-1212	205	Luzern, Reussportbrücke	40.0	0.4		1.4			
PGM-1-1237	101	Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage mit lokaler Anpassung der Seebücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse – Schiffsteg, Anbindungen Fussgängerunterführungen Pilatusstrasse Nord (Planung)	3.8	3.3		0.5			
PGM-1-1339	-	Eschenbach, zusätzliche Bushaltestelle im Bereich Kreisel Rothli für Linie 112	1.5	0.0		0.2			
PGM-1-1340	-	Luzern Littau, Bushaltestelle und Wendemöglichkeit Tschuopis (Lead vif)	1.5	0.0		1.5			
PGM-1-1341	-	Hildisrieden, zusätzliche Bushaltestelle bei Kreisel Zentrum für neue Linie 91	1.5	0.0		0.2			
PGM-1-1342	-	Buttisholz, neue Bushaltestelle Industrie für Verlängerung Linie 60 und 62	1.5	0.0		0.2			
PGM-1-1343	-	Ebersecken, neue Bushaltestelle an Haltestelle Unterdorf Richtung Altbüron für Verlängerung Linie 275	1.5	0.0		0.2			
PGM-1-1345	-	Nebikon, Altishofen, Dagmersellen, Verkehrs- management/ Busbeschleunigungsmassnahmen	5.0	0.0		0.2	○		
PGM-1-1346	-	Nottwil, neue Bushaltestelle für Verlängerung Linie 70	1.5	0.0		0.2			
PGM-1-1348	-	Sempach, neue Bushaltestelle Schlacht für neue Linie 91	1.5	0.0		0.2			
PGM-1-1350	-	Willisau, Knoten Wellisareal Umfahrungstrasse und Knoten K40 (BVD) sowie Ausbau Rad-/Gehweg, Bauvorhaben Dritter	0.0	0.0		0.0			
PGM-1-1355	-	Ebikon, Luzern, Abschnitt Sedel bis Ibach, Massnahmen Fuss- und Veloverkehr im Zusammenhang Bypass Luzern (Planung)	0.2	0.0		0.2			
PGM-1-1356	125 neu	Emmen, Bahnunterführung Seetalplatz (Planung)	1.0	0.0		1.0			
PGM-1-1357	125 neu	Emmen, Seetalplatz, Ausbau Bushof, Sanierung gemäss BehiG	3.5	0.0		0.5			
PGM-1-1358	-	Malters, Abzw. K33 - Dorfausgang	5.0	0.1		4.6			

Programmpakete und Sammelrubriken (vgl. Kapitel 4.3 und 4.4)

	Kosten in Umsetzungsperiode 2027-30
Programmpaket Behindertengleichstellung	41 Millionen Franken
Programmpaket Umsetzung Velonetzplanung	10 Millionen Franken
Programmpaket Strassenabwasserbehandlung	3 Millionen Franken
Sammelrubriken ***)	32 Millionen Franken

***) ohne Sammelrubrik für Vorhaben Dritter, die nicht im Aufgabenbereich Strassen finanziert ist

Massnahmen weiterer Perioden (zur Information)

Planung		○ Option Beginn Realisierung	Kosten	Beschluss	Ausblick		Umsetzung
Realisierung		Beginn Realisierung	(Mio. Franken)	2027-30	2031-34	nach 2034	offen
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung					
PGM-1-1028	27, 29, 30	Alberswil Schötz Umfahrung (Variante West UASW_G), inkl. Anpassungsmassnahmen verbleibende Kantonsstrassen (Planung)	2.0				
PGM-1-1069	65 66	Hochdorf Römerswil Hohenrain Umfahrung (Var. West nah/Süd teilüberdeckt), inkl. Massnahmen verbleibende Kantonsstrassen (Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr) (Planung)	2.0				
PGM-1-1109	103	Luzern, Einmündung Lidostrasse – Einmündung K 30 – Einmündung Lidostrasse, Sanierung Haltestellen, Sanierung Entwässerung	5.0				
PGM-1-1113	107	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage	16.0				
PGM-1-1124	114	Entlebuch/Hasle, Entlebuch Dorf (exkl.) – Farbschachen – Dorf Hasle (exkl.), Radverkehrsanlage, Massnahme offen	3.3				
PGM-1-1125	115	Nebikon, Knoten Wellberg-/Bahnhofstrasse, öV-Förderung (z.B. Lichtsignalanlage), Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	2.8				
PGM-1-1133	118	Ruswil, Zentrum, neues Verkehrskonzept Ortsdurchfahrt (Planung)	0.5				
PGM-1-1134	119	Ruswil, Optimierung Knoten Rüediswiler-/Leinstr.	3.5				
PGM-1-1136	121	Knutwil, Einmündung K 44 – Galerie, Erstellen Radverkehrsanlage	2.9				
PGM-1-1146	122 neu	Mauensee, Sursee, Chotten – Isebahn Vorstadt, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	8.0				
PGM-1-1150	124	Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.) – Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage	5.0				
PGM-1-1155	129	Hochdorf, Baldegg, Optimierung resp. Umgestaltung bestehende Bushaltestelle Bahnhof Baldegg	0.8				
PGM-1-1158	132	Hitzkirch, Umfahrung Hitzkirch (exkl. umzuklassierende Kantonsstrassen) (Planung)	0.5				
PGM-1-1159	133	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg in Koordination mit Vorhaben am Knoten Oberhofen/Industriestrasse	3.3				
PGM-1-1168	142	Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr	4.7				
PGM-1-1172	147	Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr auf der Ringstrasse	10.0				
PGM-1-1173	148	Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) mit Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse	7.0				
PGM-1-1175	150	Kriens/Horw, Schlund – Kreisel Merkur, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement	3.8				
PGM-1-1176	151	Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof – Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse mit Unterführung	10.0				
PGM-1-1177	152	Horw, Kreisel Bahnhof – Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse	7.6				

Planung		○ Option Beginn Realisierung	Kosten	Beschluss	Ausblick		Umsetzung
Realisierung		Beginn Realisierung	(Mio. Franken)	2027-30	2031-34	nach 2034	offen
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung					
PGM-1-1178	153	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil	5.3				
PGM-1-1181	156	Escholz matt-Marbach/Flühli, Under Tendli – Hinder Lamm	13.0				
PGM-1-1182	157	Flühli, Kirche Sörenberg - Schwändelibrücke, Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	5.5				
PGM-1-1183	158	Zell/Fischbach, Grastrocknungsanlage – Dorf Fischbach (exkl.), Optimierung Strassenraum, Anpassen Bushaltestellen an BehiG	2.5				
PGM-1-1185	160	Pfaffnau/St. Urban, Einmündung K 46 (exkl.) - Kantonsgrenze Bern, Radverkehrsanlage, Wendeanlage und Bushaltestelle Klink St. Urban gemäss BehiG	4.3				
PGM-1-1186	161	Wauwil/Mauensee, Kaltbach, Einn. Bergstrasse Wauwil – Rankhof Kaltbach, Rad- und Gehweg	8.0				
PGM-1-1188	163	Egolzwil, Dorf, Optimierung Verkehrssystem Kantonsstrasse mit Erhöhung Verkehrssicherheit	2.1				
PGM-1-1192	167	Reiden, Zihlmatt (exkl.) - Richenthal, Rad- und Gehweg mit Teilausbau Strasse	6.0				
PGM-1-1198	173	Hochdorf/Hohenrain, Hochdorf Dorf (exkl.) – Hohenrain Dorf (exkl.), Rad- und Gehweg (Planung)	0.2				
PGM-1-1199	174	Hohenrain, Abzweigung K 16 – Lieli, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil inkl. Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	5.0				
PGM-1-1205	180	Inwil, Ortsdurchfahrt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen)	8.0				
PGM-1-1209	202	Hasle, Dorf Hasle, Radverkehrsanlage, Massnahme offen	3.5				
PGM-1-1213	206	Knutwil, neue Bushaltestelle Gewerbegebiet Kantonsstrasse/Baumgarten St. Erhard	0.5				
PGM-1-1214	207	Knutwil, Baumgarten - Knoten K 13/44 - Sonnhalde, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen	4.0				
PGM-1-1215	208	Triengen, Abschnitt Guggisberg – Marchstein, Rad- und Gehweg	5.0				
PGM-1-1216	209	Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	3.3				
PGM-1-1218	211	Hitzkirch/Beromünster, Mosen, Einmündung K 58 – Grenze Kanton Aargau, Radverkehrsanlage, 2. Etappe (Abzweigung Alternativroute – Kantonsgrenze AG)	2.1				
PGM-1-1219	212	Root, Längebold, Kreisel - Bushaltestelle Wiesstrasse, Ergänzen Trottoir	0.6				
PGM-1-1220	213	Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantonsgrenze AG, Radverkehrsanlagen	5.5				
PGM-1-1221	214	Mauensee, Einmündung Schulhausstrasse - Einmündung Mauensee-St. Erhard-Strasse, Verbessern Verkehrssicherheit, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG	2.9				
PGM-1-1222	215	Udligenswil, Chräi - Grenze Gemeinde Meierskappel, Optimierung Strassenraum	4.9				
PGM-1-1223	216	Meierskappel, Grenze Gemeinde Udligenswil - Dietisberg, Optimierung Strassenraum	4.9				
PGM-1-1224	217	Malters/Schwarzenberg, Malters Dorf (exkl.) - Schwarzenberg Dorf (exkl.), Optimierung Strassenraum	6.0				
PGM-1-1225	218	Flühli, Schintmoos – Dorf Flühli, Erstellen Rad- und Gehweg	4.0				
PGM-1-1226	219	Flühli, Rotbachbrücke – Südelhöhe, Erstellen Rad- und Gehwe	4.0				

Planung		○ Option Beginn Realisierung	Kosten	Beschluss	Ausblick		Umsetzung
Realisierung		Beginn Realisierung	(Mio. Franken)	2027-30	2031-34	nach 2034	offen
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung					
PGM-1-1228	221	Luthern, Abzweigung Kreuzstiegen – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg	4.0				
PGM-1-1229	222	Zell/Ufhusen, Hüswil – Ufhusen, Erstellen Rad- und Gehweg	4.0				
PGM-1-1230	223	Schötz, Dorf (exkl.) – Grenze Ebersecken, Teilausbau Strasse inkl. Verlegung Einmündung K 43 in Feldstrasse	3.5				
PGM-1-1231	224	Nebikon, Einmündung Stägenrain – Büelen, Radverkehrsanlage mit Anpassung geometrisches Normalprofil	2.5				
PGM-1-1232	225	Buttisholz, Bereich Schloss, Fussgängerquerung	0.5				
PGM-1-1233	226	Römerswil, Traseligen – Herlisberg, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil (Planung)	0.1				
PGM-1-1234	227	Römerswil/Hitzkirch, Abzweigung K 56 – Retschwil, Rad- und Gehweg, Anpassen geometrisches Normalprofil (Planung)	0.1				
PGM-1-1235	228	Aesch/Hitzkirch, Abzweigung K 16 – Einmündung K 16 a, Aesch – Mosen, Neu- und Ausbau Rad- und Gehweg (Planung)	0.2				
PGM-1-1236	229	Hitzkirch/Müswangen, Dorf, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestelle gemäss BehiG	4.0				
PGM-1-1261	-	Willisau, Verkehrsmanagement/ Busbeschleunigungsmassnahmen insb. Zufahrten Bahnhof	5.0				
PGM-1-1347	-	Triengen, neue Bushaltestellen Forum, Gisler und Abzw. Bahnhof	1.5				
PGM-1-1349	-	Willisau, Dosierstelle und Busspur mit Radverkehrsanlage (Hauptroute)	3.2				

Karten mit Massnahmen je Wahlkreis

Überblick Ganzer Kanton

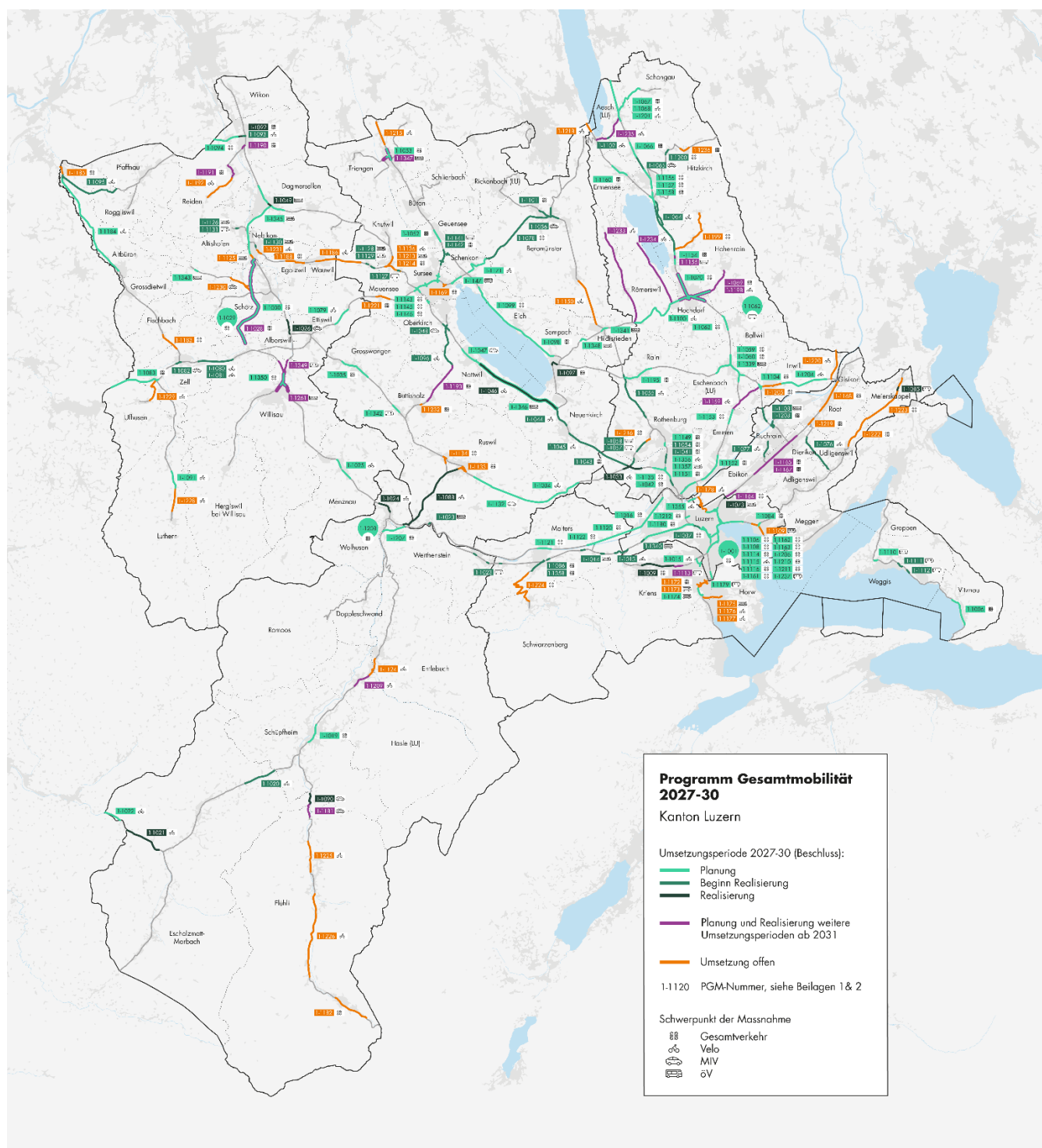
Luzern Stadt und Land

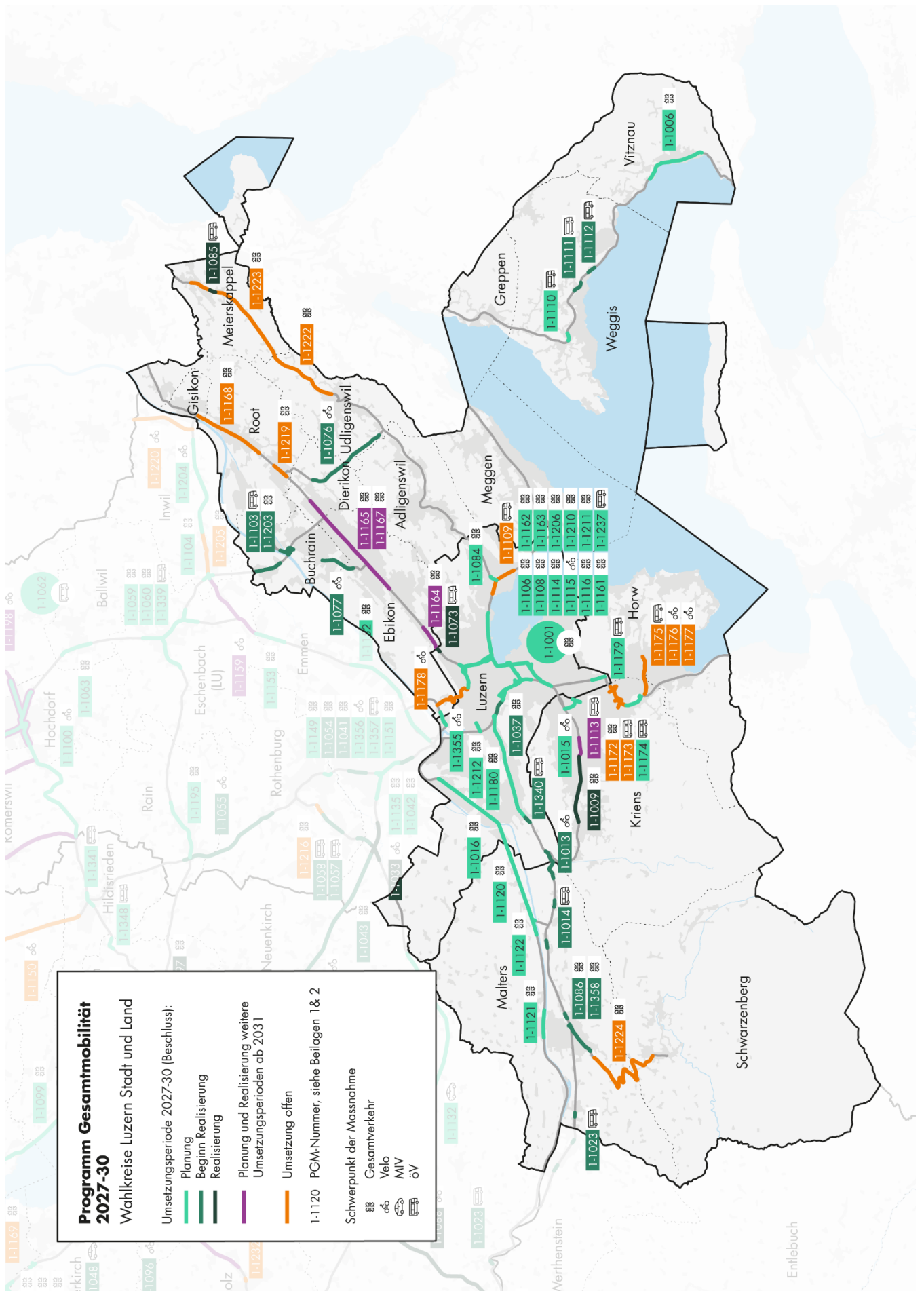
Entlebuch

Hochdorf

Sursee

Willisau





Programm Gesamtmobilität 2027-30

Wahlkreis Entlebuch

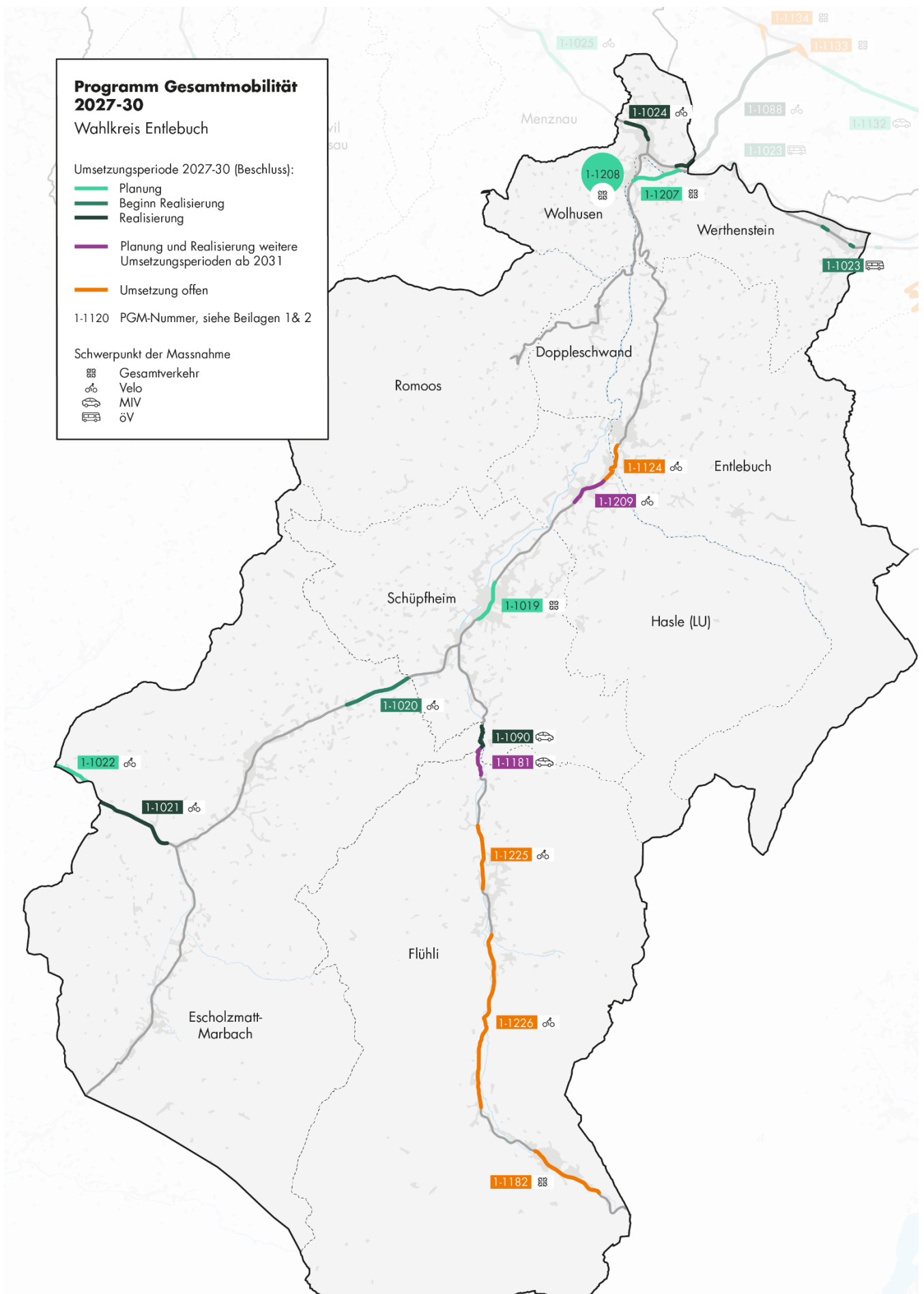
Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss):

- Planung
- Beginn Realisierung
- Realisierung
- Planung und Realisierung weitere Umsetzungsperioden ab 2031
- Umsetzung offen

1-1120 PGM-Nummer, siehe Beilagen 1 & 2

Schwerpunkt der Massnahme

- ⊞ Gesamtverkehr
- 🚲 Velo
- 🚗 MIV
- 🚌 öV



	Gesamtverkehr
	Velo
	MIV
	öV



**Programm Gesamtmobilität
2027-30**
Wahlkreis Willisau

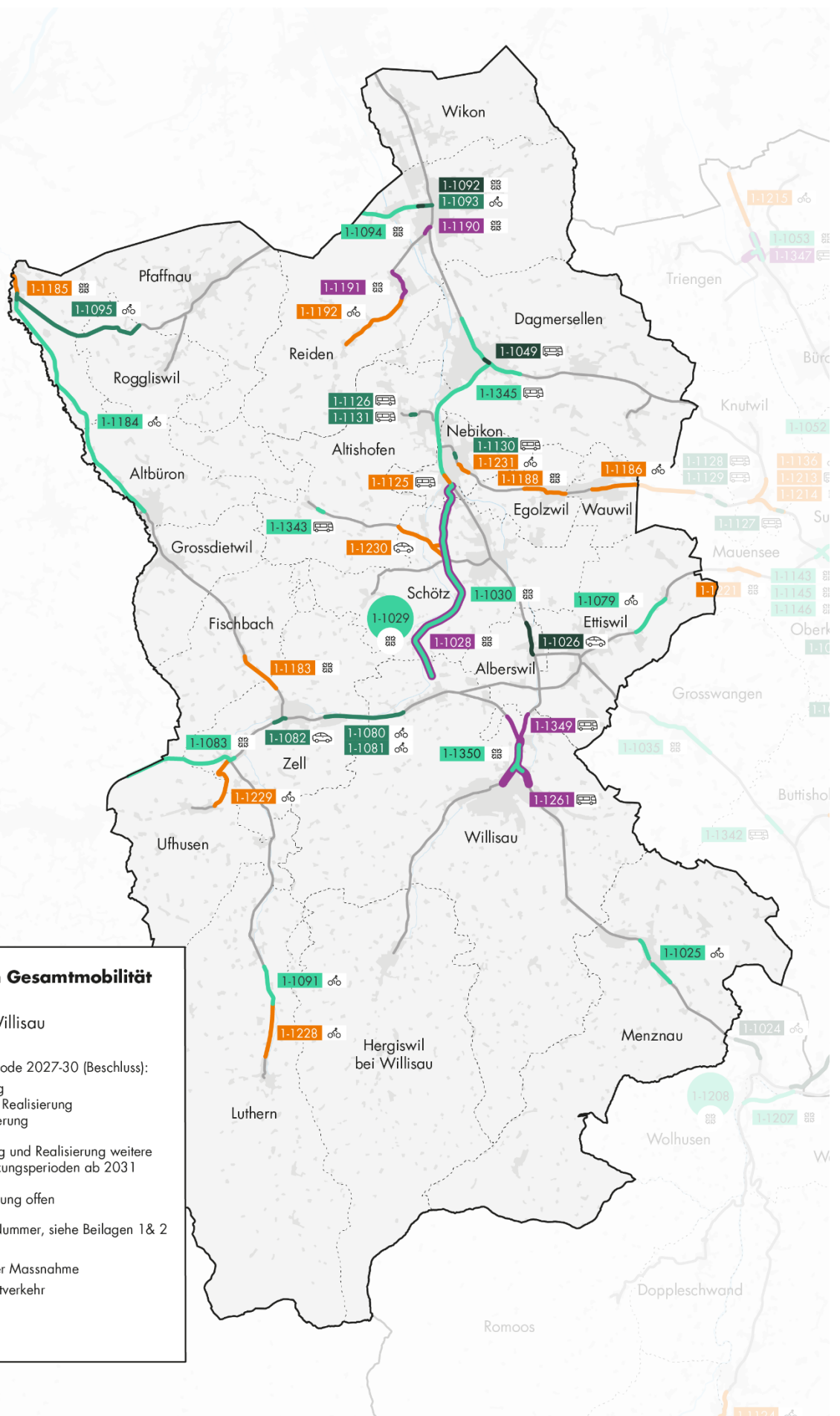
Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss):

- Planung
- Beginn Realisierung
- Realisierung
- Planung und Realisierung weitere Umsetzungsperioden ab 2031
- Umsetzung offen

1-1120 PGM-Nummer, siehe Beilagen 1 & 2

Schwerpunkt der Massnahme

- Gesamtverkehr
- Velo
- MIV
- öV



Abstandnahme von Massnahmen aus dem Bauprogramm 2023-2026

PGM-Nummer	BP-Nr	Bezeichnung	Begründung
PGM-1-1031	29	Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung Oberdorfstrasse, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	Im Umfeld des Umfahrungsprojekts ist eine Gesamtverkehrsoptimierung Teil des Massnahmenprogramms. Massnahmen im Perimeter werden in diese integriert.
PGM-1-1032	30	Schötz, Einmündung Oberdorfstrasse – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	Im Umfeld des Umfahrungsprojekts ist eine Gesamtverkehrsoptimierung Teil des Massnahmenprogramms. Massnahmen im Perimeter werden in diese integriert.
PGM-1-1050	48	Geuensee/Sursee/Schenkon, öv-Trasse zwischen Sursee Industrie und K 14 Bereich Zollhus, Planung	Aufgrund des neuen Standorts LUKS wird die Massnahme nicht weiterverfolgt, sondern durch andere Massnahmen aus der Planung im Raum Sursee ersetzt.
PGM-1-1051	49	Geuensee, Schulhaus-Kapelle, Anpassung GNP und RVA	Die Massnahme wird mit einer anderen Massnahme zusammengeführt.
PGM-1-1061	58	Eschenbach, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung und Anpassung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Eschenbach mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr	Im Umfeld des Umfahrungsprojekts ist eine Gesamtverkehrsoptimierung Teil des vorliegenden Massnahmenprogramms Mobilität. Massnahmen im Perimeter werden in diese integriert.
PGM-1-1071	66	Hochdorf, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrassen), Optimierung Gesamtverkehrssystem an Umfahrung Hochdorf mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr	Im Umfeld des Umfahrungsprojekts ist eine Gesamtverkehrsoptimierung Teil des vorliegenden Massnahmenprogramms Mobilität. Massnahmen im Perimeter werden in diese integriert.
PGM-1-1074	69	Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Bevorzugungen, Haltestellen)	Die Massnahme wird aufgeteilt auf verschiedene andere Massnahmen.
PGM-1-1075	70	Dierikon, Bereich Einmündung Rigistrasse, Bushaltestellen	Die Anliegen werden im Rahmen anderer Massnahmen verfolgt.
PGM-1-1123	113	Wolhusen, Aufhebung Niveauübergang	Die Studie zur Umfahrung ergab unter anderem einen Verzicht auf diese Massnahme. Ein möglicher Handlungsbedarf wird im Rahmen der Gesamtverkehrsoptimierung untersucht.

PGM-1-1137	122	Mauensee/Oberkirch/Schenkon/Sursee, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur, Busschleuse)	Die Anliegen werden im Rahmen anderer Massnahmen verfolgt.
PGM-1-1166	140	Ebikon, Einmündung Schlösslistrasse (inkl.) – Einmündung Dorfstrasse, Bauvorhaben Dritter, Untertunnelung Kantonsstrasse in Koordination mit Kantonsstrassenprojekt Optimierung Gesamtverkehrssystem (Bauvorhaben Dritter)	Neue Studien auf der Basis einer Zentrumsplanung überprüfen frühere Massnahmenideen und führen möglicherweise zu anderen Massnahmen.
PGM-1-1170	144	Schenkon, Kreisel Zellburg – Kreisel Zellfeld – Chommlibachbrücke, Radverkehrsanlagen, zusätzliche Bushaltekanten Haltestelle Zellfeld im Zusammenhang mit öV-Erschliessung neues Spital Sursee, Optimierung Bushaltestellen gemäss BehiG	Die verschiedenen Anliegen werden einzeln und je nach Dringlichkeit verfolgt.
PGM-1-1187	162	Wauwil, Dorf, Erhöhung Verkehrssicherheit in Koordination Sanierung Strasse	Die Planung ist noch nicht gestartet. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Velonetzplanung wird der Handlungsbedarf neu beurteilt.
PGM-1-1194	169	Sempach, Knoten Luzerner-/Seeland-/Hubelstrasse (Bauvorhaben Dritter)	Aus Sicht des Kantons ist kein zwingender Handlungsbedarf gegeben.
PGM-1-1196	171	Rickenbach, Rüchlig – Weiler Niderwil, Neubau Trottoir in Koordination Sanierung Strasse	Die Planung ist noch nicht gestartet. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Velonetzplanung wird der Handlungsbedarf neu beurteilt.
PGM-1-1197	172	Hitzkirch, Mosen Bergweg – Einmündung alte Schwarzenbachstrasse, Erstellen Trottoir in Koordination Sanierung Strasse	Die Planung ist noch nicht gestartet. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Velonetzplanung wird der Handlungsbedarf neu beurteilt.
PGM-1-1217	210	Hitzkirch, Gelfingen, neue Bushaltestelle L109	Die Planung ist noch nicht gestartet. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Busangebotsmassnahme wird der Handlungsbedarf neu beurteilt.
PGM-1-1227	220	K 40 Willisau, Kreisel Grundmatt (exkl.) – Kreisel Bruggmatt, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr, Planung	Die Planung noch nicht gestartet. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Velonetzplanung und von öV-Massnahmen wird der Handlungsbedarf neu beurteilt.

Kapitel 1.6, Bezug zu parlamentarischen Vorstössen

Parlamentarische Vorstösse

Die folgenden hängigen Vorstösse, die von Ihrem Rat erheblich oder teilweise erheblich erklärt worden sind, haben einen Bezug zum Programm Gesamtmobilität und werden im vorliegenden Bericht indirekt behandelt:

1. [Postulat P 508](#) von Yvonne Zemp Baumgartner über die Überarbeitung des Radroutenkonzepts vom 30. Januar 2018, erheblich erklärt am 19. Juni 2018,
2. [Postulat P 178](#) von Daniel Keller über eine Park-and-ride-Anlage im Gebiet der neu geplanten Reussportbrücke vom 27. Januar 2020, erheblich erklärt am 7. September 2020,
3. [Postulat P 854](#) von Gaudenz Zemp über die Priorisierung des Wirtschaftsverkehrs vom 16.05.2022, erheblich erklärt am 20. März 2023,
4. [Postulat P 1053](#) von Andy Schneider über öV-Angebotsstufe 2 im Entwicklungsschwerpunkt Rothenburg (ESP Rothenburg) vom 30. Januar 2023, erheblich erklärt am 4. Dezember 2023,
5. [Postulat P 116](#) von Daniel Rüttimann über die Mobilitätsentwicklung im Luzerner Seetal mit konstruktiver und frühzeitiger Kooperation von SBB und Verkehrsverbund Luzern vom 4. Dezember 2023, erheblich erklärt am 16. September 2024,
6. [Postulat P 168](#) von Sarah Bühler-Häfliger über eine konsequente Busbeschleunigung im öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern vom 18. März 2023, teilweise erheblich erklärt am 28. Oktober 2024
7. [Postulat P 170](#) von Laura Spring namens der Kommission Verkehr und Bau über die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur vom 18. März 2023, erheblich erklärt am 16. September 2024,
8. [Postulat P 192](#) von Gianluca Pardini über die Mittelverwendung aus der Causa VBL vom 6. Mai 2024, teilweise erheblich erklärt 3. Dezember 2024,
9. [Postulat P 444](#) von Adrian Nussbaum über die konsequente Umsetzung von Postulat P 518 über eine Mobilitätsstrategie des gesamten Kanton Luzern vom 12. Mai 2025, hängig,
10. [Motion M 208](#) von Yvonne Zemp Baumgartner über die Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes für die Erstellung von Radrouten ausserhalb des Kantonsstrassennetzes vom 28. Januar 2020, erheblich erklärt am 30. November 2020 und
11. [Motion M 847](#) von Korintha Bärtsch über die Förderung von Park-and-ride-Anlagen im Kanton Luzern vom 22. März 2022, teilweise erheblich erklärt am 20. März 2023,
12. [Motion M 546](#) von Bernhard Steiner über eine faire und verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Luzern vom 15.09.2025, hängig.

Bemerkungen zum Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern

Im Zusammenhang mit der Beratung der Botschaft Zukunft Mobilität im Kanton Luzern wurden zwei Bemerkungen überwiesen. Zum Umgang respektive aktuellem Stand wird nachfolgend Stellung genommen.

Antragssteller/in	VBK
Seite	44 / Kapitel 7 Strategische Stossrichtungen
Bemerkung:	Der Kanton unterstützt eine flächendeckende Breitbandversorgung.
Stellungnahme:	Die Grundversorgung mit Telekommunikationsdiensten ist Aufgabe des Bundes. Die Gemeinden und die Regionalen Entwicklungsträger (RET) sind für den Ausbau in ihren Gebieten zuständig. Mit der «Strategie Breitbanderschliessung mit Fokus auf die Versorgung ländlicher Räume» trägt der Kanton dazu bei, die Breitbandversorgung im ländlichen Raum massgeblich zu verbessern. Die Finanzierung ist durch Telekommunikationsanbieter, Gemeinden und teilweise auch Private sicherzustellen. Die derzeitigen Aktivitäten sind insbesondere koordinieren-der Art.

Antragssteller/in	VBK
Seite	44 / Kapitel 7 Strategische Stossrichtungen
Bemerkung:	Im Agglomerationsraum aller Zentren werden Umsteigemöglichkeiten mit Hubs mit genügend Parkplätzen gefördert.
Stellungnahme:	Verkehrsdrehscheiben, meist Bus- oder Bahnhöfe, bieten attraktive und einfache Umsteigemöglichkeiten zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Mit einer Konzeptstudie typisiert und verortet der Kanton Luzern Umsteigepunkte und legt Standards für Verkehrsdrehscheiben fest. Mit dieser Grundlage werden Verkehrsdrehscheiben systematisch beurteilt und der Verbesserungsbedarf erkannt. Gemeinsam mit Gemeinden und weiteren Akteuren arbeitet der Kanton am standortgerechten Ausbau der Verkehrsdrehscheiben.

Bemerkungen zum öV-Bericht 2023-2026

Im Zusammenhang mit der Beratung der Botschaft öV-Bericht 2023-2026 wurden 17 Bemerkungen überwiesen. Zum Umgang respektive aktuellem Stand wird nachfolgend Stellung genommen.

Antragssteller/in	VBK
Seite	20 / 2.3.2 Digitalisierung
Bemerkung:	Die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs muss vorangetrieben werden und die Entwicklung neuer Technologien gilt es eng mitzuverfolgen sowie bei ausgewiesenem Nutzen zu implementieren.
Stellungnahme:	Die Digitalisierung des öV ist in verschiedenen Dimensionen Tagesgeschäft, sei es für effizientere betriebliche Prozesse, im Hinblick auf automatisiertes Fahren, für die Planung, sowie auch gegenüber den Kunden für die Information und den Vertrieb.

Antragssteller/in	VBK
Seite	38 / 3.2 Ziele

Bemerkung:	Die Erreichung der Modal-Split Ziele für den öV sind in Zukunft konsequenter zu verfolgen, dies mit Verdichtung auf dem bestehenden Netz und wenn nötig auch mit weiteren Ausbauten (Hardware und Software).
Stellungnahme:	Angebotsverbesserungen werden im Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel laufend umgesetzt. Mindestens so relevant zur Erreichung der Modalsplit-Ziele ist eine bessere Pünktlichkeit; welche die Umsetzung verschiedener komplexer Busbeschleunigungsmassnahmen erfordert. Diese werden im Rahmen der politischen, finanziellen und personellen Möglichkeiten schrittweise realisiert.
Antragssteller/in Seite	VBK 38 / 3.2 Ziele
Bemerkung:	Der Kostendeckungsgrad bis 2026 sollte auf 61 Prozent erhöht werden. Dies soll durch Leistungs- und Effizienzsteigerungsmassnahmen und nicht durch die Erhöhung der Ticketpreise erreicht werden.
Stellungnahme:	Bezogen auf den gesamten vom VVL mitbestellten Angebotsumfang wird diese Vorgabe mit einem Kostendeckungsgrad von 65 Prozent übertroffen. Bezogen auf den nur innerhalb des Kantons bestellten Angebotsumfang wird der Kostendeckungsgrad 59 Prozent betragen. Die Teuerung machte eine Tarifmassnahme per Ende 2023 notwendig.
Antragssteller/in Seite	VBK 42 / 4.2.3 Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität
Bemerkung:	Beim Bau oder bei der Sanierung von grösseren Haltestellen, bzw. Bushubs ist darauf zu achten, dass WC-Anlagen für Personal und Reisende zur Verfügung stehen. Mit der Erstellung ist gleichzeitig festzulegen, wer die Kosten für den Betrieb und Unterhalt trägt.
Stellungnahme:	WC-Anlagen liegen üblicherweise in der Zuständigkeit der Standortgemeinde. Der Kanton bringt sich bei entsprechenden Projekten auch auf Basis der Studie zu Verkehrsdrehscheiben für eine zeitgemässe Ausstattung ein.
Antragssteller/in Seite	VBK 42 / 4.3.2 Nationale Anbindung
Bemerkung:	Der Kanton Luzern muss sich dafür einsetzen, dass der Halbstundentakt zwischen Bern und Luzern so schnell wie möglich eingeführt wird.
Stellungnahme:	Der Kanton setzt sich mit Vehemenz für eine möglichst rasche Realisierung des Halbstundentakts Luzern-Bern ein. Limitierend sind die zur Verfügung stehenden bzw. im Bau befindlichen Schienen-Infrastrukturen.
Antragssteller/in Seite	VBK 44 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume)
Bemerkung:	Die Infrastruktur (z.B. Parkiermöglichkeiten) im Umfeld von Hubs muss so gestaltet werden, dass sie die kombinierte Mobilität fördert und begünstigt.

Stellungnahme:	Die Studie Verkehrsdrehscheiben zeigt auf, welche Ausstattungselemente für welche Typen von Hubs zweckmässig sind; mit dem Ziel, die kombinierte Mobilität zu unterstützen.
Antragssteller/in Seite	VBK 44 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume)
Bemerkung:	Ab dem Bezug des zentralen Verwaltungsgebäudes erhalten die Fahrgäste des RE aus dem Entlebuch und Willisau/Wolhusen eine gute Verbindung an den Seetalplatz. Dies entweder über einen RE-Halt in Littau oder eine Express-Buslinie Malters-Seetalplatz.
Stellungnahme:	Ein RE-Halt in Littau ist voraussichtlich frühestens im Horizont Durchgangsbahnhof (1. Etappe) möglich. Die nach einer detaillierten Prüfung erfolgte Abwägung von Nutzen und Kosten zeigt, dass mit Blick auf die finanziellen Möglichkeiten und die Vielzahl verschiedener Ansprüche im ganzen Kanton auf absehbare Zeit auf eine neue Express-Buslinie verzichtet werden muss.
Antragssteller/in Seite	VBK 48 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume)
Bemerkung:	Ab 2023 wird die auf der «Nebenachse» Escholzmatte-Schangnau-Schallenberg-Thun ein Wanderbus eingeführt. Wenn die dreijährige Pilotphase erfolgreich ist, soll der Wanderbus als «Touristisches Angebot» ergänzt werden.
Stellungnahme:	Aktuell läuft noch der Pilotbetrieb. Im Rahmen der zweijährigen Offert- und Bestellverfahren wird überprüft, ob die Nachfrage und die zugehörigen Erlöse genügend hoch sind und eine Finanzierung gemeinsam mit dem Kanton Bern gewährleistet werden kann. Über eine Aufnahme des Betriebs ins bestellte Angebot für jeweils zwei Jahre entscheidet der Verbundrat.
Antragssteller/in Seite	VBK 50 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume)
Bemerkung:	Die verschiedenen grenznahen Regionen sind bestrebt, durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit das öV-Angebot zu optimieren.
Stellungnahme:	Dies entspricht dem Standard-Vorgehen. Vor Kantons Grenzen endende Buslinien resultieren nicht aufgrund fehlender Zusammenarbeit, sondern bspw. aufgrund unterschiedlicher Bedürfnisse im Schülerverkehr.
Antragssteller/in Seite	VBK 54 / 4.3.8 Neue, alternative und ergänzende Mobilitätsangebote
Bemerkung:	Bevor Taxito als Argumentation für eine fehlende Erschliessung durch öV in stark ländlichen Gebieten verwendet wird, ist dessen Funktionalität und Nutzung nachzuweisen.
Stellungnahme:	Der VVL finanziert inzwischen keine Taxito-Betriebe mehr mit.
Antragssteller/in Seite	VBK 55 / 4.4.2 Kundenfreundlichkeit
Bemerkung:	Es ist zu überprüfen, wie ein klar verständliches Tarifsysteem entwickelt werden kann, um die Benutzerfreundlichkeit zu erhöhen.

Stellungnahme:	Die Alliance SwissPass arbeitet unter dem Programmnamen myRIDE an einem neuen, einfacheren Preissystem für den öV in der Schweiz. Damit legt die öV-Branche die Basis für die einfache und selbstverständliche Nutzung des öV der Zukunft.
Antragssteller/in	VBK
Seite	55 / 4.4.4 Marktpräsenz und Vertriebskanäle
Bemerkung:	Die Zugänglichkeit des öffentlichen Personenverkehrs ist durch eine Auswahl von Bezahlungsmöglichkeiten zu erhalten.
Stellungnahme:	Der Trend zeigt in Richtung digitales und bargeldloses Ticketing. Die einfache Zugänglichkeit inkl. Möglichkeit zum Kauf von Tickets mit Bargeld soll für alle Kundengruppen gewährleistet werden.
Antragssteller/in	VBK
Seite	66 / 5.1.1 Bahn 2040 mit Durchgangsbahnhof und Begleitmassnahmen
Bemerkung:	Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau-Wolhusen und andere sind im kommenden Richtplan zu verankern.
Stellungnahme:	Der revidierte Richtplan enthält entsprechende Vorhaben.
Antragssteller/in	Wyss Josef
Seite	67 / 5.1.2 Bus 2040
Bemerkung:	Anstelle der Bemerkung der VBK: Während des Baus des DBL und des Bypasses muss das öV-Angebot gewährleistet werden. Die Nachfrageentwicklung muss trotz Kapazitätenbeschränkung vorangetrieben werden.
Stellungnahme:	Das öV-Angebot soll auch während der Bauphasen von Bypass und DBL gewährleistet werden, pünktlich verkehren und die steigende Nachfrage bewältigen können. Punktuelle Einschränkungen dürften kaum zu vermeiden sein.
Antragssteller/in	VBK
Seite	86 / 6.3 Infrastruktur
Bemerkung:	Die Investitionen in den öffentlichen Verkehr werden in den kommenden Jahren erhöht und dies im ganzen Kantonsgebiet. Die Erfüllung des Kostendeckungsgrads des öffentlichen Verkehrs wird nicht über eine Erhöhung der Fahrticketpreise erreicht.
Stellungnahme:	In den nächsten Jahren sind Erhöhungen der Kantons- und Gemeindebeiträge an den VVL im AFP eingeplant. Da einige Kostensteigerungen nicht beeinflussbar sind, kann trotzdem eine Tarifmassnahme nicht ausgeschlossen werden. Für öV-Infrastrukturen sind in den nächsten Jahren keine höheren Investitionen vorgesehen.
Antragssteller/in	Wyss Josef
Seite	111 / Anliegen an Bauprogramm Kantonsstrassen 2023– 2026 und kommunale Infrastruktur-Umsetzungsplanungen
Bemerkung:	Anstelle der Bemerkung der VBK: Die Planung und Erstellung des Bushubs St. Urban wird mit dem Kanton Bern im Zusammenhang mit dem Anschluss der Aare-Seeland-Mobil- Zugverbindung koordiniert.

Stellungnahme:	Die Koordination ist sichergestellt.
Antragssteller/in	VBK
Seite	113 / Einbettung öV-Bericht im Planungsumfeld
Bemerkung:	Anreizelemente für den öV sind gut zu prüfen und evtl. umzusetzen. Push-Elemente gegen den MIV sind nur als letzte Massnahme einzusetzen und ebenfalls genau zu prüfen. Es ist nicht die Aufgabe des Kantons durch Regulierung die einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen.
Stellungnahme:	Busbeschleunigungsmassnahmen machen den öV attraktiver und sorgen für eine Nachfrageverlagerung, was auch für den MIV ein flüssigeres Vorankommen ermöglicht. Punktuelle Prioritäten für den öV spielen also nicht einzelne Verkehrsmittel gegeneinander aus, sondern helfen direkt und indirekt allen Verkehrsteilnehmenden.

Bemerkungen zum Bauprogramm 2023-2026

Im Zusammenhang mit der Beratung der Botschaft Bauprogramm 2023-2026 wurden sechs Bemerkungen überwiesen. Zum Umgang respektive aktuellem Stand wird nachfolgend Stellung genommen.

Antragssteller/in	VBK
Seite	Allgemein
Bemerkung:	Auf Hauptverkehrsachsen gilt innerorts grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h.
Stellungnahme:	Im Rahmen der Strassenverkehrshoheit regelt der Bund im Strassenverkehrsgesetz unter anderem die Befugnisse des Bundes sowie der Kantone und Gemeinden zur Regelung des Verkehrs. Gestützt auf Artikel 32 Absatz 2 SVG , wonach der Bundesrat die Höchstgeschwindigkeit auf allen Strassen zu beschränken hat, sind ausführend die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten in Artikel 4a VRV festgelegt. Innerorts gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Art. 4 Abs. 1 a VRV).»
Antragssteller/in	VBK
Seite	Allgemein
Bemerkung:	Bauprojekte sind prioritär umzusetzen und konsequent voranzutreiben, wenn sie die Umsetzung des Radroutenkonzepts beschleunigen.
Stellungnahme:	Mit der Erarbeitung des PGM wurden alle Massnahmen anhand eines Kriterienrasters bewertet, welches die Ziele der Strategie berücksichtigt. Entsprechend wurden Nutzen zugunsten des Radverkehrs berücksichtigt und führten in vielen Fällen zu einer positiven Bewertung und entsprechend hoher Priorität der Massnahme.
Antragssteller/in	VBK
Seite	Allgemein
Bemerkung:	Strassenbauprojekte, die in einem Zusammenhang mit einem ausführungsfähigen Fernwärmenetz-Projekt stehen, sind auf Antrag der betroffenen Gemeinde mit dem Strassenbauprojekt zu koordinieren.
Stellungnahme:	Die Koordination mit Tiefbauarbeiten der Gemeinden werden bei jedem Strassenbauprojekt des Kantons gesucht.

Antragssteller/in Seite	VBK 61 / Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil - Schötz
Bemerkung:	Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil - Schötz, Variantenstudium und ZMB Aufhebung Niveauübergang Ettiswilerstrasse Willisau, Planung.
Stellungnahme:	Die Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Umfahrung Alberswil – Schötz wurde im Rahmen des Bauprogramms 2023-2026 bearbeitet. Neben der Projektierung der Umfahrung ist die Planung für eine Gesamtverkehrsoptimierung im Perimeter vorgesehen, welche weitere Anliegen aufnimmt.
Antragssteller/in Seite	VBK Seite 13 / K 16 Aesch, Aesch Dorf (exkl.) – Kantonsgrenze AG / LU, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse und in Abstimmung Kanton AG, Planung
Bemerkung:	Das Projekt ist in den Topf A einzustellen.
Stellungnahme:	Das Projekt befindet sich in Planung. Die Priorität wird im Rahmen des vorliegenden PGM neu beurteilt.
Antragssteller/in Seite	VBK Anhang 1 / Projekt Nr. 146, K 18 Zell, Hüs wil – Grenze Kanton Bern, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse
Bemerkung:	Für das Projekt ist 1.0 Mio. von Topf B in Topf A zu verschieben.
Stellungnahme:	Das Projekt befindet sich in Planung. Die Priorität wird im Rahmen des vorliegenden PGM neu beurteilt.

Kapitel 4.6, öV-Angebot

Erläuterungen zu Massnahmenpaketen

Angebotsmassnahmen mit relevanten Infrastrukturabhängigkeiten

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
AggloMobil 4 Luzern Süd	Durchbindung Linien 11/15 am Sonnenberg und Folgeanpassun- gen Linien 16/21 im Raum Kri- ens/Horw; Umsetzung 2027	Durchfahrt Sonnenberg- strasse, neue Haltestellen und Wendemöglichkei- ten
AggloMobil 4 Luzern Zentrum	Verknüpfung von heutigen Radial- zu neuen Durchmesserlinien, An- passungen im Liniennetz; Umsetzung 2027	Erweiterung Durchmes- ser-Haltekanten Bahnhof Luzern und Elektrifizie- rung diverser Linien mit neuem Rollmaterial
AggloMobil 4 Weitere Mass- nahmen	Verlängerung Linie 4 über Hubel- matt bis Bahnhof Mattenhof und Linie 3 bis Tschuopis; Umsetzung voraussichtlich 2030/31	Zufahrt und Wendemög- lichkeit Mattenhof Wendemöglichkeit Tschuopis
Angebotsver- besserungen Bahn	Halbstundentakt Luzern-Stans (-En- gelberg); Umsetzung ab 2027 Schrittweise Umsetzung Inbetriebnahme 1. Etappe DBL Mitte 2040er-Jahre mit starkem Ausbau des S-Bahn-Angebots auf allen Korridoren	Doppelspurinsel Staldifeld 1. Etappe DBL und wei- tere Massnahmen auf Zulaufstrecken
asm St. Urban	Verlegung Endstation von der Zie- gelei zur Klinik St. Urban; Umsetzung 2030 (Fahrplan 2031)	Neue Bahninfrastruktur und neuer Bushub
Betriebliche Pünktlichkeits- massnahmen	Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge zur Stabilisierung der Fahrpläne und Anschlüsse; schrittweise Umsetzung Später Verzicht auf zusätzlich not- wendige Fahrzeuge, wenn Busbe- schleunigungsmassnahmen wirk- sam sind und ausgeglichene, redu- zierte Fahrzeiten ermöglichen	Aufgrund fehlender Bus- beschleunigungsmass- nahmen Umgesetzte Busbe- schleunigungsmassnah- men
Spitalerschlies- sung Sursee	Erschliessung neues Spital Sursee mittels Umlegung und Verlänge- rung bestehender sowie Einführung neuer Linien; Umsetzung ca. 2031	Busstrasse durch Spital- areal mit Haltestellen und Wendemöglichkeit, neue Haltestellen, Busbe- schleunigungsmassnah- men

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
Umfeld DBL	Anpassungen Linienführungen im Umfeld Bahnhof Luzern infolge Bauphase DBL; Umsetzung ab ca. 2033 Nach Inbetriebnahme DBL (bereits ab 1. Etappe) vollständige Umsetzung Bus 2040 mit Änderungen im Liniennetz und Taktdichten im ganzen Kanton; Umsetzung Mitte 2040er-Jahre	Wendeplätze Ostseite Bahnhof Luzern, durchgehende Busbeschleunigungsmassnahmen, ansonsten gemäss Masterplan Stadtraum Bahnhof, Zustände 2 (Bauphase) und 3 (Inbetriebnahme DBL 1. Etappe)

Über die erwähnten VVL-Angebotsmassnahmen hinaus sind auch folgende Änderungen im Fernverkehr geplant, welche in der Zuständigkeit der jeweiligen Betreiber stehen und wofür erst die nötigen Infrastrukturen erstellt werden müssen:

- Halbstundentakt nach Bern; führt zu Stundentakt nach Basel (ab ca. 2038)
- Vier Züge pro Stunde nach Zürich zur Hauptverkehrszeit (ansonsten drei Züge pro Stunde) mit Zimmerberg-Basistunnel 2 (ab 2039)
- Starker Angebotsausbau nebst S-Bahn auch im Fernverkehr mit 1. Etappe DBL (ab Mitte 2040er-Jahre)
- Durchbindungen S-Bahn- und Fernverkehrslinien mit 2. Etappe DBL (ab ca. 2050)

Angebotsmassnahmen ohne relevante Infrastrukturabhängigkeiten

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
Angebotsverbesserungen Bahn	Zusätzliche Doppeltraktionen am Rande der Hauptverkehrszeit und Ergänzung von Kurspaaren zu Randzeiten; schrittweise Umsetzung	
Bus Raum Luzern West	15'-Takt Willisau-Sursee Linien 63/66, Verlängerung Linie 271 Richtung Reiden und weitere Massnahmen aus Bus 2040, zusätzliche Kurspaare auf diversen Linien; schrittweise Umsetzung	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeiten; Umsetzung von öV-Massnahmen im Rahmen der Gesamtverkehrsoptimierungen bei Umfahrungsprojekten
Bus Raum Seetal	Neue Linien Hitzkirch-Fahrwangen und Eschenbach-Ebikon gemäss Bus 2040, Anpassung Linie 101, zusätzliche Kurspaare auf diversen Linien; schrittweise Umsetzung	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeiten; Umsetzung von öV-Massnahmen im Rahmen der Gesamtverkehrsoptimierungen bei Umfahrungsprojekten

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
Bus Raum Stadt/Agglo Luzern	Umsetzung Bus 2040, bspw. Luzern Ost, kleinere Massnahmen auf diversen Linien; schrittweise Umsetzung	Neue Haltestellen
Bus Raum Sursee	Über die Erschliessung des neuen Spitals hinausgehende Massnahmen wie Verdichtungen; schrittweise Umsetzung	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeiten
Bus Raum Zofingen	Umsetzung Bus 2040 zwischen Zofingen, Brittnau, Wikon und Reiden; schrittweise Umsetzung	Neue Haltestellen
Busnetz Emmen	Massnahmen für bessere Pünktlichkeit, Ausbau Abend- und Sonntagsangebot, Verlängerung Linie 46 bis Ibach; schrittweise Umsetzung	Neue Haltestellen Flugplatz Nord und Ibach, Zeitausgleichmöglichkeit Waldibrücke
Konzept Sempachersee Ost/West	Massnahmen für bessere Pünktlichkeit, Erschliessung Arbeitsplatzgebiete, Verdichtungen und Verlängerungen; schrittweise Umsetzung	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeiten
Versuchsbetriebe	In der Regel vierjährige Versuchsbetriebe im Linienverkehr oder alternativer Angebotsformen zur Überprüfung der Marktfähigkeit (mit namhafter Beteiligung Gemeinden/Dritter); schrittweise Umsetzung	Haltestellen, Wendemöglichkeiten, etc.
Weiterentwicklung Nachtnetz	Bei Bedarf Verstärkung stark ausgelasteter Kurse oder Einführung zusätzlicher Nacht-S-Bahnlinien mit Anpassung Nachtbusnetz; schrittweise Umsetzung	

Über die erwähnten VVL-Angebotsmassnahmen hinaus sind folgende Änderungen im Fernverkehr geplant, welche in der Zuständigkeit der jeweiligen Betreiber stehen:

- Weiterentwicklung Fernbus-Liniennetz (laufend)
- Zusätzliche internationale Züge nach Deutschland (ab 2027)

Rollmaterial

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
Fossilfreier öV, Batterie-Trolley- bus	Ersatz- und Neubeschaffungen für Verknüpfung von Radiallinien (Diesel- und Trolleybus) und Umstellung von Diesel- auf Batterie-Trolleybus, Elektrifizierung Teilstrecken mit Fahrleitung und Endpunkte mit Stützladern sowie Spannungserhöhung; Umsetzung 2027 und 2029	Durchmesserperrons Bahnhof Luzern
Fossilfreier öV, Depotlader	Ersatzbeschaffungen von Dieseln und Ausrüsten von Depots mit Ladeinfrastruktur; schrittweise Umsetzung	keine
Rollmaterial und Werkstätten	Neue Triebzüge für Luzern-Engelberg- sowie Luzern-Interlaken-Express, neue Triebzüge für Seetal (S9) und Flirt Evo für S1/S3, Ausbau Werkstätte Oberburg BLS	Bahninfrastruktur

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement umfasst die Planung, Koordination und Kommunikation von Massnahmen, die eine effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen fördern. Gestützt auf die im Jahr 2019 verabschiedete Mobilitätsmanagementstrategie wird seit einigen Jahren über die Dachmarke «Luzernmobil» mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen die Verhaltensänderung bei Bevölkerung, Unternehmen, Gemeinden, Schulen, Veranstaltenden und Arealentwicklern angestrebt. Zu den Kernaufgaben gehört die Unterstützung dieser Zielgruppen bei der Entwicklung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, die Begleitung von Verhaltensänderungen durch Information, Beratung und Anreizsysteme sowie die gezielte Vernetzung relevanter Akteure.

Mobilitätsmanagement ist vergleichsweise kosteneffizient und trägt zur Erreichung klima-, verkehrs- und gesundheitspolitischer Ziele bei. Zudem können mit Mobilitätsmanagement Staukosten reduziert und die Akzeptanz grösserer infrastrukturpolitischer Massnahmen erhöht werden, indem kurzfristig spürbare Verbesserungen für Bevölkerung und Wirtschaft erzeugt werden.

Im Zusammenspiel mit Raumplanung, Verkehrsmanagement und klassischen Infrastrukturmassnahmen leistet das Mobilitätsmanagement damit einen entscheidenden Beitrag zur Sicherung der Standortqualität und zur nachhaltigen Entwicklung von Mobilität im Kanton Luzern. Somit trägt das Mobilitätsmanagement massgeblich zur Erreichung der in Kapitel 3 genannten verkehrspolitischen Ziele und Stossrichtungen bei, indem es als flexibles und wirkungsvolles Steuerungsinstrument die Umsetzung des 4V-Prinzips – «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» – unterstützt.



Abbildung 26: Strategische Verankerung von Mobilitätsmanagement im Kanton Luzern. Kommunikation über die kantonale Dachmarke Luzernmobil.

Kapitel 4.6.4, öV-Angebot

Erläuterungen zu Schlüsselplanungen

Ausbau Bahninfrastruktur

Die national verantwortete Bahnplanung wird über langfristige Ausbauschritte gesteuert. Diesbezüglich ist essenziell, dass die Realisierung des DBL (mind. Umsetzung 1. Etappe und Ausblick auf weitere Etappen) sowie notwendige Massnahmen auf den Zulaufstrecken im nächsten Bundesbeschluss zum Ausbau der Bahninfrastruktur enthalten sind. Die Planungsregion Zentralschweiz vertritt ihre Angebotsinteressen jeweils in den Planungsarbeiten zu den nationalen Angebotskonzepten.

Im Hinblick auf die nächsten Ausbauschritte setzt sich der Kanton Luzern, zusammen mit der Planungsregion Zentralschweiz, für folgende Stossrichtungen ein.

- Mindestens halbstündliche, auf Hauptachsen viertelstündliche RE-Verbindungen zwischen den Haupt-, Agglomerationsneben- und Regionalzentren als Grundstruktur des Zentralschweizer öV-Netzes.
- Viertelstundentakt mit der S-Bahn im Agglomerationsraum, ansonsten Halbstundentakt.
- Mindestens halbstündliche schnelle Direkt- oder attraktive Umsteigeverbindungen zu den nationalen Zentren (Richtung Zürich viertelstündlich) und den relevanten Flughäfen.
- Möglichst viele Durchmesserlinien zur Vernetzung der Zentralschweiz und der Agglomeration Luzern.
- Optimale Vernetzung der verschiedenen Zugspunkte untereinander und mit anderen Verkehrsmitteln an multimodalen Verkehrsdrehscheiben.
- Neue S-Bahn-Haltestellen, wenn sie grosse Zusatzpotenziale erreichen und bezüglich Nachfrage und (Strecken-)Kapazität ins Gesamtgefüge eines Korridors passen.
- Beitrag des Schienengüterverkehrs zur wirtschaftlichen Versorgung der Zentralschweiz.
- Erhöhung des Modalsplits und des Anteils der sehr gut und gut mit der Bahn erschlossenen Bevölkerung und Arbeitsplätze.
- Effizientere Nutzung der Infrastruktur und der betrieblichen Ressourcen.

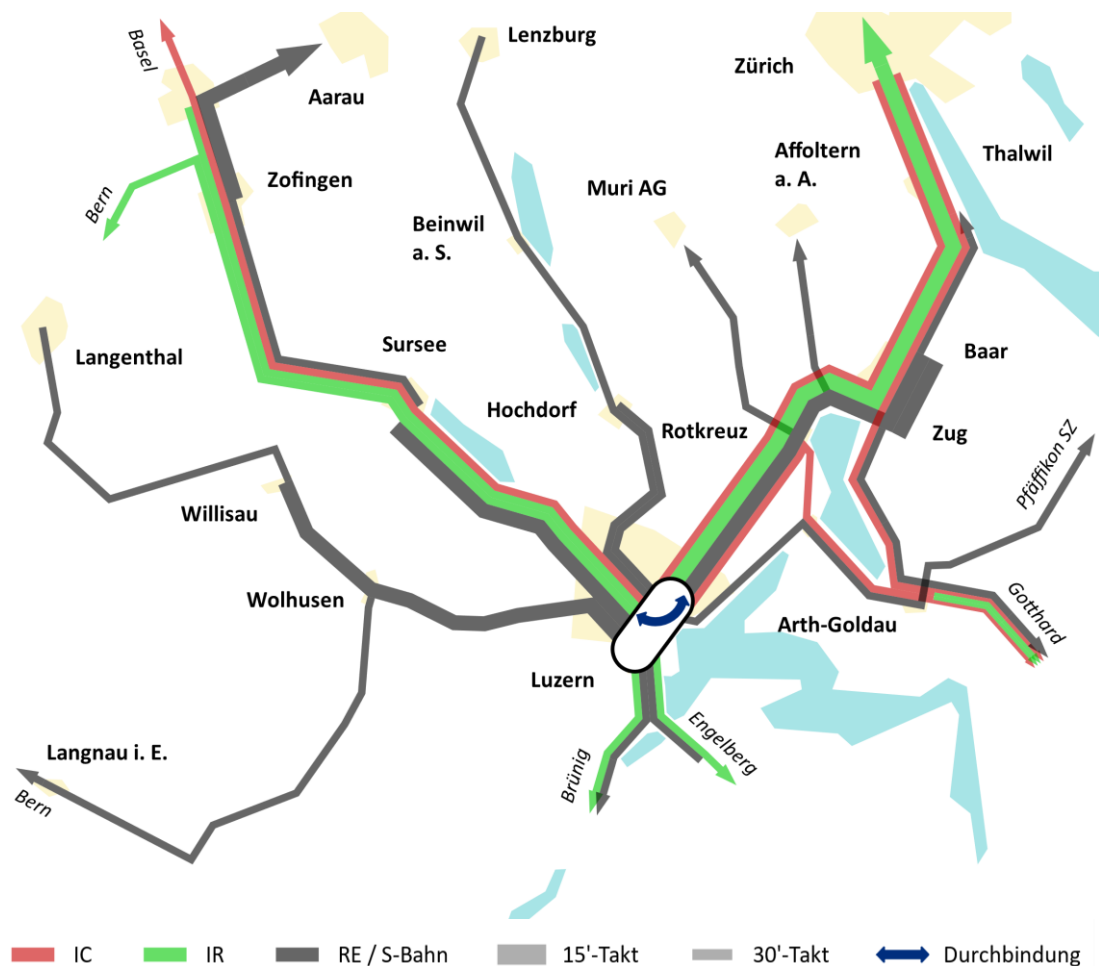


Abbildung 27: Zielvorstellungen des Kantons Luzern zum künftigen Bahnangebot

Angesichts der nach wie vor wachsenden Nachfrage und den fehlenden Kapazitätserweiterungsmöglichkeiten bis zur Inbetriebnahme der 1. Etappe DBL ist der VVL gezwungen, übergangsweise einzelne Angebotsmassnahmen auf der Strasse umzusetzen, die eigentlich durch die Bahn abgedeckt werden müssten.

Verkehrsdrehscheiben

Zur Vernetzung der Bahn- und Busangebote und anderen Verkehrsmitteln sind, unter Berücksichtigung des jeweiligen städtebaulichen Umfelds, durch die jeweiligen Standortgemeinden sogenannte Verkehrsdrehscheiben weiterzuentwickeln. Gut gestaltete Verkehrsdrehscheiben erfüllen nicht nur verkehrliche, sondern auch weitere Bedürfnisse. Mit der Umsetzung des DBL ergeben sich besonders im Umfeld des Bahnhofs Luzern sowohl Herausforderungen wie Chancen. Diese werden im Rahmen des Masterplans Stadtraum Bahnhof Luzern unter Führung von Kanton und Stadt Luzern angepackt und später werden hierzu schrittweise die passenden Lösungen umgesetzt.

Konkretisierung Bus 2040

Die Studie Bus 2040 zeigte auf hoher Flughöhe die angestrebte Entwicklung des Busnetzes bis und nach der Inbetriebnahme des DBL. Im Hinblick auf die schrittweise geplante Umsetzung sind die geplanten Vorhaben in verschiedenen Räumen passend zu den jeweiligen Umfeldplanungen wie regionalen Gesamtmobilitätskonzepten und Infrastrukturvorhaben zu konkretisieren.

Busbeschleunigungsmassnahmen

Ein pünktlicher öV-Betrieb ist eine Schlüsselgrösse für die Attraktivität des öV. Die vom VVL ergriffenen betrieblichen Massnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit, wie bspw. das Auslassen von Haltestellen, bewusste Anschlussbrüche oder der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge sind nachteilig für einen Teil der Fahrgäste oder teuer. Eine nachhaltige Wirkung entfalten hauptsächlich infrastrukturelle Massnahmen, welche durch die Infrastruktureigentümer zu planen und umzusetzen sind.

Fossilfreier öV

Die Umstellung von Dieselmussen auf solche mit erneuerbaren, effizienten und emissionsarmen Energien ist ein komplexes Zusammenspiel zwischen Angebot/Fahrplan, Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur und Depots. Dazu wird einerseits ungefähr alle fünf Jahre die Strategie fossilfreier öV anhand der Entwicklung von Technik und Markt aktualisiert, andererseits wird mit den Transportunternehmen die Umsetzungsplanung vorangetrieben.

Begriff	Erläuterung
Abgeltung	Differenz zwischen Kosten eines bestellten öV-Angebots und den dadurch resultierenden Erlösen. Wird von den Bestellern (Bund und Kantone) auf Basis der Angebotsvereinbarung an das konzessionierte Transportunternehmen geleistet.
Aufgaben- und Finanzplan (AFP)	Der Aufgaben- und Finanzplan des Kantons Luzern ist die Grundlage für den Beschluss des Budgets für das jeweils nächste Jahr und zeigt den Finanzplan für die drei folgenden Jahre.
Ausblicksperiode	Die Umsetzungsperiode 2031-34 ist nicht Gegenstand des Beschlusses zum vorliegenden Programm Gesamtmobilität und dient dem Ausblick für die nächste Vierjahresperiode.
Bauprogramm (BP)	Das Bauprogramm für Kantonsstrassen ist bis anhin das Programm zur Priorisierung der Massnahmen auf der Kantonsstrasse. Das aktuelle Bauprogramm 2023-2026 wird durch das PGM 2027-30 abgelöst.
Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3)
Beschlussperiode	Die Umsetzungsperiode 2027-30 ist Gegenstand des Beschlusses des Kantonsrats zum vorliegenden Programm Gesamtmobilität für die nächste Vierjahresperiode.
Bushub	Bushubs sorgen für die optimale Vernetzung zwischen Bus und Bahn. Zusammen mit einem Angebot an Veloabstellplätzen, Bike- sowie Carsharing-Angeboten etc. können Bushubs zu eigentlichen Mobilitäts- bzw. Verkehrsdrehscheiben entwickelt werden.
Einzelmassnahme	Einzelmassnahmen sind Infrastrukturmassnahmen auf der Kantonsstrasse, die ausreichend konkret definiert und bekannt sind. In der Regel handelt es sich um Gesamtverkehrsmassnahmen, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel gebündelt berücksichtigen.
Entwicklungsschwerpunkt (ESP)	Mit der Bezeichnung kantonaler Entwicklungsschwerpunkte legt der Kanton Luzern gezielt Standorte fest, an deren Förderung und Promotion er ein vorrangiges wirtschaftliches Interesse hat.
Erreichbarkeit	Anzahl Personen oder Arbeitsplätze, die von einem Ort aus (Quellort) zu allen anderen Orten (Zielorten) erreicht werden können.
Erschliessung	Der Zugang eines Ortes zur Verkehrsinfrastruktur und zu Verkehrsmitteln, z.B. zum öV.
flächeneffizientes Verkehrsmittel	Darunter fallen der Fuss- und Veloverkehr. Der öV benötigt zwar relativ grosse Flächen, ist aber aufgrund der hohen Massenleistungsfähigkeit und Fahrzeugkapazität vergleichsweise effizient.
Freizeitverkehr	Verkehrszweck, der alle Strecken umfasst, die im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zurückgelegt werden wie beispielsweise Besuche bei Verwandten/Bekannten, Gastronomiebesuche, Besuche von Kulturveranstaltungen und Freizeitanlagen, aktiver/passiver Sport, Wanderungen, Vereinsaktivitäten, Religion.

Grossprojekte	Massnahmen > 80 Millionen Franken, die gemäss der Botschaft «Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs» aus allgemeinen Staatsmitteln finanziert werden.
intermodale Mobilität	Innerhalb eines Weges werden unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt.
kollektiver Verkehr	Umfasst den konventionellen heutigen öV und den öffentlichen Individualverkehr (öIV). Der öIV orientiert sich stärker an den individuellen Bedürfnissen der Fahrgäste. Dies geschieht durch eine Flexibilisierung der Abfahrtszeit (On-Demand Verkehr) und der Routen oder durch variable Halte.
Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA)	Bewertungsmethode, in welcher die Nutzen in einer Punkteskala bewertet, gewichtet und zusammengezählt sowie den Kosten gegenübergestellt werden.
Kunstbauten	Bauwerke des Tiefbaus wie Brücken, Tunnels, Stützmauern oder Unterführungen, mit denen natürlich-topografische und künstliche Hindernisse überwunden werden.
Massnahmenpaket	Massnahmenpakete bestehen aus mehreren Massnahmen, die einen engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang haben und im selben Zeitraum realisiert werden sollten.
Massnahmenprogramm Mobilität	Massnahmenteil des Programms Gesamtmobilität (PGM)
Mobilitätsmanagement	Zielorientierte Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens. Dazu gehören Massnahmen, die die Wahrnehmung und Bewertung verkehrlicher Angebote beeinflussen.
motorisierter Individualverkehr (MIV)	Motorisierte Fahrzeuge zur individuellen Nutzung wie Personewagen, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas.
Mobilität	Die Gesamtheit von Ortsveränderungen, unabhängig vom Fortbewegungsmittel. Mobilität ist nicht gleich Verkehr und kann daher wachsen, ohne dass der Verkehr zunimmt.
Mobilität als Service	Auch als «Mobility as a Service (MaaS)» bekannt. Bezeichnet die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote für einen einfachen Zugang, mit der Idee, keine Mobilitätswerkzeuge (Verkehrsmittel) zu besitzen, sondern sie nach Bedarf geteilt zu nutzen.
Mobility-Pricing	Verkehrsübergreifendes Konzept zur nachfragebestimmten Preisung von Verkehr und Mobilität, welches Strasse und Schiene umfasst. Das Ziel ist, Verkehrsspitzen zu brechen und eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen.
Multimodalität	Multimodales Verkehrsverhalten ist das Verwenden verschiedener Verkehrsmittel im Verlauf eines Zeitraumes, der üblicherweise mehrere Wege beinhaltet. Als Beispiel: Eine Person fährt mit dem Bus zur Arbeit, nutzt das Velo zur Fahrt zum Sport und erledigt mit einem Auto eines Sharing-Anbieters ihren Grosseinkauf.
Modalsplit	Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr, gemessen beispielsweise in Personenkilometern, Anzahl Etappen oder Anzahl Wegen.
On-Demand-Angebot	Angebote, welche nach Bedarf auf flexiblen Routen verkehren und Fahrtenwünsche bündeln.

öffentlicher Verkehr (öV)	Verkehrliche Angebote mit regelmässigen Fahrten gemäss publiziertem Fahrplan, die von allen Personen aufgrund vorgegebener Beförderungsbestimmungen kollektiv genutzt werden können.
öV-Bericht	Der Verbundrat des Verkehrsverbunds Luzern erarbeitete bis anhin den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr. Der aktuelle öV-Bericht 2023-26 wird durch das PGM 2027-30 abgelöst.
Pendlerverkehr	Verkehr durch Arbeitspendler und Ausbildungspendler, die ausserhalb ihres Arbeits- beziehungsweise Ausbildungsortes wohnen und den Weg zur Arbeits- beziehungsweise Ausbildungsstätte in der Regel zurücklegen.
Planung	Umfasst in dieser Vorlage alle Phasen von der Vorstudie bis zum Ausführungsprojekt, d.h. die SIA-Teilphasen 11 bis 51.
Privatverkehr	Pendler-, Ausbildungs-, Freizeit-, Begleitungsverkehr sowie Kundenfahrten für Einkauf, Dienstleistungen usw.
Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-30	<u>Der Beschluss des</u> vorliegenden ersten PGM bezieht sich auf die Umsetzungsperiode 2027-30.
Programm Gesamtmobilität (PGM) 2031-34	Der Beschluss zum künftigen zweiten PGM wird sich die Umsetzungsperiode 2031-34 beziehen.
Programmpaket	Programme, die gesetzliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur umsetzen, in der Regel innert einer Frist. Die Programme haben je ihre eigenen Prioritätensetzungen.
Radroutenkonzept	Das aktuelle Radroutenkonzept aus den Jahren 1994 und 2009 wird durch das Velokonzept abgelöst.
Realisierung	Unter diesem Begriff werden die Phasen der Submission und der Ausführung, d.h. die SIA-Teilphasen 52 bis 53, zusammengefasst.
Sammelrubrik	Gefässe für die Realisierung kurzfristig notwendiger Sofortmassnahmen oder für die Bereitstellung nicht absehbarer planerischer Grundlagen.
Sharing	Teilen von Parkplätzen oder Fahrzeugen. Die Nutzung der Verkehrsmittel erfolgt seriell (von den Personen nacheinander) und damit individuell.
selbstfahrende Fahrzeuge	Fahrzeuge, die fahrerlos verkehren können. Verschiedene Automatisierungsgrade von Fahrassistenzsystemen werden bis dahin durchlaufen. Werden auch als automatisierte oder autonome Fahrzeuge verstanden, wobei bei autonomen Fahrzeugen noch die Vernetzung mit der Verkehrsinfrastruktur erfolgt.
Strassenraum	Der Strassenraum umfasst nebst der Strasse auch die Fusswege und die an die Strasse angrenzenden Aufenthaltsflächen.
Umsetzungsperiode	Vierjahresperiode, auf welche sich das Massnahmenprogramm Mobilität bezieht. Die Umsetzungsperioden 2027-30 und 2031-34 werden Beschlussperiode bzw. Ausblicksperiode genannt.
Velokonzept	Aktuell erarbeitetes Konzept bestehend aus Zielbild (Strategie), Masterplan (Massnahmen), neuen kantonalen Standards sowie den Gesetzesanpassungen. Das Velokonzept löst das Radroutenkonzept (1994/2009) ab.

Verkehrsdrehscheiben	Das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zur Förderung der kombinierten Mobilität wird durch die entsprechende Infrastruktur ermöglicht. Die Einbettung in die Siedlungsentwicklung und Abstimmung mit dem Gesamtsystem sind zentral. Verkehrsdrehscheiben können Veloabstellplätze, Park-and-Ride-Parkplätze, öV-Angebot, Bike- und Car-Sharing-Angebote, kommerzielle Nutzungen usw. beinhalten und vernetzen die verschiedenen Angebote. Verkehrsdrehscheiben können an öV-Knoten aber beispielsweise auch an Agglomerationsrändern oder Autobahnausfahrten liegen.
Verkehrsmanagement	Instrument zur Lenkung des (rollenden) Verkehrs, um die Leistungsfähigkeit von hochbelasteten Abschnitten zu erhalten und gegebenenfalls bestimmte Verkehrsmittel zu bevorzugen.
Verkehrsmittel	Sammelbegriff für zu Fuss, Velo, E-Bike, Motorfahrrad, Kleinmotorrad, Auto, Eisenbahn, Tram, Bus, Taxi, Reiseкар, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Seilbahnen (Zahnradbahn, Seilbahn, Standseilbahn, Sessellift, Skilift), fahrzeugähnliche Geräte.
Wirtschaftsverkehr	Darunter wird der Güterverkehr, Service-/Dienstleistungsverkehr (Wartungs- und Reparaturdienste, Handwerker), Geschäfts-/Dienstverkehr (Vertretungen, Beratungen, Behörden, Medizin), Schutz-/Hilfsdienste (Polizei, Feuerwehr, Sanität) und der organisierte Personenverkehr (Car/Tourismus, Taxi) verstanden.
Zukunft Mobilität Luzern (Zumolu)	Kantonale Mobilitätsstrategie, festgehalten im entsprechenden Planungsbericht. Zumolu stellt den Strategieteil des PGM dar.

Staatskanzlei

Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch