



# **Rechtsgrundlagen zum Programm Gesamtmobilität**

*Entwurf Mantelerlass Gesamtmobilität*



## **Zusammenfassung**

**Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, dem Entwurf eines Mantelerlasses zum Programm Gesamtmobilität zuzustimmen. Bei der Mobilität steht der Kanton Luzern – wie die ganze Schweiz – vor grossen Herausforderungen. Immer mehr Menschen sind mobil und immer mehr Güter werden bewegt. Die Mobilität nimmt zu, aber der Platz bleibt knapp. Mobilitätsfragen sind deshalb gesamtheitlich anzugehen und die Planungen besser aufeinander abzustimmen. Die bestehenden Instrumente zur Planung der Mobilität im Kanton Luzern und deren gesetzliche Verankerung im Strassengesetz sowie im Gesetz über den öffentlichen Verkehr sollen im Rahmen des Projekts Zukunft Mobilität im Kanton Luzern durch das neue «Programm Gesamtmobilität» ersetzt werden. Dazu ist die Anpassung der kantonalen Rechtsgrundlagen erforderlich. Um die mit dem Planungsbericht Zukunft Mobilität vorgeschlagene gesamtheitliche Planung der Mobilität im Kanton Luzern umzusetzen, werden die dafür nötigen Änderungen des Strassengesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr dem Kantonsrat mit vorliegender Botschaft in einem Mantelerlass zum Beschluss unterbreitet.**

Die Mobilität von Personen und Gütern wird auch im Kanton Luzern weiter zunehmen. Treiber sind insbesondere das Bevölkerungswachstum sowie das Freizeitverhalten. In der Agglomeration Luzern sind die Kapazitätsgrenzen des Strassen- und Schienennetzes bereits heute erreicht. Umso wichtiger ist es, dass die bestehende Infrastruktur effizient genutzt und das Mobilitätsverhalten überdacht wird. Die verkehrsbedingte Belastung von Mensch und Umwelt bleibt aufgrund der wachsenden Mobilität eine zentrale Herausforderung. Der Regierungsrat hat deshalb beschlossen, ein entsprechendes Projekt in Angriff zu nehmen. Mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) soll die Luzerner Mobilitätspolitik umfassend dargestellt und zukünftig gesamtheitlich geplant werden.

In der ersten Phase werden – auf der Basis des Planungsberichtes zum Projekt Zumolu – die Ziele und die grundlegenden, langfristigen strategischen Stossrichtungen der zukünftigen Mobilitätspolitik innerhalb des Kantons Luzern hergeleitet und festgelegt. Ein zentraler Bestandteil ist die Ausgestaltung der neu zu schaffenden oder anzupassenden Instrumente zur Planung der Mobilität im Kanton Luzern und deren gesetzliche Verankerung. Die Arbeiten haben gezeigt, dass Mobilitätsfragen gesamtheitlich anzugehen und die Planungen besser aufeinander abzustimmen sind. Deshalb sollen bestehende Planungsinstrumente – das Bauprogramm für die Kantonsstrassen und der Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr – durch das «Programm Gesamtmobilität» ersetzt werden, welches die verkehrsmittelübergreifende Strategie sowie die Massnahmen zur Mobilität beinhaltet. Angestrebt wird dabei eine Reduktion der bisherigen Planungsinstrumente sowie eine Trennung zwischen strategischer Ebene und Umsetzungsebene. Dafür müssen die gesetzlichen Grundlagen im Strassengesetz und im Gesetz über den öffentlichen Verkehr angepasst und der Übergang von den alten Planungsinstrumenten zum neuen Programm Gesamtmobilität geregelt werden.

# 1 Einleitung

## 1.1 Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern

Die Bevölkerung im Kanton Luzern wächst und die Wirtschaft prosperiert. 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. Die Mobilität nimmt zu, aber der Platz bleibt knapp. Umso wichtiger ist es, dass die bestehende Infrastruktur effizient genutzt und das Mobilitätsverhalten überdacht wird. Es sind tragfähige Konzepte nötig, um die Mobilität für alle gesamtheitlich organisieren zu können.

Verschiedene Planungs- und Führungsinstrumente – wie die Kantonsstrategie, der kantonale Richtplan (KRP), der Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht), das Agglomerationsprogramm Luzern, das Bauprogramm für die Kantonsstrassen (Bauprogramm) sowie das Radroutenkonzept – enthalten direkt und indirekt Aussagen zur Rolle und zur erwünschten Entwicklung der Mobilität im Kanton Luzern. Hinzu kommen eine Vielzahl von regionalen Planungen, Planungen der Nachbarkantone sowie solche des Bundes, die ebenfalls einen Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung im Kanton Luzern haben.

Am 19. Juni 2018 erklärte Ihr Rat das [Postulat P 518](#) von Adrian Nussbaum über eine Mobilitätsstrategie für den gesamten Kanton Luzern und das [Postulat P 508](#) von Yvonne Zemp Baumgartner über die Überarbeitung des Radroutenkonzepts erheblich. Eine Mobilitätsstrategie soll die Entwicklungsabsichten – analog dem Agglomerationsprogramm – mit einem Betrachtungssperimeter über den Kanton hinaus aufzeigen. Des Weiteren soll diese Strategie nicht nur mit den kantonalen Führungs- und Planungsinstrumenten, sondern auch mit den Konzepten der einzelnen Regionen und den Regionalzentren der benachbarten Kantone abgestimmt sein.

Unser Rat hat deshalb das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) gestartet. Das Projekt soll in zwei Phasen erarbeitet werden: In der ersten Phase werden – auf der Basis eines Planungsberichtes – die Ziele und die grundlegenden, langfristigen strategischen Stossrichtungen der zukünftigen Mobilitätspolitik innerhalb des Kantons Luzern hergeleitet und festgelegt. Ein zentraler Bestandteil dieser ersten Phase ist die Ausgestaltung der neu zu schaffenden oder anzupassenden Instrumente zur Planung der Mobilität im Kanton Luzern und deren gesetzliche Verankerung. Die erforderlichen gesetzlichen Anpassungen werden Ihrem Rat mit dieser Gesetzesvorlage gleichzeitig und koordiniert mit dem Planungsbericht zum Projekt Zumolu (B 140) zum Beschluss unterbreitet. Nach Abschluss der ersten Phase steht in der zweiten Phase ab Mitte 2023 die inhaltliche Erarbeitung des neuen Programms Gesamtmobilität im Zentrum. Abgeleitet aus den Zielen und Stossrichtungen sollen unter Wahrung der Gesamtschau die konkreten Massnahmen für alle Verkehrsarten bestimmt werden.

## 1.2 Koordination Planungsbericht und Parlamentarische Vorstösse

In dem gleichzeitig mit dieser Gesetzesvorlage an Ihren Rat gerichteten Planungsbericht zum Projekt Zumolu (B 140) wird in der ersten Phase aufgezeigt, mit welchen strategischen Stossrichtungen der Kanton Luzern die Ziele der Mobilitätsherausforderungen gezielt und koordiniert angehen will. Einbezogen werden der Privat- und der Wirtschaftsverkehr mit Aussagen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln.

Die folgenden hängigen Vorstösse, die von Ihrem Rat erheblich oder teilweise erheblich erklärt worden sind, haben einen Bezug zum Projekt Zumolu und werden im Planungsbericht behandelt respektive lösen die Arbeiten zum Projekt Zumolu und damit auch zu den vorliegenden Gesetzesanpassungen aus:

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 518](#) von Adrian Nussbaum über eine Mobilitätsstrategie für den gesamten Kanton Luzern vom 30. Januar 2018, erheblich erklärt am 19. Juni 2018,
3. [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,
4. [Postulat P 187](#) von András Özvegyi über Mobility-Pricing-Pilotversuch im Kanton Luzern prüfen und ermöglichen vom 27. Januar 2020, teilweise erheblich erklärt am 7. September 2020, und
5. [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.

### **1.3 Allgemeine rechtliche und strategische Ausgangslage**

Durch die Projektarbeit werden die notwendigen Grundlagen geschaffen, um die Planung der Mobilität den aktuellen Herausforderungen anzupassen und dann daraus die notwendigen Massnahmen abzuleiten. In diesem Zusammenhang können auch Anpassungen kantonaler Gesetze notwendig sein.

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

Bereits heute bestehen verschiedene Instrumente zur Planung im Mobilitätsbereich. Es sind dies namentlich:

#### **1.3.1 Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr**

Wir unterbreiten Ihrem Rat gemäss § 13 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) vom 22. Juni 2009 (SRL Nr. [775](#)) alle vier Jahre einen öV-Bericht. Der dritte öV-Bericht 2018-2021 (Botschaft [B 109](#) vom 14. November 2017) gibt Auskunft über das bestehende Angebot im öffentlichen Personenverkehr, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung sowie die damit verbundenen Kosten und hält die Tarifgrundsätze für das Verkehrsangebot fest. Der Bericht zeigt das Zusammenspiel zwischen der Infra-

strukturplanung des Kantons und der Angebotsplanung und -festsetzung des Verkehrsverbundes Luzern auf. Ihr Rat hat den öV-Bericht 2018-2021 am 19. März 2018 einstimmig zur Kenntnis genommen.

Der öV-Bericht 2018-2021 lief Ende 2021 aus und wird vom öV-Bericht 2023–2026 abgelöst (vgl. B 144), der Ihrem Rat gleichzeitig mit dem Planungsbericht Zumolu und dieser Gesetzesvorlage unterbreitet wird. Der öV-Bericht 2023–2026 kommt noch in der gewohnten Form daher und basiert auf den aktuell gültigen Planungs- und Gesetzesgrundlagen, wobei die inhaltliche Abstimmung mit dem Projekt Zumolu sichergestellt wird. Für die anschliessende Periode nach 2026 wird der öV Teil des noch zu erarbeitenden «Programms Gesamtmobilität» sein.

### **1.3.2 Bauprogramm für die Kantonsstrassen**

Gemäss § 45 des Strassengesetzes (StrG) vom 21. März 1995 (SRL Nr. [755](#)) beschliesst Ihr Rat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das Bauprogramm ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten. Allfällige Änderungen oder Ergänzungen sind neu zu beschliessen. Das Bauprogramm bezeichnet anhand von Übersichtsplänen und Beschreibungen die Linienführung, den Ausbaustandard in den Grundzügen und die mutmasslichen Kosten der Bauvorhaben. Kleinere Bauvorhaben können in Sammelrubriken zusammengefasst werden.

Im Besonderen stellt das Bauprogramm auch die Umsetzung der im ergänzten kantonalen Radroutenkonzept aufgezeigten Massnahmen sicher. Die Prioritäten richten sich nach den Kriterien des Konzepts. Für die Radfahrerinnen und Radfahrer sind damit sichere, zusammenhängende, direkte und attraktive Pendlerverbindungen, Schul- und Arbeitswege zu gestalten.

Unser Rat hat das Bauprogramm 2019–2022 am 21. August 2018 (Botschaft [B 137](#)) verabschiedet, Ihr Rat hat es am 3. Dezember 2018 beschlossen. Das geltende Bauprogramm 2019–2022 läuft Ende 2022 aus. Das Bauprogramm 2023–2026 kommt noch in der gewohnten Form daher und basiert auf den aktuell gültigen Planungs- und Gesetzesgrundlagen, wobei die inhaltliche Abstimmung mit dem Projekt Zumolu sichergestellt wird. Für die anschliessende Periode nach 2026 wird das Bauprogramm in geeigneter Form Teil des noch zu erarbeitenden «Programms Gesamtmobilität» sein.

### **1.3.3 Radroutenkonzept**

Am 26. Juni 1995 nahm Ihr Rat den Planungsbericht über das kantonale Radroutenkonzept 1994 vom 10. Januar 1995 zustimmend zur Kenntnis. Mit der [Motion M 740](#) von Josef Fischer namens der VKB über die Aktualisierung des kantonalen Radroutenkonzeptes 1994 wurde unser Rat sodann im Jahr 2006 beauftragt, das Radroutenkonzept 1994 bezüglich Angebot, Massnahmen und Projektierungsgrundlagen den neuen Bedürfnissen, der Entwicklung der Normen und den Erfahrungen aus dem Betrieb anzupassen. Ihr Rat hat den Planungsbericht über die Ergänzung des kantonalen Radroutenkonzeptes 1994 (Botschaft [B 119](#) vom 7. Juli 2009) am 30. November 2009 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Das Radroutenkonzept ist eine behördenverbindliche Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen bei der Erarbeitung der Bauprogramme für die Kantonsstrassen. Das Angebot und die Massnahmen für Radrouten im Kanton Luzern werden darin

nach Prioritäten abgestuft in Situationsplänen aufgezeigt. Im Weiteren ist im geltenden Radroutenkonzept festgehalten, wie Radverkehrsanlagen entlang von Strassen und auf Verkehrsknoten projektiert werden sollen. Das Konzept enthält Angaben über den Bau strassenbegleitender Radverkehrsanlagen, über ihre Merkmale und Abmessungen sowie ihre Gestaltung.

Im Sinn des [Postulats P 508](#) von Yvonne Zemp Baumgartner über die Überarbeitung des bestehenden Radroutenkonzepts vom 30. Januar 2018 und der [Motion M 208](#) von Yvonne Zemp Baumgartner über die Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes für die Erstellung von Radrouten ausserhalb des Kantonsstrassennetzes vom 28. Januar 2020 wird das Radroutenkonzept im Hinblick auf das Programm Gesamtmobilität überarbeitet.

#### **1.4 Vernehmlassung**

Der Entwurf der Gesetzesanpassungen wurde gemeinsam mit dem Planungsbericht zum Projekt Zumolu vom 2. November 2021 bis zum 11. März 2022 in eine breite öffentliche Vernehmlassung gegeben. Insgesamt äusserten sich 73 Gruppierungen, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger zum Bericht und den Gesetzesanpassungen. Von den 73 Stellungnahmen stammen 6 von Parteien, 40 von Gemeindeverbänden und Gemeinden, 3 von Nachbarkantonen, 17 von weiteren Interessenverbänden und Organisationen, 5 aus der Verwaltung oder verwaltungsnahen Einheiten sowie 2 von Privatpersonen. 17 der Stellungnehmenden schlossen sich den Vernehmlassungsantworten von regionalen Verbänden und Organisationen an. Nach einer Bereinigung von gleichlautenden und inhaltlich ähnlichen Stellungnahmen sind im Rahmen der Vernehmlassung insgesamt rund 700 verschiedene Bemerkungen und Anträge – sowohl sehr konkreter als auch allgemeiner Natur – zum Planungsbericht und den vorliegenden Gesetzesanpassungen eingegangen.

Das Programm Gesamtmobilität findet breite Zustimmung, obwohl dazu derzeit noch verschiedene Fragestellungen ungeklärt sind. Die Aufteilung in einen Strategie- und einen Massnahmenteil wird als richtig beurteilt, einzelne Stimmen fordern jedoch in Bezug auf die Neugestaltung der Planungsinstrumente die Beibehaltung des Status quo und stellen sich gegen das Programm Gesamtmobilität in der angestrebten Form. Bemerkenswert ist, dass auch Interessenverbände, die nicht in allen Bereichen mit dem Bericht übereinstimmen, das Ergebnis dieser Arbeit als wichtigen Schritt erachten, um die Mobilitäts Herausforderungen im Kanton Luzern anzugehen. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass sich die bekannten unterschiedlichen Standpunkte der verschiedenen Parteien und Interessenvertretungen in Bezug auf die zukünftigen Schwerpunkte in der Mobilitätspolitik auch im Vernehmlassungsergebnis deutlich widerspiegeln.

Eine umfassende Zusammenfassung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens und eine Beurteilung der Rückmeldungen aus Sicht unseres Rates finden sich in einem separaten Mitwirkungsbericht vom 20. September 2022. Dieser liegt Ihrem Rat gleichzeitig mit dem vorliegenden Planungsbericht zur Einsicht vor und ist auf der Webseite [mobilitaet.ch](http://mobilitaet.ch) öffentlich einsehbar.

Gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf wurden die folgenden zwei Anpassungen vorgenommen: Der Strategie- sowie der Massnahmenteil sind durch Ihren Rat zu beschliessen. So wird die bisherige Praxis bei der kantonalen Verkehrsinfrastrukturplanung beibehalten. Zudem wurde festgelegt, dass der Strategieteil mindestens vor jeder Totalrevision des KRP überarbeitet wird, mit Option zur Teilrevision, um den

Bearbeitungstakt mit dem Massnahmenteil sowie mit verknüpften Planungsinstrumenten abzustimmen.

## 2 Programm Gesamtmobilität

### 2.1 Ausgestaltung

Die Arbeiten in der ersten Phase des Projekts Zumolu haben gezeigt, dass Mobilitätsfragen gesamtheitlich anzugehen und die Planungen besser aufeinander abzustimmen sind. Deshalb sollen das Bauprogramm und der öV-Bericht durch ein Programm Gesamtmobilität ersetzt werden. Dieses soll aus zwei Teilen bestehen: Es umfasst eine verkehrsmittelübergreifende Strategie, die bei der ersten Erarbeitung auf den Erkenntnissen des Projekts Zumolu (und bei den folgenden Erarbeitungen auf den dannzumal massgebenden Grundlagen) basiert, und einem Massnahmenteil, der die aus der Strategie abgeleiteten Massnahmen zur Sicherstellung der gewünschten Mobilität beinhaltet.



Abb. 1: Programm Gesamtmobilität mit Strategie- und Massnahmenteil

Das Programm Gesamtmobilität wird integral bearbeitet, wobei die verkehrsmittelübergreifende Strategie eine längere Gültigkeitsdauer haben wird, auf den vorliegenden Resultaten der ersten Phase aufbauen und sich am Überarbeitungsrhythmus des KRP ausrichten wird. Der Massnahmenteil soll analog zum heutigen Überarbeitungsrhythmus des Bauprogramms und des öV-Berichts alle vier Jahre aktualisiert werden.

Der Massnahmenteil ist umsetzungsorientiert und enthält die konkreten Massnahmen und Sammelpositionen. Verschiedene Massnahmen, beispielsweise aus den Bereichen Wirtschaftsverkehr, Mobilitätsmanagement, Verkehrsdrehscheiben oder auch Digitalisierung, können in diesem Teil integriert, gesamtheitlich betrachtet und beurteilt werden.

Es ist vorgesehen, dass ihr Rat den verkehrsmittelübergreifenden Strategieteil mindestens vor jeder Totalrevision des Richtplans beschliesst. Der verkehrsmittelübergreifende Strategieteil oder Teile davon sollen aber vorzeitig angepasst werden können, wenn dies erforderlich ist. Unter anderem wegen des Aufkommens neuer Technologien oder der Anpassung von übergeordneten Planungsinstrumenten kann eine solche vorzeitige Anpassung sinnvoll sein. Im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Massnahmenteils (Massnahmenprogramm Mobilität) soll der Bedarf für eine vorzeitige Überarbeitung jeweils geprüft werden. Die Überarbeitung des vier Jahre gültigen Massnahmenprogramms Mobilität soll Ihrem Rat – inklusive allfälliger vorzeitiger Anpassungen in der Strategie – jeweils ebenfalls zum Beschluss unterbreitet werden.

Die Aufhebung der bisherigen Planungsinstrumente und die Etablierung des neuen Programms Gesamtmobilität bedürfen der Anpassung der gesetzlichen Grundlagen. Denn das neue Planungsinstrument für die Gesamtmobilität soll sowohl im [StrG](#) und im [öVG](#) verankert werden (im Einzelnen vgl. Kap. 4). Beschlossene Planungen sollen vorzeitig durch das Programm Gesamtmobilität abgelöst werden können. Sollte dessen Erarbeitung (namentlich jene des Massnahmenteils) über die Laufzeiten der nach geltender Rechtsordnung beschlossenen Planungen hinausgehen, so sollen die beschlossenen Planungen automatisch über die ursprüngliche Gültigkeitsdauer hinaus weiter in Kraft bleiben.

## **2.2 Erarbeitung**

Die Erarbeitung des Programms Gesamtmobilität wird unter der Federführung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes erfolgen. Das genaue Vorgehen bei der Ausarbeitung des Massnahmenteils steht noch nicht fest. Dieses umfasst namentlich die Entwicklung eines Priorisierungsverfahrens für die Aufnahme und Überführung von bestehenden Massnahmen (bspw. aus dem Bauprogramm) in den Massnahmenteil, die Bestimmung des Umfangs von Sammelpositionen, die inhaltliche Gliederung sowie die Projektorganisation. Wichtige Schnittstellen, wie namentlich der Einbezug des Verbundrats des Verkehrsverbundes Luzern, der Regionen und der Gemeinden sowie weiterer Interessengruppen, sollen zu Beginn der Erarbeitung festgelegt werden. Des Weiteren muss ein geeigneter Monitoring- und Controllingprozess etabliert werden.

Die bestehenden Regelungen zur Finanzierung des Verkehrssystems sollen zunächst fortgeführt werden. Eine Auslegeordnung und Diskussion der verschiedenen Finanzierungsoptionen zum Programm Gesamtmobilität wird aber im Zuge sich verändernder Bedürfnisse und Prioritäten immer wichtiger werden. Abhängig von den erforderlichen Mitteln und von der Entwicklung der bestehenden Finanzierungsquellen werden sich allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt auch Anpassungen bei der Finanzierung aufdrängen. Die langfristige Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrssystems bleibt aber eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kantonen, Gemeinden und Dritten.

## **2.3 Zeitplan**

Die Erarbeitung des Programms Gesamtmobilität soll nach der Beschlussfassung über die Gesetzesänderungen durch Ihren Rat Mitte 2023 starten und zweieinhalb Jahre dauern. Es ist vorgesehen, dass das Bauprogramm 2023–2026 und der öV-Bericht 2023–2026 per 1. Januar 2027 durch das neue Programm Gesamtmobilität abgelöst werden und dadurch ein nahtloser Übergang von den bisherigen Planungsinstrumenten zum neuen Programm sichergestellt werden kann.

## **3 Befristung und Inkrafttreten**

Das Inkrafttreten wird noch zu bestimmen sein, da das Ergreifen des Referendums aufgrund dahingehender Äusserungen nicht auszuschliessen ist. Unser Rat soll den Zeitpunkt des Inkrafttretens bestimmen, sobald ein solcher aufgrund der Gegebenheiten bestimmbar ist.

Die von diesem Erlass betroffenen Sachthemen dürften zumindest bis zum nächsten Revisionszeitpunkt des [StrG](#) und des [öV-Gesetzes](#) noch an Bedeutung zunehmen. Unser Rat unterbreitet Ihrem Rat daher einen Erlass ohne Befristung.

## 4 Der Erlassentwurf im Einzelnen

### 4.1 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz

#### § 19

Der Begriff «Bauprogramm für die Kantonsstrassen» wird durch den Begriff «Programm Gesamtmobilität» ersetzt.

### 4.2 Strassengesetz

#### § 1a

Die Mobilitätsplanung (und damit auch die Planung der Kantonsstrassen) erfolgt neu über das Programm Gesamtmobilität. Das Programm Gesamtmobilität ist dabei unterteilt in einen *verkehrsmittelübergreifenden Strategieteil*, dessen Grundlage erstmalig bereits in der ersten Phase des Projekts Zumolu erarbeitet wurde und der in der Folge mindestens vor jeder Totalrevision des KRP zu überarbeiten ist, und in ein *Massnahmenprogramm Mobilität*, das in der zweiten Phase des Projekts Zumolu erstmals zu erarbeiten ist.

#### § 1b

Die Kompetenz zum Beschluss der verkehrsmittelübergreifenden Strategie liegt beim Kantonsrat, da darin die entscheidenden langfristigen Ziele, Herausforderungen und Leitlinien enthalten sind. Entsprechend ist ein langfristiger Überarbeitungszeitraum vorgesehen. Die verkehrsmittelübergreifende Strategie ist mindestens vor jeder Totalrevision des kantonalen Richtplans zu überarbeiten. Die verkehrsmittelübergreifende Strategie stellt jeweils die Grundlage für das Kapitel M (Mobilität) des KRP dar. Auch eine vorzeitige Anpassung des verkehrsmittelübergreifenden Strategieteils oder von Teilen davon soll möglich sein, so zum Beispiel wenn dies neue technologische Entwicklungen oder Anpassungen von übergeordneten Planungsinstrumenten bedingen. Der Bedarf von vorzeitigen Anpassungen ist jeweils mit der vierjährigen Überarbeitung des Massnahmenprogramms Mobilität zu prüfen.

Es ist sicherzustellen, dass die Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger und weitere Betroffene sich bei der Erarbeitung einbringen können, damit auch eine Abstimmung mit den regionalen und kommunalen Planungen gewährleistet ist.

#### § 1c

Gestützt auf die in der verkehrsmittelübergreifenden Strategie festgelegten Ziele, Herausforderungen und Leitlinien legt der Regierungsrat im Massnahmenprogramm Mobilität alle vier Jahre die konkreten Projekte fest. Darin sind mindestens ein Kurzbeschrieb der Massnahmen sowie die mutmasslichen Kosten zu nennen, wobei Sammelrubriken gebildet werden können. Verschiedene Massnahmen, beispielsweise aus den Bereichen Wirtschaftsverkehr, Mobilitätsmanagement, Verkehrsdrehscheiben oder auch Digitalisierung, können in diesem Teil integriert, gesamtheitlich betrachtet und beurteilt werden. Die Ausarbeitung des Massnahmenteils umfasst namentlich die Entwicklung eines Priorisierungsverfahrens für die Aufnahme und Überführung von bestehenden Massnahmen in den Massnahmenteil, die Bestimmung des Umfangs von Sammelpositionen, die inhaltliche Gliederung sowie die Projektorganisation. Für die Ausgestaltung soll der Exekutive der nötige Spielraum belassen werden. Der Regierungsrat wird auf Verordnungsebene den Mindestinhalt des Massnahmenprogramms Gesamtmobilität regeln. Auch hier soll mittels Einbezug der Gemeinden, der regionalen Entwicklungsträgern und der weiteren Betroffenen bei der Erarbeitung die Abstimmung mit den regionalen und kommunalen Planungen sichergestellt werden. Die Überarbeitung des vier Jahre gültigen Massnah-

menprogramms Mobilität ist dem Kantonsrat – inklusive allfälliger vorzeitiger Anpassungen im verkehrsmittelübergreifenden Strategieteil – jeweils ebenfalls zum Beschluss zu unterbreiten.

#### § 45

Die Planung der Kantonsstrassen erfolgt neu nicht mehr über das Bauprogramm, sondern über das Programm Gesamtmobilität. Die entsprechende Bestimmung im Strassengesetz wird aufgehoben.

#### § 46

Mit der Aufhebung des bestehenden Instrumentes Bauprogramm und der Etablierung des neuen Instrumentes Programm Gesamtmobilität sind begriffliche Angleichungen notwendig. Diese Bestimmung wird in den Absätzen 1 und 2 entsprechend angepasst.

#### § 112a

Der Übergang von den alten Planungsinstrumenten zum neuen Programm Gesamtmobilität soll so schnell wie möglich erfolgen, jedoch sind die Inhalte des Umsetzungsteils erst noch zu erarbeiten. Bereits beschlossene und gültige Planungen können vorzeitig durch das Programm Gesamtmobilität abgelöst werden. Sollte die Erarbeitung namentlich des Massnahmenprogramms Mobilität aber über die Laufzeiten der nach alter Rechtsordnung beschlossenen Planungen andauern, sollen die beschlossenen Planungen auch über die ursprüngliche Gültigkeitsdauer hinaus weiter in Kraft bleiben.

### **4.3 Gesetz über den öffentlichen Verkehr**

Die Anpassungen im [öVG](#) präsentieren sich analog zu jenen im [StrG](#). Es kann deshalb grundsätzlich auf die vorgehenden Ausführungen zum [StrG](#) (Kap. 4.1) verwiesen werden. Anzumerken bleibt, dass für das [StrG](#) und das [öVG](#) bewusst die identischen Formulierungen verwendet wurden und bei den Regelungsinhalten nicht zwischen jenen des [StrG](#) und des [öVG](#) unterschieden wurde. Dies geht aus dem Anspruch hervor, mit dem neuen Planungsinstrument Mobilität ganzheitlich zu planen. Ein eigenständiges Mobilitätsgesetz wurde ebenfalls angedacht, wurde aber zum jetzigen Zeitpunkt als nicht zweckmässig beurteilt, da materiell noch zu wenig Regelungsinhalte vorliegen beziehungsweise diese inskünftig noch zu erarbeiten wären. Deshalb soll das Programm Gesamtmobilität in den bestehenden Gesetzen verankert werden.

#### § 1a

Die Mobilitätsplanung (und damit auch die Planung der Kantonsstrassen) erfolgt neu über das Programm Gesamtmobilität. Das Programm Gesamtmobilität ist dabei unterteilt in einen *verkehrsmittelübergreifenden Strategieteil*, dessen Grundlage erstmalig bereits in der ersten Phase des Projekts Zumolu erarbeitet wurde und der in der Folge mindestens vor jeder Totalrevision des KRP zu überarbeiten ist, und in ein *Massnahmenprogramm Mobilität*, das in der zweiten Phase des Projekts Zumolu erstmals zu erarbeiten ist.

### § 1b

Die Kompetenz zum Beschluss der verkehrsmittelübergreifenden Strategie liegt beim Kantonsrat, da darin die entscheidenden langfristigen Ziele, Herausforderungen und Leitlinien enthalten sind. Entsprechend ist ein langfristiger Überarbeitungszeitraum vorgesehen. Die verkehrsmittelübergreifende Strategie ist mindestens vor jeder Totalrevision des kantonalen Richtplans zu überarbeiten. Die verkehrsmittelübergreifende Strategie stellt jeweils die Grundlage für das Kapitel M (Mobilität) des KRP dar. Auch eine vorzeitige Anpassung des verkehrsmittelübergreifenden Strategieteils oder von Teilen davon soll möglich sein, so zum Beispiel, wenn dies neue technologische Entwicklungen oder Anpassungen von übergeordneten Planungsinstrumenten bedingen. Der Bedarf von vorzeitigen Anpassungen ist jeweils mit der vierjährigen Überarbeitung des Massnahmenprogramms Mobilität zu prüfen.

Es ist sicherzustellen, dass die Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger und weitere Betroffene sich bei der Erarbeitung einbringen können, damit auch eine Abstimmung mit den regionalen und kommunalen Planungen sichergestellt ist.

### § 1c

Gestützt auf die in der verkehrsmittelübergreifenden Strategie festgelegten Ziele, Herausforderungen und Leitlinien legt der Regierungsrat im Massnahmenprogramm Mobilität alle vier Jahre die konkreten Projekte fest. Darin sind mindestens ein Kurzbeschrieb der Massnahmen sowie die mutmasslichen Kosten zu nennen, wobei Sammelrubriken gebildet werden können. Verschiedene Massnahmen, beispielsweise aus den Bereichen Wirtschaftsverkehr, Mobilitätsmanagement, Verkehrsdrehscheiben oder auch Digitalisierung, können in diesem Teil integriert, gesamtheitlich betrachtet und beurteilt werden. Die Ausarbeitung des Massnahmenteils umfasst namentlich die Entwicklung eines Priorisierungsverfahrens für die Aufnahme und Überführung von bestehenden Massnahmen in den Massnahmenteil, die Bestimmung des Umfangs von Sammelpositionen, die inhaltliche Gliederung sowie die Projektorganisation. Für die Ausgestaltung soll der Exekutive der nötige Spielraum belassen werden. Der Regierungsrat wird auf Verordnungsebene den Mindestinhalt des Massnahmenprogramms Gesamtmobilität regeln. Auch hier soll mittels Einbezug der Gemeinden, der regionalen Entwicklungsträger und der weiteren Betroffenen bei der Erarbeitung die Abstimmung mit den regionalen und kommunalen Planungen sichergestellt werden. Die Überarbeitung des vier Jahre gültigen Massnahmenprogramms Mobilität ist dem Kantonsrat – inklusive allfälliger vorzeitiger Anpassungen im verkehrsmittelübergreifenden Strategieteil – jeweils ebenfalls zum Beschluss zu unterbreiten.

### § 5

Mit der Aufhebung des bestehenden Instrumentes öV-Bericht und der Etablierung des neuen Instrumentes Programm Gesamtmobilität ist eine begriffliche Angleichung notwendig. Diese Bestimmung wird in Absatz 1 entsprechend angepasst.

### § 6

Mit der Aufhebung des bestehenden Instrumentes öV-Bericht und der Etablierung des neuen Instrumentes Programm Gesamtmobilität ist eine formale Angleichung notwendig. Diese Bestimmung wird in Absatz 1 entsprechend angepasst.

### § 10

Mit der Aufhebung des bestehenden Instrumentes öV-Bericht und der Etablierung des neuen Instrumentes Programm Gesamtmobilität ist eine formale Angleichung notwendig. Diese Bestimmung wird in Absatz 2 entsprechend angepasst.

### § 13

Diese Bestimmung wird aufgehoben und durch die neuen §§ 1a bis 1c ersetzt.

### § 15

Mit der Aufhebung des bestehenden Instrumentes öV-Bericht und der Etablierung des neuen Instrumentes Programm Gesamtmobilität ist eine begriffliche Angleichung notwendig. Diese Bestimmung wird in Absatz 1 entsprechend angepasst.

### § 32a

Der Übergang von den alten Planungsinstrumenten zum neuen Programm Gesamtmobilität soll so schnell wie möglich erfolgen, jedoch sind die Inhalte des Umsetzungsteils erst noch zu erarbeiten. Bereits beschlossene und gültige Planungen können vorzeitig durch das Programm Gesamtmobilität abgelöst werden. Sollte die Erarbeitung namentlich des Massnahmenprogramms Mobilität aber über die Laufzeiten der nach alter Rechtsordnung beschlossenen Planungen andauern, sollen die beschlossenen Planungen auch über die ursprüngliche Gültigkeitsdauer hinaus weiter in Kraft bleiben.

## **5 Personelle und finanzielle Auswirkungen**

Mit dem neuen Instrument Programm Gesamtmobilität soll eine umfassende und verkehrsmittelübergreifende Planung der Mobilität auf kantonaler Stufe ermöglicht werden. Da bereits bisher Planungen von Infrastrukturen und Angeboten notwendig waren (namentlich das Bauprogramm und der öV-Bericht), darf angenommen werden, dass mit dem neuen Instrument keine erheblichen Mehraufwände entstehen werden. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass die Anpassung der Instrumente auch verwaltungsinterne organisatorische Änderungen zur Folge haben kann. Letztlich werden jedoch mit dem neuen Programm Gesamtmobilität sehr viele, auch zusätzliche Themen (wie Logistik- und Wirtschaftsverkehr) zusammengefasst, aufeinander abgestimmt und damit auch effizienter bearbeitet werden können.

## **6 Verfahrensfragen und Terminplanung**

### **6.1 Erlassform**

Beim vorliegenden Entwurf zu einem Gesetz über das Programm Gesamtmobilität handelt es sich um einen sogenannten Mantelerlass, mit dem die gesetzliche Grundlage für das neue Planungsinstrument im Bereich der Mobilität geschaffen werden soll. Ein Mantelerlass fasst den Erlass und/oder die Änderung oder die Aufhebung von Gesetzesbestimmungen aus verschiedenen Aufgabengebieten und verschiedenen Gesetzen unter einem Sammeltitle in einem Beschluss zusammen. Mantelerlasse als solche werden lediglich in der laufenden Gesetzessammlung veröffentlicht. Ihr Inhalt wird aber in die einzelnen betroffenen Gesetze der Systematischen Rechtssammlung integriert.

### **6.2 Grundsatz der Einheit der Materie**

Wie bei anderen Gesetzen gilt auch beim vorliegenden Mantelerlass zum Programm Gesamtmobilität der von Bundesrechts wegen zu beachtende Grundsatz der Einheit

der Materie, der verlangt, dass zwischen den einzelnen Teilen einer Abstimmungsvorlage ein innerer sachlicher Zusammenhang besteht, der es rechtfertigt, sie den Stimmberechtigten mit einer einzigen Abstimmungsfrage zur Entscheidung vorzulegen. Umfasst eine Abstimmungsvorlage mehrere Sachfragen und Materien, ist erforderlich, dass die einzelnen Teile einen sachlichen inneren Zusammenhang aufweisen und in einer sachlichen Beziehung zueinander stehen und dasselbe Ziel verfolgen. Da der Begriff der Einheit der Materie von relativer Natur ist und die Gewichtung einzelner Teile einer Vorlage und ihres Verhältnisses zueinander zudem vorab eine politische Frage ist, kommt den Behörden bei der Ausgestaltung von Abstimmungsvorlagen ein weiter Gestaltungsspielraum zu ([BGE 111 Ia 196](#) E. 2b, S. 198). Die Stimmberechtigten haben gemäss konstanter bundesgerichtlicher Rechtsprechung keinen verfassungsmässigen Anspruch darauf, dass ihnen einzelne, allenfalls besonders wichtige Teile einer Vorlage gesondert zur Abstimmung vorgelegt werden; sie müssen sich vielmehr auch dann für die Gutheissung oder Ablehnung der ganzen Vorlage entscheiden, wenn sie nur mit einzelnen Vorschriften einverstanden sind beziehungsweise nur einzelne Vorschriften ablehnen ([BGE 129 I 366](#) E. 2.3, S. 371 ff.). Die im Entwurf eines Gesetzes über das Programm Gesamtmobilität vorgesehenen Gesetzesänderungen sind Teile einer gesamtheitlichen Überprüfung und Abstimmung der Planungen im Bereich der Mobilität. Nur mit einer gesetzesübergreifenden und gleichzeitigen Anpassung der Planungsinstrumente und deren koordinierter Ablösung können die festgelegten Ziele, insbesondere eine gesamtheitliche Mobilitätsplanung, erreicht werden. Sämtliche im vorliegenden Entwurf zusammengefassten Gesetzesänderungen sind auf diese Ziele ausgerichtet. Der Grundsatz der Einheit der Materie wird damit mit diesem Entwurf gewahrt.

## **7 Antrag**

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Entwurf des Gesetzes über das Programm Gesamtmobilität zuzustimmen.

Luzern, 20. September 2022

Im Namen des Regierungsrates  
Der Präsident: Guido Graf  
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

Entwurf RR vom 20. September 2022

## **Gesetz über das Programm Gesamtmobilität**

vom

Betroffene SRL-Nummern:

Neu: –  
Geändert: 700 | 755 | 775  
Aufgehoben: –

*Der Kantonsrat des Kantons Luzern,*

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 20. September 2022,  
*beschliesst:*

### **I.**

Keine Hauptänderung.

### **II.**

#### **1.**

Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz (EGUSG) vom 30. März 1998<sup>1</sup> (Stand 1. März 2022) wird wie folgt geändert:

##### **§ 19 Abs. 1 (geändert)**

<sup>1</sup> Der Regierungsrat erstellt Mehrjahrespläne für sanierungsbedürftige Strassen oder Strassenabschnitte. Ziel ist, die von Strassenverkehrsanlagen verursachten Lärmimmissionen so zu reduzieren, dass sie den Vorschriften des Umweltschutzrechtes genügen. Die Mehrjahrespläne und das Programm Gesamtmobilität gemäss Strassengesetz vom 21. März 1995<sup>2</sup> sind aufeinander abzustimmen.

#### **2.**

Strassengesetz (StrG) vom 21. März 1995<sup>3</sup> (Stand 1. Januar 2020) wird wie folgt geändert:

##### **§ 1a (neu)**

Programm Gesamtmobilität

<sup>1</sup> Das Programm Gesamtmobilität umfasst die verkehrsmittelübergreifende Strategie sowie ein Massnahmenprogramm zur Steuerung und Entwicklung der Mobilität im Kanton Luzern (Massnahmenprogramm Mobilität).

##### **§ 1b (neu)**

Verkehrsmittelübergreifende Strategie

<sup>1</sup> In der verkehrsmittelübergreifenden Strategie werden die aktuellen Herausforderungen im Bereich der Mobilität aufgezeigt, die Leitlinien zur weiteren Entwicklung bestimmt und die mittel- und langfristigen verkehrspolitischen Ziele festgelegt.

---

<sup>1</sup> SRL Nr. [700](#)

<sup>2</sup> SRL Nr. [755](#)

<sup>3</sup> SRL Nr. [755](#)

<sup>2</sup> Der Kantonsrat beschliesst die verkehrsmittelübergreifende Strategie mindestens vor jeder Totalrevision des kantonalen Richtplans. Haben sich die Verhältnisse geändert oder stellen sich neue Aufgaben, wird die Strategie nötigenfalls vorzeitig angepasst.

<sup>3</sup> Die betroffenen Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger und die weiteren interessierten Kreise können sich vernehmen lassen.

#### **§ 1c (neu)**

##### Massnahmenprogramm Mobilität

<sup>1</sup> Das Massnahmenprogramm Mobilität enthält die Massnahmen des Kantons, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden. Diese umfassen insbesondere Bauvorhaben für die Verkehrsinfrastruktur, Planungsvorgaben für das Angebot des öffentlichen Verkehrs und weitere Massnahmen zur Steuerung der Gesamtmobilität. Die Massnahmen werden im Programm beschrieben und ihre mutmasslichen Kosten aufgeführt. Massnahmen können in Sammelrubriken zusammengefasst werden. Der Regierungsrat legt den Mindestinhalt in der Verordnung fest.

<sup>2</sup> Die betroffenen Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger und die weiteren interessierten Kreise können sich vernehmen lassen.

<sup>3</sup> Das Massnahmenprogramm Mobilität ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten und dem Kantonsrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

#### **§ 45**

##### *aufgehoben*

#### **§ 46 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)**

<sup>1</sup> Der Regierungsrat oder, bei vereinfachten Projektbewilligungsverfahren, das zuständige Departement beschliesst im Rahmen der verfügbaren Kredite die im Massnahmenprogramm Mobilität enthaltenen einzelnen Bauvorhaben an Kantonsstrassen. Erreichen die damit bewilligten Kosten die Höhe von 3 Millionen Franken, ist dafür der Kantonsrat zuständig.

<sup>2</sup> Wird ein Bauvorhaben aufgeteilt, sind die Kosten des im Massnahmenprogramm Mobilität beschriebenen Projekts für die Baubeschlusskompetenz massgebend.

#### **§ 112a (neu)**

##### Übergangsbestimmung zur Änderung vom

<sup>1</sup> Ist bis Ende 2026 das Massnahmenprogramm Mobilität gemäss § 1c noch nicht beschlossen, so bleibt bis zu dessen Beschluss für die Kantonsstrassen die Planung gemäss dem Bauprogramm 2023–2026 gültig.

### **3.**

Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) vom 22. Juni 2009<sup>4</sup> (Stand 1. Januar 2020) wird wie folgt geändert:

#### **§ 1a (neu)**

##### Programm Gesamtmobilität

<sup>1</sup> Das Programm Gesamtmobilität umfasst die verkehrsmittelübergreifende Strategie sowie ein Massnahmenprogramm zur Steuerung und Entwicklung der Mobilität im Kanton Luzern (Massnahmenprogramm Mobilität).

#### **§ 1b (neu)**

##### Verkehrsmittelübergreifende Strategie

<sup>1</sup> In der verkehrsmittelübergreifenden Strategie werden die aktuellen Herausforderungen im Bereich der Mobilität aufgezeigt, die Leitlinien zur weiteren Entwicklung bestimmt und die mittel- und langfristigen verkehrspolitischen Ziele festgelegt.

---

<sup>4</sup> SRL Nr. [775](#)

<sup>2</sup> Der Kantonsrat beschliesst die verkehrsmittelübergreifende Strategie mindestens vor jeder Totalrevision des kantonalen Richtplans. Haben sich die Verhältnisse geändert oder stellen sich neue Aufgaben, wird die Strategie nötigenfalls vorzeitig angepasst.

<sup>3</sup> Die betroffenen Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger und die weiteren interessierten Kreise können sich vernehmen lassen.

#### **§ 1c (neu)**

##### Massnahmenprogramm Mobilität

<sup>1</sup> Das Massnahmenprogramm Mobilität enthält die Massnahmen des Kantons, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden. Diese umfassen insbesondere Bauvorhaben für die Verkehrsinfrastruktur, Planungsvorgaben für das Angebot des öffentlichen Verkehrs und weitere Massnahmen zur Steuerung der Gesamtmobilität. Die Massnahmen werden im Programm beschrieben und ihre mutmasslichen Kosten aufgeführt. Massnahmen können in Sammelrubriken zusammengefasst werden. Der Regierungsrat legt den Mindestinhalt in der Verordnung fest.

<sup>2</sup> Die betroffenen Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger und die weiteren interessierten Kreise können sich vernehmen lassen.

<sup>3</sup> Das Massnahmenprogramm Mobilität ist mindestens alle vier Jahre zu überarbeiten und dem Kantonsrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

#### **§ 5 Abs. 1**

<sup>1</sup> Der Kantonsrat

- a. (*geändert*) beschliesst den verkehrsmittelübergreifenden Strategieteil sowie das Massnahmenprogramm Mobilität gemäss den §§ 1b und 1c,

#### **§ 6 Abs. 1**

<sup>1</sup> Der Regierungsrat

- a. (*geändert*) erstellt den in § 5 Absatz 1b genannten Bericht und unterbreitet ihn dem Kantonsrat,

#### **§ 10 Abs. 2**

<sup>2</sup> Der Verbundrat nimmt die strategische Führung wahr. Er ist für die dem Verkehrsverbund übertragenen Aufgaben verantwortlich und folglich insbesondere dafür zuständig,  
f. (*geändert*) den in § 5 Absatz 1b genannten Bericht zuhanden des Regierungsrates zu verabschieden,

#### **§ 13**

*aufgehoben*

#### **§ 15 Abs. 1 (geändert)**

<sup>1</sup> Der Verbundrat setzt das Angebot des öffentlichen Personenverkehrs jährlich nach den im Massnahmenprogramm Mobilität vorgesehenen Planungsvorgaben und unter Berücksichtigung der vom Kantonsrat für den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs bereitgestellten Mittel fest.

#### **§ 32a (neu)**

Übergangsbestimmung zur Änderung vom

<sup>1</sup> Ist bis Ende 2026 das Massnahmenprogramm Mobilität gemäss § 1c noch nicht beschlossen, so bleibt bis zu dessen Beschluss für die Planung des Angebots und der Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs die Planung gemäss dem öV-Bericht 2023–2026 gültig.

### **III.**

Keine Fremdaufhebungen.

#### **IV.**

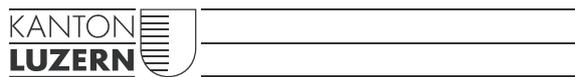
Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten des Gesetzes. Es unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:



**Staatskanzlei**

Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

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