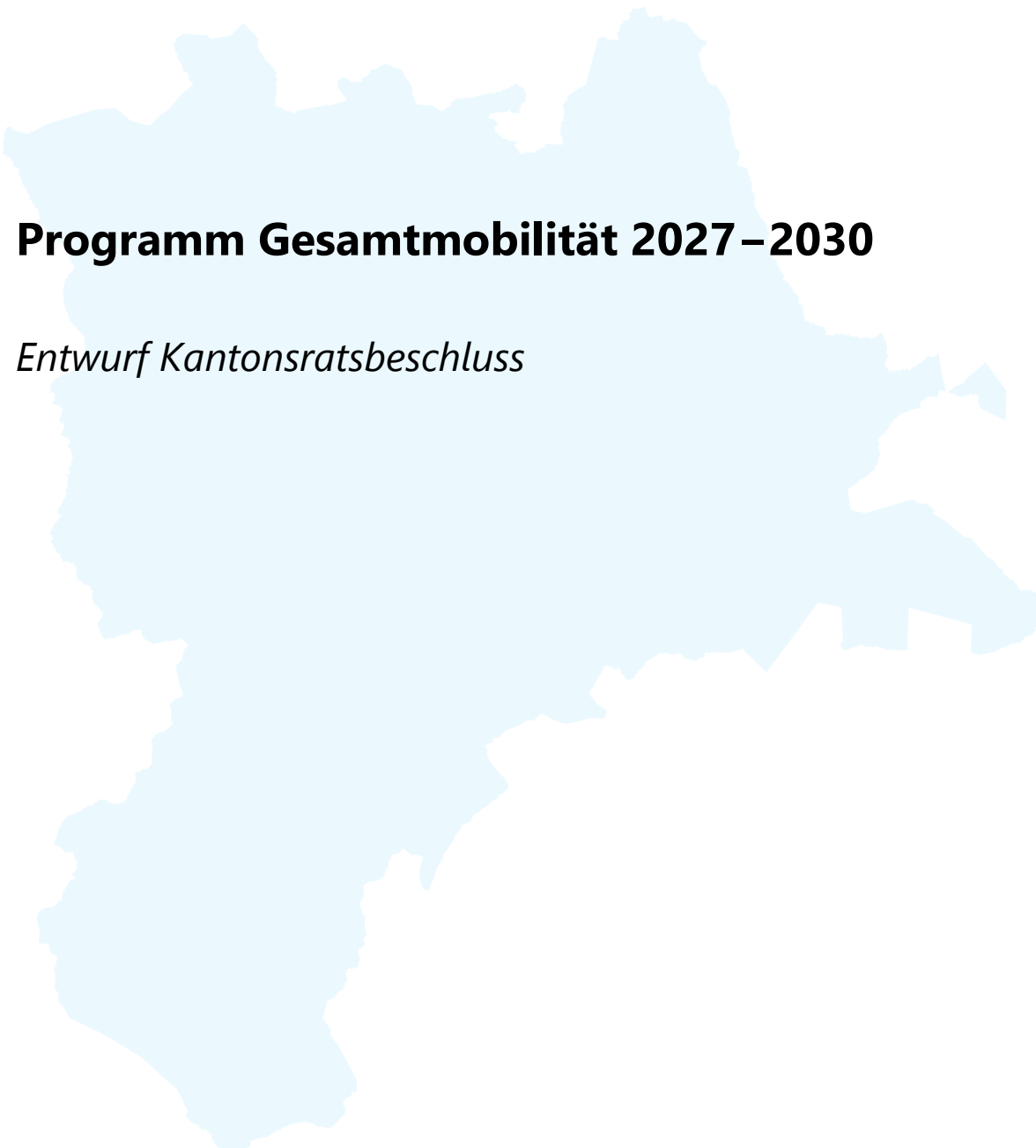


Botschaft des Regierungsrates an den Kantonsrat
19. Mai 2026

B 103



Programm Gesamtmobilität 2027–2030

Entwurf Kantonsratsbeschluss

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- und Angebotsmassnahmen sowie 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 die 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 der Verteilschlüssel für die Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) geändert und die Verwendung zusätzlicher allgemeiner Staatsmittel neu vorgesehen werden. Diese Neuregelung der Finanzierung unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat gleichzeitig mit der Botschaft B 102 vom 19. Mai 2026. Für die Summe der Massnahmen, die im Massnahmenprogramm Mobilität Berücksichtigung finden können, wird als finanzieller Rahmen der aktuelle Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2026–2029 und diese geplante Neuregelung vorgesehen. 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 jeweils 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 auch beim öV können die Massnahmen nur nach Massgabe der verfügbaren finanziellen Mittel gemäss AFP umgesetzt werden.

Der Entwurf der Botschaft des Programms Gesamtmobilität 2027–2030 wurde vom 3. November 2025 bis zum 6. Februar 2026 über das E-Mitwirkungs-Online-Tool in eine Vernehmlassung gegeben. Das Programm Gesamtmobilität wird insgesamt breit unterstützt und als wichtiger Schritt für eine koordinierte, verkehrsmittelübergreifende Weiterentwicklung des kantonalen Verkehrssystems beurteilt. Gleichzeitig spiegeln die Rückmeldungen die bekannten unterschiedlichen Positionen der Akteurinnen und Akteure hinsichtlich der zukünftigen mobilitätspolitischen Schwerpunkte wider. Die Erarbeitungssystematik und das Bewertungssystem werden mehrheitlich als nachvollziehbar eingeschätzt, während ein Monitoring mit messbaren Zielen von mehreren Seiten eingefordert wird. Die neuen Programmpakete werden grundsätzlich positiv bewertet. Im Bereich Veloverkehr sowie zum Verkehrsmanagement und zur Busbeschleunigung bestehen jedoch Forderungen nach einer rascheren und konsequenteren Umsetzung sowie teilweise nach höherer Priorisierung oder zusätzlichen Mitteln. Die Reduktion der Sammelrubriken wird klar begrüsst, verbunden mit der Erwartung ausreichender finanzieller Flexibilität für kleinere Massnahmen. Ein Teil der Stellungnahmen fokussiert zudem auf konkrete regionale Anliegen und auf die Priorisierung einzelner Projekte.

Das mit dieser Botschaft beantragte Programm Gesamtmobilität 2027–2030 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	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Aufbau des Berichts	5
1.3 Programm Gesamtmobilität	6
1.4 Rechtliche Grundlagen	13
1.5 Abhängigkeiten von anderen Planungsinstrumenten	13
1.6 Bezug zu parlamentarischen Vorstössen und Bemerkungen	17
1.7 Projektorganisation	17
1.8 Vernehmlassung	18
2 Neuregelung der Finanzierung	21
3 Verkehrsmittelübergreifende Strategie	22
3.1 Ausgangslage	22
3.2 Verkehrspolitische Ziele	23
3.3 Strategische Stossrichtungen	28
4 Massnahmenprogramm Mobilität	32
4.1 Bezug des Massnahmenprogramms Mobilität zur Strategie	33
4.2 Möglichkeiten und Grenzen des Massnahmenprogramms Mobilität	34
4.3 Massnahmen Infrastruktur Mobilität	36
4.4 Programmpakete	42
4.5 Sammelrubriken	44
4.6 Betrieblicher und baulicher Unterhalt Kantonsstrassen und Kunstbauten	45
4.7 öV-Angebot	46
5 Kosten	50
5.1 Gesamtüberblick	50
5.2 Kostenzusammenstellung Strassen	51
5.3 Kostenzusammenstellung öV-Angebot	55
6 Bezüge zu bisherigen Programmen	59
6.1 Veränderungen gegenüber Bauprogramm Kantonsstrassen	59
6.2 Veränderungen Zielerreichung gegenüber öV-Bericht 2023–2026	60
7 Ausblick	61
8 Antrag	62
Entwurf	63
Beilagen	64

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf des Programms Gesamtmobilität 2027–2030.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Bevölkerung im Kanton Luzern wächst. Die Wirtschaft entwickelt sich insgesamt erfreulich. 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, den kantonalen Richtplan, den 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, das die Bedürfnisse und Massnahmen aller Verkehrsmittel bündelt.

Am 19. Juni 2018 erklärte Ihr Rat 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) vom 20. September 2022, den Ihr Rat in der März-Session 2023 zustimmend zur Kenntnis genommen hat, liegt die erste umfassende Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern vor. Parallel dazu hat Ihr Rat die notwendigen Rechtsgrundlagen beschlossen, damit das neue Programm Gesamtmobilität den bisherigen öV-Bericht, das Bauprogramm für die Kantonsstrassen sowie das heutige Radroutenkonzept ablösen kann (vgl. [Botschaft B 141](#) vom 20. September 2022). 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 ersten Kapitel wird das Programm Gesamtmobilität erläutert. Dabei werden die Grundlagen, Abhängigkeiten und Zusammenhänge aufgezeigt. In Kapitel 2 wird die Verknüpfung zu der Ihrem Rat gleichzeitig vorgelegten [Botschaft B 102](#) vom 19. Mai 2026 über die Neuregelung der Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs dargelegt. In Kapitel 3 wird der strategische Teil des Programms Gesamtmobilität zusammengefasst, wie ihn Ihr Rat

mit dem Planungsbericht Zumolu zustimmend zur Kenntnis genommen hat. Kapitel 4 beschreibt den Massnahmenteil des Programms Gesamtmobilität (Massnahmenprogramm Mobilität) in seiner Gesamtheit. 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. Kapitel 7 gibt einen Ausblick auf die Erarbeitung des zweiten Programms Gesamtmobilität für die Jahre 2031–2034. Kapitel 8 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 Kantonsrates. 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. Kapitel 3), der auf dem Planungsbericht Zumolu basiert, und einem Massnahmenteil (vgl. Kapitel 4), der ebenfalls alle Verkehrsmittel umfasst.

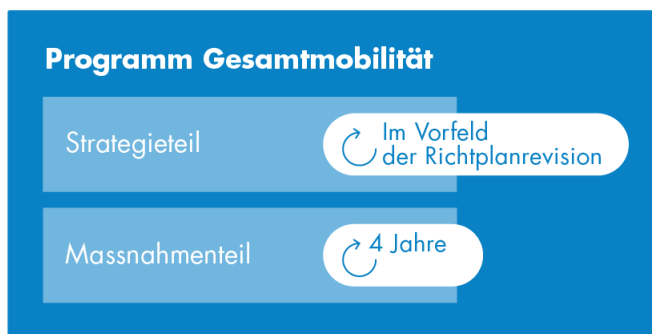


Abb. 1: Programm Gesamtmobilität (PGM) mit Strategie- und Massnahmenteil

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 den Neu- und den Ausbau der Kantonsstrassen zur Verfügung stehenden Mittel verwendet werden. Zudem umfasst es die Veränderungen des öV-Angebots. 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 Velowegnetz	Strassenabwasser- behandlung
Sammelrubriken	Mobilitätsplanung und -steuerung	Anpassung Infrastrukturen	Vorhaben Dritter
Basisaufgabe	Betrieb und Unterhalt Strassen und Kunstbauten		

Abb. 2: Massnahmenprogramm Mobilität im Überblick

Massnahmen für alle Verkehrsmittel

Einzelmassnahmen oder Massnahmenpakete sind Infrastrukturmassnahmen auf Kantonsstrassen, 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. Die Bedürfnisse des Fussverkehrs sind ebenfalls berücksichtigt. Es gibt zudem auch Massnahmen mit einem klaren Schwerpunkt auf ein Verkehrsmittel wie beispielsweise den Veloverkehr. Massnahmenpakete bestehen aus mehreren Massnahmen, die einen engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang haben und im selben Zeitraum realisiert werden sollen.

Es werden zwei Vierjahresperioden unterschieden:

- Umsetzungsperiode 2027–2030 (Beschluss Programm 2027–2030)
- Umsetzungsperiode 2031–2034 (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 die 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 Umfahrungsstrassen handeln, aber auch andere Infrastrukturmassnahmen können als Grossmassnahmen qualifiziert werden. Mit der Ihrem Rat mit der [Botschaft B 102](#) vorgeschlagenen Neuregelung der Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs sollen solche Grossprojekte künftig, soweit sie über die Projektierung hinausgehen, grundsätzlich nicht aus zweckgebundenen Mitteln, sondern mit allgemeinen Staatsmitteln finanziert werden (vgl. Ausführungen in Kapitel 3.3.2 der betreffenden Botschaft).

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 4.7. öV-Angebotsmassnahmen werden wie bis anhin vom Verbundrat des Verkehrsverbunds beschlossen und die anfallenden Abgeltungen weiterhin je hälftig von Kanton und Gemeinden finanziert.

Die Listen der Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete auf der einen Seite und der öV-Angebotsmassnahmen auf der anderen Seite werden aus Gründen der Übersichtlichkeit bewusst

separat gehalten. Die beiden Massnahmentypen haben eine komplett unterschiedliche Charakteristik. Bei den Einzelmassnahmen und Massnahmenpaketen handelt es sich um Investitionen in die Infrastruktur Strasse zugunsten aller Verkehrsmittel (siehe Kapitel 4.3 und Beilage 1). Die Angebotsmassnahmen hingegen betreffen den Betrieb des öV-Angebots, welcher eine andere Zuständigkeit und Finanzierung haben.

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 dem neuen Velokonzept und für den Bau von Strassenabwasserbehandlungsanlagen werden Programme mit je eigenen Prioritätensetzungen entwickelt. Deren Umsetzung erfordert in den kommenden Jahren besondere Anstrengungen. Detailliertere Ausführungen dazu finden sich im Kapitel 4.4.

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 4.5 beschrieben. Sie dienen allen Verkehrsmitteln und Verkehrsarten.

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 4.6 erläutert.

1.3.2 Selektion und Bewertung

Die Selektion der Infrastrukturmassnahmen und deren Bewertung für das Programm Gesamtmobilität werden 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. Mit der Priorisierung legen wir die Grundlage für die Zuordnung der Massnahmen zu den zeitlichen Umsetzungsperioden.

Die öV-Angebotsmassnahmen werden aufgrund der Zuständigkeit und der Finanzierung sowie des national getakteten Fahrplan- und Bestellverfahrens ausserhalb der nachfolgend dargestellten Bewertung durch den VVL in Abstimmung mit der Infrastrukturplanung priorisiert.

Selektion:

Als Basis 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. Sie werden nicht bewertet, sondern gelten als gesetzt für die Realisierung.
- *Planungsmassnahmen*: Verschiedene Massnahmen stehen noch ganz am Beginn der Planung. Der Bedarf nach Anpassungen an 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 Abb. 3).

Bewertungsverfahren über drei Stufen

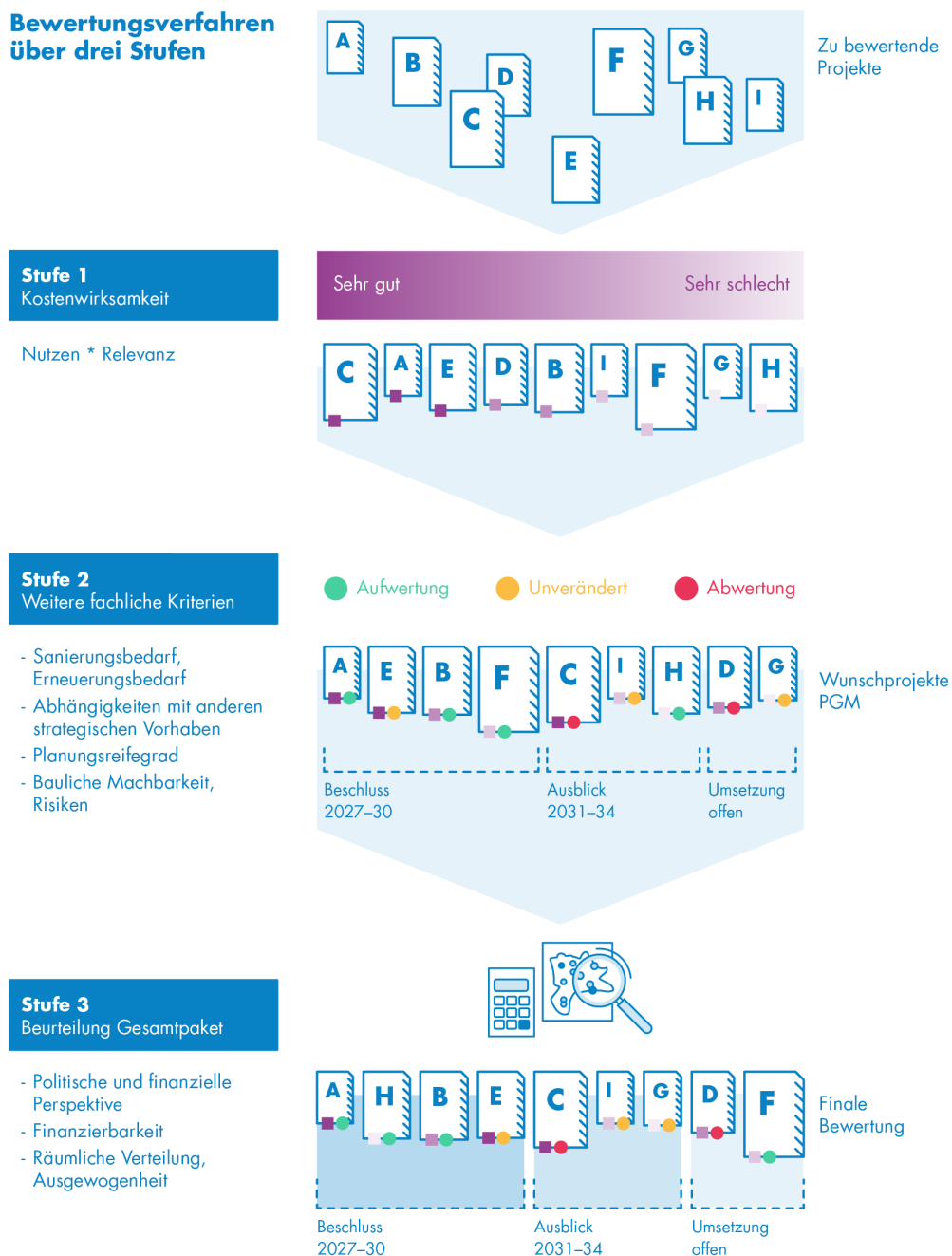


Abb. 3: Ablauf der Massnahmenbewertung in drei Stufen

Die Bewertungsmethodik ist im [Methodikbericht](#)¹ ausführlich beschrieben.

¹ Dienststelle Vif Kanton Luzern: Programm Gesamtmobilität PGM – Bewertung. Methodikbericht, INFRAS. 2025

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. Im Strategieteil des Programms Gesamtmobilität wird der Erreichbarkeit grosse Bedeutung beigemessen. Dementsprechend sind die Massnahmen zu beurteilen. Der Wirkungsbereich Verkehr enthält mehr Einzelkriterien als die anderen Wirkungsbereiche: Das Gewicht verteilt sich auf fünf Einzelkriterien. Massnahmen, die gleichzeitig positive Wirkungen für verschiedene Verkehrsmittel erzeugen, haben bessere Aussichten auf eine hohe Gesamtpunktzahl.

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.

<i>Wirkungsziele / Bewertungskriterien</i>	
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
<i>Relevanzkriterien</i>	
1. Betroffenes Verkehrsvolumen (DTV-Klassen)	
2. Betroffene Siedlungsdichte (Dichteklassen)	
3. Unfallgeschehen (Unfälle mit Personenschäden)	

Abb. 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 werden das Umfeld und der Stand der Massnahmen in die Bewertung einbezogen. Dies kann 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 Infrastrukturmassnahme. 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 infrage 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 erforderlich umpriorisiert. Die für die Umsetzungsperiode 2027–2030 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 erfolgter Umpriorisierung soll die räumliche Verteilung als ausreichend ausgewogen beurteilt werden können, insbesondere wenn die Investitionen über einen längeren Zeitraum betrachtet werden.

Wenn auf der Stufe 3 Umpriorisierungen erwogen werden, werden dabei die fachlichen Argumente aus den beiden ersten Bewertungsstufen weiter berücksichtigt. Es findet keine komplette Übersteuerung der Ergebnisse aus den vorangegangenen Bewertungsstufen statt.

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 kantonaler Ebene sind zu berücksichtigen. Insbesondere ist das Programm Gesamtmobilität auf die Ihrem Rat gleichzeitig vorgelegten [Botschaft B 102](#) über die 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.

1.5.3 Agglomerationsprogramme Luzern und Aareland

Mit dem Agglomerationsprogramm Luzern (AP LU) wird die weitere Entwicklung von Siedlung und Verkehr in der ganzen Agglomeration Luzern bestmöglich aufeinander abgestimmt. Diese Abstimmung erfolgt seit 2007 in sogenannten Generationen beziehungsweise in Vierjahresperioden 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.

Das Agglomerationsprogramm Aareland umfasst in seinem Perimeter auch fünf Luzerner Gemeinden. Dieses Agglomerationsprogramm wurde 2025 ebenfalls bereits zum fünften Mal dem Bund eingereicht. Da es auf Luzerner Gebiet durchwegs kleinere und kommunale Massnahmen enthält, sind diese im Massnahmenprogramm Mobilität nicht unter den Einzelmassnahmen aufgeführt, sondern allfällige kantonale Anteile werden den Sammelrubriken zugeordnet.

Das Massnahmenprogramm Mobilität umfasst unter seinen Einzelmassnahmen die grösseren Massnahmen in kantonaler Zuständigkeit. Die Zuordnung zu den Umsetzungsperioden berücksichtigt die Fristen für die Umsetzung der durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen. Unter anderem durch diese Abstimmung des Massnahmenprogramms Mobilität auf die Agglomerationsprogramme wird das Massnahmenprogramm auch auf die künftige Siedlungsentwicklung ausgerichtet, was in den Agglomerationsprogrammen integraler Teil der Massnahmenentwicklung ist. Künftig wird auch der Bezug regionaler Gesamtmobilitätskonzepte zu dieser Abstimmung von Siedlung und Verkehr beitragen.

Künftige Agglomerationsprogramme werden ihre Massnahmen auf das jeweils gültige Massnahmenprogramm Mobilität abstimmen. Die Abstimmung mit dem Programm Gesamtmobilität wird 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 gebietspezifische Herausforderungen und Potenziale aufgegriffen und in einen koordinierten Planungsprozess aufgenommen werden. Dazu gehören auch Massnahmen zur Mobilisierung von Bauland sowie die konsequente Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf das bestehende und geplante Verkehrsnetz.

Zur Realisierung der in den ESP-Planungen erarbeiteten Verkehrs- und auch Siedlungsmassnahmen werden sie im ESP-Programm zeitlich und inhaltlich mit dem Programm Gesamtmobilität und dem Agglomerationsprogramm koordiniert.

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 Velowegnetz erarbeitet, zu dem zusammen mit den erforderlichen Gesetzesanpassungen zur Zuständigkeit und Finanzierung und mit der Ergänzung des Richtplans am 3. März 2026 ein Vernehmlassungsverfahren eröffnet wurde.
- *Buskonzept:* Grundlage für das in Kapitel 4.7 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 die Ausgangslage, die Umfeldentwicklung und die Stossrichtungen dient der öV-Bericht 2023–2026 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 diesem Konzept verfolgt der Kanton Luzern das Ziel, die Versorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern attraktiv, effizient, raumsparend, umwelt- und klimaschonend, sicher und finanzierbar zu gestalten. Dasselbe gilt für die Entsorgung der Güter. Dabei strebt der Kanton 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 planerische, organisatorische und regulatorische Massnahmen sowie ein Umsetzungsprogramm. Diese sind teilweise bereits in Umsetzung. Die Massnahmen sind im Massnahmenprogramm Mobilität in den Sammelrubriken enthalten und nicht als Einzelmassnahmen aufgeführt.

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 Programme Gesamtmobilität als Grundlage dienen. Ein regionales Gesamtmobilitätskonzept Seetal befindet sich inkl. Massnahmenkatalog als Pilotplanung in Erarbeitung.

Im Rahmen der Erarbeitung solcher regionaler Gesamtmobilitätskonzepte werden neben 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 allein 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 Ihres Rates zu den Botschaften [B 140](#) Planungsbericht Zumolu, [B 144](#) öV-Bericht 2023–2026 und [B 120](#) Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen.

1.7 Projektorganisation

Das PGM wurde unter der Leitung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes (BUWD) erarbeitet (siehe Abb. 6).

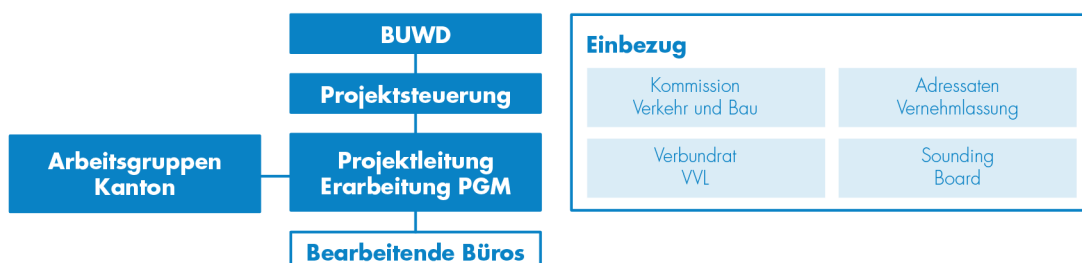


Abb. 6: Projektorganisation Programm Gesamtmobilität

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 einbezogen respektive informiert.

1.8 Vernehmlassung

Der Entwurf der Botschaft des Programms Gesamtmobilität 2027–2030 wurde vom 3. November 2025 bis zum 6. Februar 2026 über das E-Mitwirkungs-Online-Tool in eine Vernehmlassung gegeben. Zur Vernehmlassung eingeladen wurden zusätzlich zum Teilnehmerkreis des Sounding Boards die politischen Parteien, die Gemeinden, alle Departemente, die Staatskanzlei und die Dienststellen des BUWD. Im Übrigen konnten sich im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung auch alle weiteren Interessierten zur Vorlage äussern.

Insgesamt reichten 103 Gruppierungen, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger eine Stellungnahme ein. Sechs Stellungnahmen stammen von Parteien, 64 von Gemeindeverbänden, Gemeinden und Nachbarkantonen, 27 von weiteren Interessenverbänden und Organisationen, vier aus der Verwaltung oder verwaltungsnahen Einheiten sowie zwei von Privatpersonen. Nach Abzug von gleichlautenden und inhaltlich ähnlichen Anträgen sind im Rahmen der Vernehmlassung rund 200 verschiedene Bemerkungen und rund 480 Anträge – sowohl sehr konkreter als auch allgemeiner Natur – eingegangen.

Sämtliche Rückmeldungen wurden von der Projektleitung mit Unterstützung des externen Büros gesichtet und beurteilt. Punktuell wurden auch zuständige Fachpersonen aus der Verwaltung einbezogen. Zentrale Elemente aus der Vernehmlassung wurden am 4. März 2026 mit der Projekt- und am 18. März 2026 mit der Steuerungsgruppe besprochen. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens und eine Beurteilung der Rückmeldungen finden sich in einem separaten [Mitwirkungsbericht](#) vom 11. Mai 2026.

Das PGM wird im Allgemeinen unterstützt, begrüsst und als wichtigen Schritt hin zu einer verkehrsmittelübergreifenden und koordinierten Weiterentwicklung des kantonalen Verkehrssystems anerkannt. Mit einzelnen Rückmeldungen wird dem Programm Gesamtmobilität in der Fassung für die Vernehmlassung allerdings eher nicht zugestimmt. Die kritische Haltung bezieht sich insbesondere auf das Massnahmenprogramm Mobilität. Wie sich aus den Bemerkungen und den weiteren Antworten erschliesst, betrifft ein grosser Teil davon den danach unzureichenden Umgang mit einzelnen Verkehrsmitteln. Den öV und den Veloverkehr sehen einige Teilnehmende nicht in derselben Tiefe behandelt und mit zu wenigen griffigen Massnahmen gefördert. In einzelnen Rückmeldungen wird demgegenüber wiederum die Haltung vertreten, diese Verkehrsmittel würden gegenüber dem MIV zu stark bevorzugt behandelt. Darüber hinaus dürfte auch die Unzufriedenheit mit einzelnen Elementen oder Massnahmen des Programms Gesamtmobilität zur kritischen Beurteilung der Vorlage geführt haben. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass sich die bekannten unterschiedlichen Standpunkte der verschiedenen Parteien und Interessenvertretungen in Bezug auf die zukünftigen Schwerpunkte der Mobilitätspolitik auch im Vernehmlassungsergebnis widerspiegeln.

Die Erarbeitungssystematik und das Bewertungssystem werden grossmehrheitlich als nachvollziehbar und richtig angesehen. Ein Monitoring mit messbaren Zielen wird von verschiedenen Seiten gefordert.

Die neu geschaffenen Programmpakete (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velonetzplanung und Strassenabwasserbehandlung) werden positiv aufgenommen. Eine Vielzahl von Stellungnehmenden fordert im Zusammenhang mit dem Programmpaket Velonetzplanung eine konsequente und rasche Umsetzung von Velomassnahmen und vereinzelt eine Erhöhung der Mittel und/oder Priorisierung zugunsten des Veloverkehrs. Da die Vernehmlassung zur Umsetzung Velonetzpläne, zur Regelung der Zuständigkeiten und zur Finanzierung sowie der damit verbundenen Gesamtrevisionen des Weggesetzes (WegG; SRL Nr. [758a](#)) und der Wegverordnung (WegV; SRL Nr. [758b](#)) zum Zeitpunkt der Vernehmlassung des Programms Gesamtmobilität noch nicht gestartet war, gab es im Bereich des Veloverkehrs verständlicherweise zusätzliche Unsicherheiten und entsprechend viele Rückmeldungen. Mit dem in der Zwischenzeit in die Wege geleiteten Vernehmlassungsverfahren dürften sich etliche offene Punkte dazu geklärt haben, zumal die Vorlagen aufeinander abgestimmt sind.

Ausserdem dürfe die Umsetzung der Massnahmen innerhalb der einzelnen Programmpakete aufgrund der nicht öffentlich ersichtlichen Priorisierung und dem bekannten Ressourcenproblem nicht zu Verzögerungen führen. Des Weiteren werden vereinzelt weitere Programmpakete zu den Themen Busbeschleunigung, Fussverkehr und Lärmschutz gefordert. In den Themen Verkehrsmanagement beziehungsweise Busbeschleunigung wird von einem breiten Kreis eine raschere Umsetzung gefordert.

Die Reduktion der im Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2023–2026 enthaltenen 15 Sammelrubriken auf drei Sammelrubriken im PGM stösst auf breite Zustimmung. Die neuen Sammelrubriken sollen mit ausreichend finanziellen Mitteln versehen werden, um flexibel und zeitnah auf Bedürfnisse zur Umsetzung kleinerer Massnahmen reagieren zu können.

Verständlicherweise fokussieren verschiedene Anträge, insbesondere von Gemeindeverbänden sowie Gemeinden, auf konkrete Anliegen wie beispielsweise Umpriorisierungen einzelner Einzelmassnahmen in ihrer Region respektive Gemeinde.

Die wichtigsten Anpassungen am *Textteil* der Botschaft, die gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf vorgenommen wurden, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- *Gesamtverkehrsplanung*: An verschiedenen Stellen im Botschaftstext wird besser dargestellt, dass die Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete auf Kantonsstrassen in den meisten Fällen mehreren Verkehrsmitteln dienen. Weder soll der Eindruck entstehen, dass mit Kantonsstrassenprojekten einseitig der motorisierte Individualverkehr gefördert wird, noch dass die Verbesserungen nur dem öV und dem Fuss- und Veloverkehr dienen.
- *Massnahmenbewertung (Kapitel 1.3.2)*: An der vorgenommenen doppelten Gewichtung der Kriterien im Bereich Verkehr wird festgehalten. Dies wird textlich besser begründet.
- *Finanzierung (Kapitel 23)*: Die Informationen zur Finanzierung sind der Ihrem Rat gleichzeitig vorgelegten [Botschaft B 102](#) über die künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs angepasst.
- *Strategiebezug (Kapitel 4.1)*: Der Bezug zwischen dem Strategieteil in Kapitel 3 und dem Massnahmenteil in Kapitel 4 (Massnahmenprogramm Mobilität) wird deutlicher zum Ausdruck gebracht. Die Rolle, die das Mobilitätsmanagement und das Verkehrsmanagement für die Bewältigung der Gesamtmobilität spielen, ist stärker hervorgehoben.

- *Möglichkeiten und Grenzen des PGM (Kapitel 4.2)*: Dem Anspruch des PGM, das Gesamtbild der kantonalen Tätigkeiten im Mobilitätsbereich darzustellen, sind wegen der Zuständigkeiten des Bundes oder der Gemeinden für Teile der Infrastruktur Grenzen gesetzt. Die Möglichkeiten und Grenzen des PGM werden expliziter dargestellt.
- *Programmpakete (Kapitel 4.4)*: Die Ausführungen zu den drei Programmpaketen können aktualisiert werden. So wird auf die separate Vorlage «Umsetzung Velonetzpläne, Zuständigkeiten und Finanzierung» referenziert. Zum Programmpaket für die Behindertengleichstellung im öffentlichen Verkehr können zusätzliche Informationen zum aktuellen Stand der Umsetzung gegeben werden.
- *Öffentlicher Verkehr (Kapitel 4.7 / 5.3)*: In diesen Kapiteln wird der Strategiebezug hergestellt, die Hintergründe werden ausführlicher erläutert und die Massnahmen eingehender beschrieben.
- *Ausblick (Kapitel 7)*: Mit dem vorliegenden ersten Programm Gesamtmobilität wird ein neues Instrument eingeführt. In einem Ausblick werden bereits Punkte aufgeführt, die im zweiten Programm Gesamtmobilität für die Jahre 2031–2034 oder auf dem Weg dahin überarbeitet oder ergänzt werden sollen.

Auch die Beilagen 1 und 2 mit der Auflistung der Massnahmen der Beschlussperiode 2027–2030 (Beilage 1) und der weiteren Perioden (Beilage 2) wurden aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung überarbeitet. Die zahlreichen Anträge auf Umpriorisierung von Massnahmen wurden geprüft. Da die Priorisierung auf einem Verfahren beruht, das in der Vorbereitung des PGM durchgeführt wurde, werden Verschiebungen nur sehr zurückhaltend vorgenommen.

- Folgende Massnahmen wurden in Bezug auf die Beschlussperiode 2027–2030 neu priorisiert:

Massnahme	Vernehmlassung	Botschaft
PGM 1-1172, Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr auf der Ringstrasse	Umsetzung offen	Beginn Planung in Umsetzungsperiode 2027–2030 (Beschlussperiode); Beginn Realisierung in Umsetzungsperiode 2031–2034
PGM 1-1173, Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) mit Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse	Umsetzung offen	Beginn Planung in Umsetzungsperiode 2027–2030 (Beschlussperiode); Beginn Realisierung in Umsetzungsperiode 2031–2034
PGM-1-1181, Escholz matt-Marbach/Flühli, Under Tendli – Hinder Lamm	Planung in Umsetzungsperiode 2031–2034, Realisierung nach 2034	Beginn Planung in Umsetzungsperiode 2027–2030 (Beschlussperiode); Beginn Realisierung in Umsetzungsperiode 2031–2034

- Folgende Massnahme wurde neu ergänzt:

Neue Massnahme	Botschaft	Umsetzungsperiode
Greppen, Kantonsgrenze Schwyz – Greppen Dorfstrasse Süd, Erstellen RVA (Hauptverbindung), Anpassung geometrisches Normalprofil, Neubau Kunstbauten, Anpassung Bushaltestellen		Planung in Umsetzungsperiode 2031–2034, Realisierung nach 2034

- Folgende Massnahme wurde gestrichen:

Massnahme	Vernehmlassung	Botschaft
PGM 1-1086, Malters, Knoten K 33/33b		Streichung. Der Knoten wird nicht mehr als Unfallschwerpunkt beurteilt.

Überall, wo aus den letzten Monaten neue Erkenntnisse zum zeitlichen und finanziellen Verlauf der Massnahmen vorliegen, wurden die Kosten der Massnahmen in den Beilagen 1 und 2 angepasst.

2 Neuregelung der Finanzierung

Der Finanzbedarf für die Strassen und den öV nimmt künftig weiterhin zu. Um die Finanzierung langfristig sicherzustellen und Schwankungen abzufedern, sollen zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) neu eingesetzt und geregelt werden.

Die Bevölkerung im Kanton Luzern wächst. Die Wirtschaft entwickelt sich insgesamt erfreulich. Damit wird sowohl die Mobilität der Personen als auch der Transport von Gütern weiter zunehmen. Um die gute Erreichbarkeit des Kantons Luzern als wichtigen Standortfaktor sicherzustellen, müssen die bestehenden Infrastrukturen möglichst effizient genutzt, gut unterhalten, erneuert und bei Bedarf ausgebaut werden. Die grössten Aufwendungen im Bereich der Mobilität betreffen die Strasseninfrastruktur, die sowohl dem MIV, aber auch dem Wirtschaftsverkehr, dem strassengebundenen öV, dem Veloverkehr und den Fussgängerinnen und Fussgängern dient. Weitere wesentliche Kosten entstehen im Rahmen des öffentlichen Verkehrsangebots. Die Ausgaben für die Strasseninfrastruktur übersteigen bereits heute die verfügbaren zweckgebundenen Einnahmen und werden künftig weiter ansteigen. Auch bei den Aufwendungen für den öV, die bereits in der Vergangenheit mit allgemeinen Staatsmitteln mitfinanziert wurden, ist mit steigenden Kosten zu rechnen. Insgesamt ergibt sich bis zum Jahr 2031 eine kumulierte Finanzierungslücke von bis zu rund 90 Millionen Franken. Soweit möglich, soll diese Lücke mit zusätzlichen Mitteln geschlossen werden. Die Finanzierung soll einnahmeseitig erfolgen, sei es durch neue oder höhere zweckgebundene Mittel oder durch die Verwendung allgemeiner Staatsmittel.

Aus diesen Gründen ist aus Sicht unseres Rates 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 B 102](#) vom 19. Mai 2026 über die künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs schlagen wir Ihrem Rat vor, dass der Verteilschlüssel 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 geändert werden soll. Die Reduktion des öV-Anteils an den zweckgebundenen Einnahmen soll gemäss AFP 2026–2029 vollumfänglich durch zusätzliche allgemeine Staatsmittel kompensiert werden. Zudem sollen Grossprojekte der Strasseninfrastruktur grundsätzlich nicht aus den laufenden zweckgebundenen Einnahmen der Verkehrssteuer und der LSVA finanziert werden, sondern über allgemeine Staatsmittel. Für die Umsetzung sind Änderungen verschiedener Gesetzesbestimmungen erforderlich.

In der Vernehmlassung zur [Botschaft B 102](#) wurde der künftige Mittelbedarf im Bereich der Infrastrukturen für die Strassen sowie den öV breit anerkannt. Auch der vorgeschlagene Verteilschlüssel zur zweckgebundenen Verwendung der Einnahmen aus der Verkehrssteuer und der LSVA wurde grossmehrheitlich befürwortet. Jedoch wurde gefordert, dass der öV keine Schwächung erfahren dürfe und besser gesichert werden müsse. Eine Finanzierung von Grossprojekten über die allgemeinen Staatsmittel wurde grossmehrheitlich befürwortet, jedoch wurden

vereinzelt Zweifel geäussert, ob eine Volksabstimmung auf der Grundlage einer Projektierung sinnvoll sei (vgl. Ausführungen in Kapitel 3.3.2 der betreffenden Botschaft).

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.

3 Verkehrsmittelübergreifende Strategie

Mit dem [Planungsbericht B 140](#) Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu), den Ihr Rat in der März-Session 2023 [zustimmend zur Kenntnis](#) genommen hat, wurde aufgezeigt und festgelegt, mit welchen strategischen Stossrichtungen der Kanton Luzern die Mobilitäts Herausforderungen gezielt und koordiniert angeht, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Dementsprechend bildete der Planungsbericht Zumolu die Basis für die Inhalte zur Mobilität im KRP; die Ziele und strategischen Stossrichtungen aus dem Planungsbericht Zumolu fanden unverändert Eingang in den KRP.

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. Zwar kann der Regierungsrat – sofern erforderlich – die Strategie oder Teile davon bei Bedarf auch vorzeitig anpassen und Ihrem Rat zum Beschluss unterbreiten, was etwa wegen des Aufkommens neuer Technologien oder der Anpassung von übergeordneten Planungsinstrumenten sinnvoll sein kann. Im gegenwärtigen Zeitpunkt sind aber die Voraussetzungen für eine solche vorzeitige Anpassung nicht gegeben. Dagegen ist mit Blick auf das zweite Programm Gesamtmobilität für die Jahre 2031–2034 vorgesehen, den bestehenden Strategieteil einer gezielten Überprüfung zu unterziehen und punktuell weiterzuentwickeln. Dabei sollen neue Erkenntnisse und veränderte Rahmenbedingungen angemessen berücksichtigt werden. Diese in jenem Zeitpunkt gezielt angepasste und aktualisierte Strategie werden wir Ihrem Rat gemäss den jeweiligen §§ 1b Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (öVG; SRL Nr. [775](#)) und des Strassengesetzes vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. [755](#)) zusammen mit dem zweiten Programm Gesamtmobilität zum Beschluss unterbreiten.

3.1 Ausgangslage

Die Mobilität im Kanton Luzern wird durch verschiedene Entwicklungen beeinflusst. Das starke Bevölkerungswachstum sowie der Strukturwandel und das Wirtschaftswachstum 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 ansteigen². Gleichzeitig wandeln sich die Mobilitätsbedürfnisse und die Mobilitätsgestaltung. Eine

² Kanton Luzern, Lustat: Bevölkerungsszenarien zur ständigen Wohnbevölkerung 2024 bis 2055.

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 Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern 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.

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 Abb. 7).

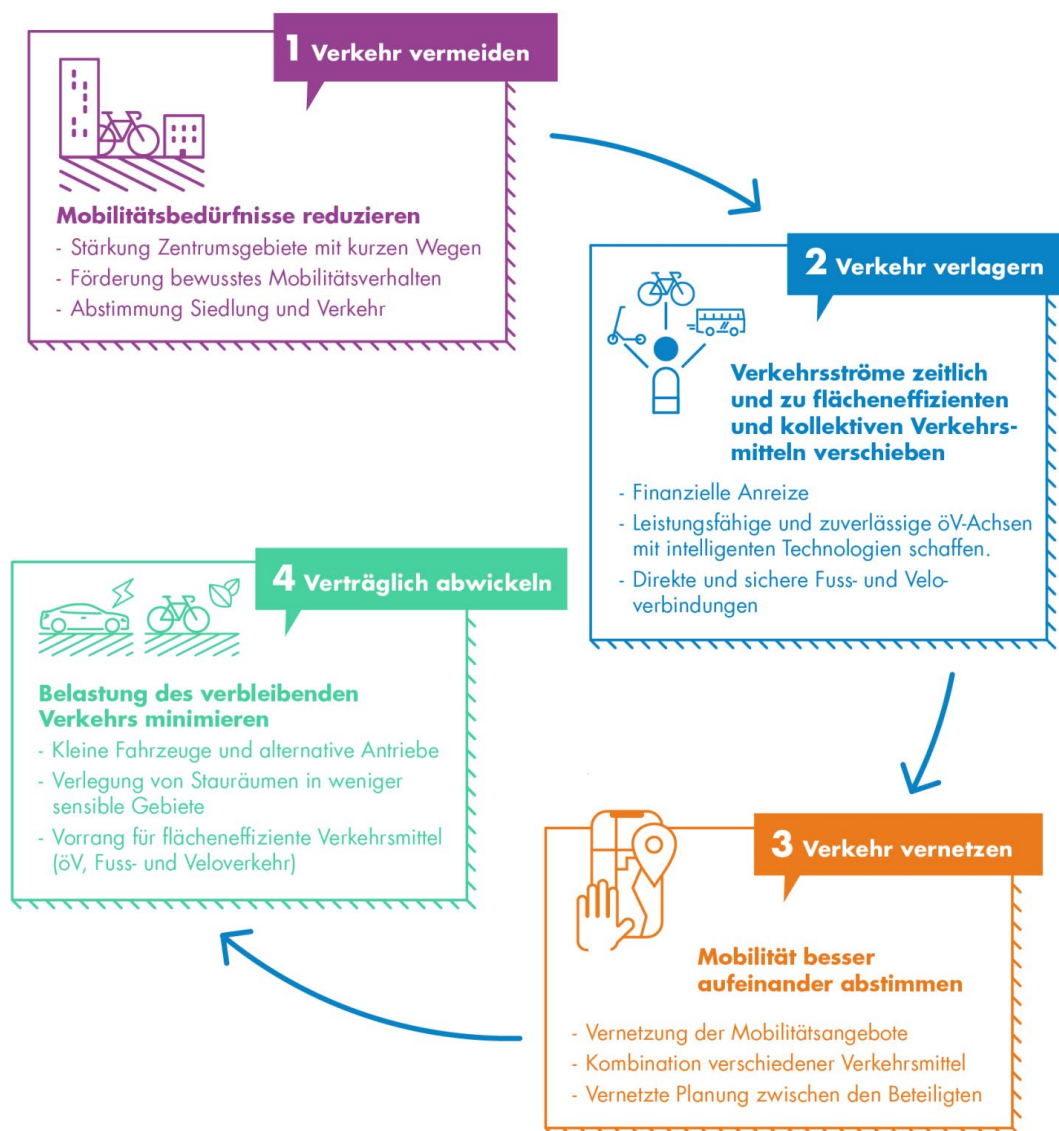


Abb. 7: 4V-Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln»

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

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 Abb. 8 dargestellt und zeigen die Stossrichtungen, wie sich die Mobilität in den einzelnen Raumtypen entwickeln soll.

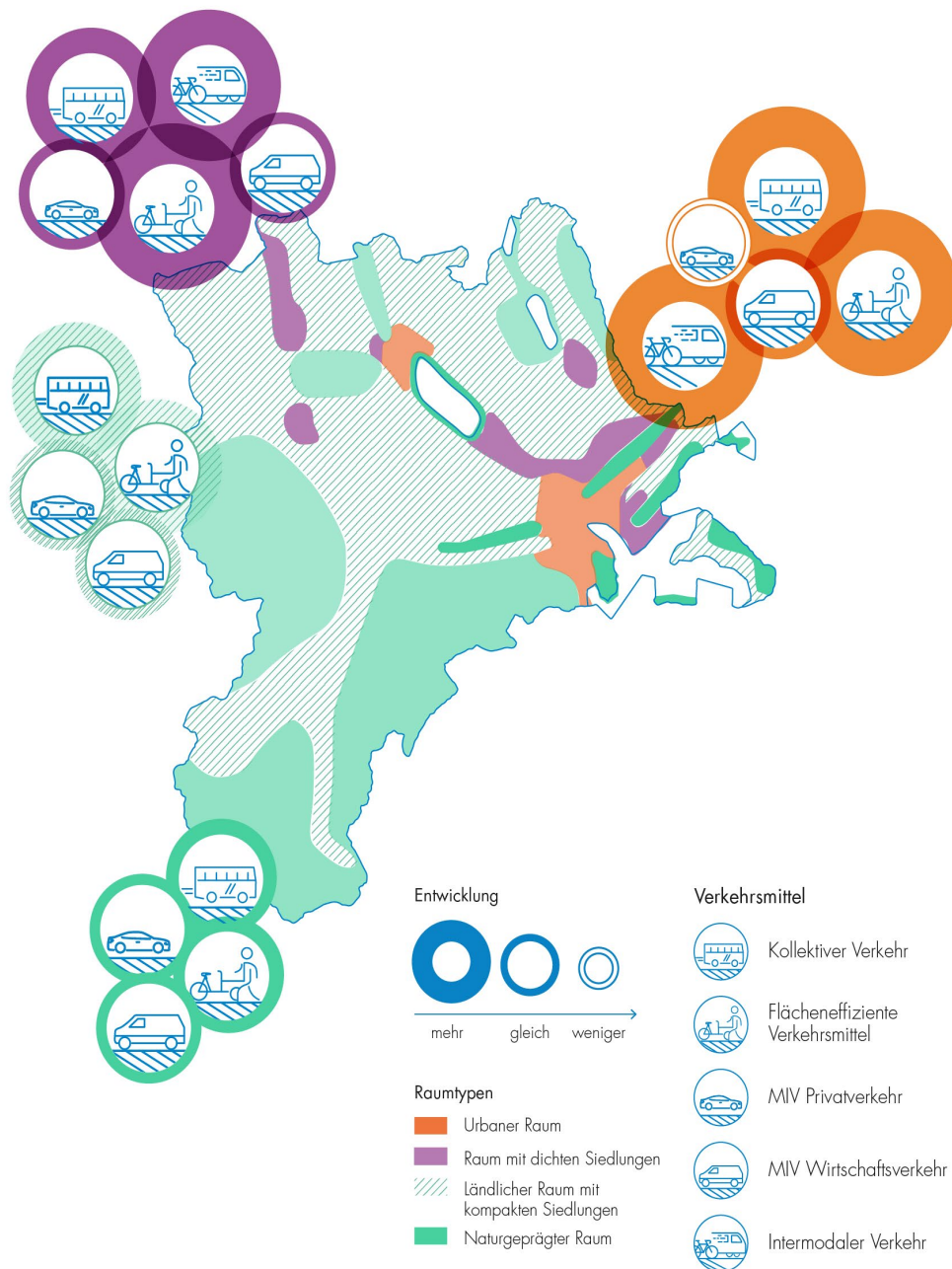


Abb. 8: Grobübersicht Ziele pro Raumtyp: angestrebte Mobilitätsentwicklung

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, die 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, die 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 des Strassennetzes – unter anderem durch die Möglichkeiten der Digitalisierung – trägt dazu bei, dass flächeneffiziente und kollektive Verkehrsmittel, der Wirtschaftsverkehr und jene, die 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 Abb. 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.



Abb. 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 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 Fuss- und Veloverkehrs, 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, die 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 der 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 4.5.2).

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, die Radverkehrsanlagen umfassen. Andererseits ist die Umsetzung des neuen Velokonzepts über ein sogenanntes Programmpaket abgedeckt (siehe Kapitel 4.4.2), 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 4.7), obschon die Kompetenzverteilung für die Planung und die Finanzierung des Ange-

bots 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 statt.

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 4.5.2).

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 der vorgesehenen Neuregelung bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen geplant. Diese Neuregelung ist im Kapitel 1.8 behandelt.

4 Massnahmenprogramm Mobilität

Die Massnahmen des Programms Gesamtmobilität, in der Folge Massnahmenprogramm Mobilität genannt, basieren auf der im Kapitel 3 dargestellten Strategie. Das Massnahmenprogramm Mobilität 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 beziehungsweise 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, wird das Massnahmenprogramm Mobilität in vier Schichten gegliedert, die sich grundsätzlich unterscheiden. Sie sind in den folgenden Kapiteln beschrieben:

- Massnahmen: Strasseninfrastruktur für alle Verkehrsmittel (Kapitel 4.3) und öV-Angebot (Kapitel 4.7),
- Programmpakete (Kapitel 4.4),
- Sammelrubriken (Kapitel 4.5),
- Basisaufgabe: Betrieblicher und baulicher Unterhalt sowie Kunstbauten (Kapitel 4.6).

4.1 Bezug des Massnahmenprogramms Mobilität zur Strategie

4.1.1 Anwendung des 4V-Prinzips

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 Mobilitätsmanagement beeinflusst das Verhalten der mobilen Bevölkerung sowie der Unternehmen und versucht, mittels Information und Anreizen kurze Wege zu favorisieren. Durch die Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan, den Agglomerationsprogrammen 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 als auch die Infrastruktur- und Angebotsplanung fördern die Verlagerung auf flächeneffiziente und kollektive Verkehrsmittel. Während das Verkehrsmanagement das Verhalten der mobilen Bevölkerung beeinflusst, stärkt die Weiterentwicklung des Verkehrssystems die Nutzung des öV sowie des Fuss- und Veloverkehrs.

Zentrale Elemente der Verlagerung sind Infrastrukturausbauten für den Velo- und Busverkehr sowie ein angebotsorientiertes Kapazitätsmanagement im MIV. Diese Massnahmen verbessern die Reisezeiten und erhöhen die Attraktivität der flächeneffizienten Verkehrsmittel.

Der lediglich punktuelle Kapazitätsausbau für den motorisierten Individualverkehr verhindert eine weitere Verstärkung der Verkehrsspitzen. Bei steigendem Verkehrsaufkommen werden Fahrten dadurch vermehrt ausserhalb der Spitzenzeiten angetreten.

Verkehr vernetzen

Der Kanton trägt mit der Mitfinanzierung von Bushubs zu einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel bei. Bushubs sorgen für die optimale Vernetzung zwischen Bus und Bahn. Zusammen mit einem Angebot an Veloabstellplätzen, Bike- sowie Carsharing-Angeboten, gegebenenfalls Park-and-ride-Systeme, und mit Dienstleistungsangeboten können Bushubs zu eigentlichen Mobilitäts- beziehungsweise Verkehrsdrehscheiben weiterentwickelt werden. Sie helfen, das Umsteigen von einem Verkehrsmittel zum andern zu optimieren und städtebauliche Spielräume zu nutzen. Das Massnahmenprogramm Mobilität enthält unter anderem Mittel zur Mitfinanzierung von Bushubs in der entsprechenden Sammelrubrik (vgl. Kapitel 4.5.3).

Weitere Massnahmen unterstützen beispielsweise die Zugänglichkeit der öV-Haltestellen.

Verträglich abwickeln

Massnahmen des Verkehrsmanagements tragen zu einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs bei. Zahlreiche Massnahmen des Massnahmenprogramms Mobilität sind in Innerortsbereichen verortet, wo der Verkehr zu grossen Belastungen für die Bevölkerung und für Passantinnen und Passanten führen kann. Durchwegs werden in diesen Massnahmen Möglich-

keiten verfolgt, den Strassenraum besser aufzuteilen und dem öV und dem Fuss- und Veloverkehr mehr Priorität zu geben. Dabei sollen die Interessen des lokalen Gewerbes berücksichtigt werden. Die Folge ist eine bessere Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

4.1.2 Mobilitätsmanagement beeinflusst das Mobilitätsverhalten

Mobilitätsmanagement umfasst die Planung, die Koordination und die Kommunikation von Massnahmen, die eine effiziente, ressourcenschonende und nachhaltige Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen fördern. Es ist kosteneffizient und trägt zur Erreichung der klima-, verkehrs- und gesundheitspolitischen Ziele bei. Damit kommt ihm eine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Strategie zu.

Gestützt auf die Mobilitätsmanagementstrategie des Kantons wird seit einigen Jahren unter dem Namen «Luzernmobil» 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 Akteurinnen und Akteure. Die Angebote und Kampagnen werden laufend weiterentwickelt.

Das Mobilitätsmanagement ist zusätzlich zu den durch den VVL finanzierten Tätigkeiten über die Sammelrubrik für Mobilitätsplanung und -steuerung im Massnahmenprogramm Mobilität enthalten (vgl. Kapitel 4.5.1).

4.1.3 Verkehrsmanagement sichert die effiziente Nutzung der Infrastruktur

Das Verkehrsmanagement umfasst alle Massnahmen, die den gesamten Verkehrsablauf optimal gestalten. Mit dem Verkehrsmanagement stellt der Kanton Luzern sicher, dass der Verkehr mit der bestehenden Infrastruktur zuverlässig, sicher und verträglich abgewickelt wird. Damit ist auch das Verkehrsmanagement ein zentraler Ansatz zur strategiekonformen Weiterentwicklung des Verkehrssystems.

Das Verkehrsmanagement gewährleistet die effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur, um dem MIV und dem Wirtschaftsverkehr ein zuverlässiges Strassennetz zu bieten. Durch Verkehrsdosierungen werden Verkehrszusammenbrüche vermieden. Busse werden durch die Verkehrssteuerung an Knoten bevorzugt, damit Zeitverluste im Busverkehr minimiert werden können. Der Verkehr wird siedlungsschonend gesteuert und gelenkt, um die Siedlungsgebiete attraktiv zu halten. Kurze Wartezeiten und sichere Querungen tragen zu einem attraktiven Fuss- und Veloverkehr bei.

Das Hauptziel der Massnahme Verkehrssystem-Management (PGM 1-1001, vgl. Beilage 1) besteht darin, die Kantonsstrassenachsen im Perimeter der Agglomeration Luzern verkehrstechnisch zu optimieren, damit die erwarteten Verkehrsbelastungen für alle Verkehrsmittel zuverlässig, siedlungsverträglich und sicher bewältigt werden können. Zahlreiche weitere Massnahmen des Massnahmenprogramms Mobilität beinhalten Elemente des Verkehrsmanagements.

4.2 Möglichkeiten und Grenzen des Massnahmenprogramms Mobilität

Das Massnahmenprogramm Mobilität ist das neue zentrale Instrument zur verkehrsmittelübergreifenden Abstimmung von Massnahmen der Mobilität auf kantonaler Ebene. Nicht überall jedoch ist der Kanton zuständig. Die folgende Zusammenstellung gibt einen Überblick über die

Zuständigkeiten je Verkehrsmittel und Verkehrsart. Entsprechend erschliessen sich die Möglichkeiten und Grenzen des Massnahmenprogramms Mobilität.

Gesamtverkehr

Strassenprojekte (siehe Kapitel 4.3) sind in der Regel Gesamtverkehrsmassnahmen. Sie werden ausgelöst durch einen spezifischen Bedarf nach Verbesserung, beziehen aber weitere Bedürfnisse nach einer Anpassung der Strasseninfrastruktur auf einem Abschnitt mit ein. Beispielsweise kann der Bedarf nach einer standardgerechten und sicheren Veloinfrastruktur dazu führen, dass im gleichen Projekt das geometrische Normalprofil der Strasse angepasst wird, BehiG-gerechte Haltestellen erstellt werden und die Verkehrsführung für Zufussgehende verbessert wird.

Massnahmen des Mobilitäts- oder Verkehrsmanagements sind unter den Sammelrubriken, aber auch in Einzelmassnahmen enthalten.

Fussverkehr

Der Fussverkehr wird in den Einzelmassnahmen für Abschnitte der Kantonsstrasse mitberücksichtigt. Der Kanton arbeitet dafür mit den Gemeinden zusammen, die in ihren Planungsinstrumenten die Fusswegnetze festlegen und abseits der Kantonsstrassen für deren Umsetzung zuständig sind. Fussverkehrsmassnahmen an Kantonsstrassen werden über die Sammelrubrik abgewickelt.

Veloverkehr

Mit der Vorlage zum neuen kantonalen Velokonzept schlägt der Kanton die Zuständigkeiten und die Finanzierung zur Umsetzung des Velowegnetzes vor. Demnach ist der Kanton zuständig für die Umsetzung auf und an Kantonsstrassen sowie für die Velovorzugsrouten.

Das Massnahmenprogramm Mobilität sieht dafür zwei hauptsächliche Wege vor: Einerseits sind bereits zahlreiche Ergänzungen der Veloinfrastruktur Teil von Einzelmassnahmen auf der Kantonsstrasse. Andererseits wird ein Programmpaket zur Umsetzung des Velowegnetzes geschaffen. Dessen Massnahmen sind noch nicht im Einzelnen bekannt. Die Umsetzungsplanung läuft. Im Massnahmenprogramm Mobilität des nächsten PGM 2031–2034 können die Massnahmen in der Hoheit des Kantons beschrieben werden.

Öffentlicher Verkehr (öV)

Das Massnahmenprogramm Mobilität behandelt die vom Verkehrsverbund Luzern (VVL) verantworteten und über die jährlichen Abgeltungen an die Transportunternehmen finanzierten Massnahmen (Kapitel 4.7):

- Angebotsänderungen,
- Investitionen in Rollmaterial und Werkstätten, inkl. Umsetzung fossilfreier öV,
- ergänzende Massnahmen.

Nicht dargestellt wird die unveränderte Weiterführung bestehender Angebote und Massnahmen. Ebenso werden Einzelmassnahmen, wie eine Taktverdichtung auf einer spezifischen Linie, nicht explizit aufgeführt, da sich die Bedürfnisse, die finanziellen Möglichkeiten im Zusammenspiel mit den Mitbestellern und damit auch die Prioritäten verändern können. Die Zuständigkeit liegt beim VVL.

Als Teil der Infrastruktur von Kantonsstrassen plant und realisiert der Kanton auch für den öffentlichen Verkehr, zum Beispiel Bushaltestellen. Diese sind Teil von Einzelmassnahmen des

Massnahmenprogramms Mobilität. Die behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen wird in einem Programmpaket vorangetrieben.

Für weitere Massnahmenbereiche sind weder der VVL noch der Kanton zuständig, weshalb diese nicht Teil des Massnahmenprogramms Mobilität sein können:

- Bahninfrastruktur (z. B. DBL): Zuständigkeit Bund,
- Fernverkehrsangebot: Zuständigkeit Transportunternehmen,
- öV-Infrastruktur abseits Kantonsstrassen (bspw. Bushubs und Haltestellen auf Gemeindestrassen): Zuständigkeit in der Regel bei Standortgemeinde.

In diesen Bereichen nimmt jedoch der Kanton gegenüber dem Bund bzw. den Gemeinden eine aktive Rolle in der Vertretung der kantonalen Interessen wahr.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Mit den Kantonsstrassen hat das Massnahmenprogramm Mobilität einen wesentlichen und stark genutzten Teil des gesamten Strassennetzes zum Gegenstand. Einzelmassnahmen und Massnahmenkonzepte dienen auch den Bedürfnissen des MIV.

Wirtschaftsverkehr

Der strassengebundene Güter- und Wirtschaftsverkehr wird auf dem gleichen Strassennetz abgewickelt wie der MIV. Die Einzelmassnahmen berücksichtigen dessen Bedürfnisse und insbesondere die spezifischen Anforderungen schwerer Nutzfahrzeuge an die Infrastruktur ebenso wie die Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Der Schienengüterverkehr wird in Eigenregie durch die Bahnunternehmen betrieben, in Teilen gefördert durch den Bund.

Naturgefahren

Ausserhalb der beschriebenen Verkehrsmittel und Verkehrsarten gibt es mit dem Schutz vor Naturgefahren einen weiteren Bereich, der einen engen Bezug zur Verkehrsinfrastruktur hat: Massnahmen gegen Massenbewegungen zum Schutz von Kantonsstrassen werden im Massnahmenprogramm zum Schutz vor Naturgefahren aufgeführt. Diese sind separat finanziert und werden im Massnahmenprogramm Mobilität nicht behandelt.

Güterstrassen

Güterstrassen haben ebenfalls einen engen Bezug zu den Kantonsstrassen als wichtigem Teil des Strassennetzes. Sie sind im Aufgaben- und Finanzplan dem Aufgabenbereich Landwirtschaft und Wald zugeordnet und werden deshalb im PGM nicht weiter behandelt.

4.3 Massnahmen Infrastruktur Mobilität

4.3.1 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 Busbeschleunigung auf der Kantonsstrasse, ein grosser Teil der Massnahmen dient jedoch allen Verkehrsmitteln, welche die Strasse nutzen, also dem MIV und dem Wirtschaftsverkehr wie auch dem strassengebundenen öV und dem Fuss- und Veloverkehr. Die Massnahmen umfassen in vielen Fällen auch die behindertengerechte Sanierung von Bushaltestellen und teilweise die Realisierung von Strassenabwasserbehandlungsanlagen. Der Lärmschutz an Strassen ist als Daueraufgabe ebenfalls im Rahmen der Massnahmenplanung zu berücksichtigen.

Jede Massnahme durchläuft ein Planungs- und Genehmigungsverfahren. Investitionsvorhaben mit Kosten ab 3 Millionen Franken bedürfen in jedem Einzelfall zusätzlich einen Sonderkredit des Kantonsrates (Dekret) und ab 25 Millionen Franken zusätzlich der Zustimmung der Luzerner Stimmbevölkerung 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 2027–2030 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 Abb. 10 ersichtlich: Einzelne Massnahmen setzen Abschnitte des vorgeschlagenen Velowegnetzes um. Aufgrund des Stands der Umsetzungsplanung des Velowegnetzes ist dies allerdings erst vereinzelt der Fall. 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.



Abb. 10: Herkunft von Massnahmen des ersten Massnahmenprogramms Mobilität aus dem PGM 2027–2030 und Unterscheidung in Umsetzungsperioden

Die Massnahmen verschiedener Herkunft fliessen in eine Massnahmenliste ein. Jene, die für die Realisierung noch nicht als gesetzt 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 2027–2030:** Diese Massnahmen sollen in der Umsetzungsperiode 2027–2030 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, sodass ein Strassenprojekt oder abgeleitete Infrastrukturmassnahmen in das künftige Massnahmenprogramm Mobilität aufgenommen werden können.

- *Ausblick Umsetzung 2031–2034*: Massnahmen, deren Planung und Realisierung erst in der Umsetzungsperiode 2031–2034 beginnen können, werden noch nicht beschlossen. Sie sind aus aktueller Sicht zur Planung und Realisierung in der Ausblicksperiode vorgesehen, müssen aber im PGM 2031–2034 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 2031–2034 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



Abb. 11: Ursprung der Massnahmen des zweiten Massnahmenprogramms Mobilität aus dem PGM 2031–2034 und Unterscheidung in Umsetzungsperioden

Die Abbildung 12 zeigt, das Zusammenspiel zwischen dem ersten und dem zweiten Massnahmenprogramm Mobilität: Die Ergebnisse der Umsetzung des PGM 2027–2030 sind vier Jahre später die Grundlage für die Erarbeitung des PGM 2031–2034.



Abb. 12: Überblick über das erste und das zweite Massnahmenprogramm Mobilität

4.3.2 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 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 bei grösseren Massnahmen kann sehr viel Zeit beanspruchen und verläuft in

vielen Fällen nicht geradlinig. Entsprechend kann sich die Realisierung in eine spätere Umsetzungsperiode verschieben.

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 Topf A des aktuellen Bauprogramms 2023–2026 übernommen werden, und weiteren prioritären Massnahmen ist die *Umsetzungsperiode 2027–2030 (Beschluss Programm 2027–2030)* überfrachtet und muss in der Stufe 3 entlastet werden:

- Einige Massnahmen ohne zwingende zeitliche Abhängigkeiten werden in der Beschlussperiode 2027–2030 noch nicht realisiert, sondern erst geplant. Zwar könnte die Realisierung im besten Fall in der Beschlussperiode 2027–2030 beginnen, wird aber, nach Abschluss der Planung und Bewilligung der Massnahme, aus finanziellen Gründen in die Ausblicksperiode 2031–2034 verschoben. Damit wird die Beschlussperiode 2027–2030 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 den Neu- und Ausbau der Kantonsstrassen nicht rechtzeitig genutzt werden können. Dies wird dadurch vermieden, dass 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 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 2031–2034 (Ausblick) vorgeschlagen werden, sind Massnahmen aus dem Topf A des aktuellen Bauprogramms 2023–2026. 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 2027–2030 (Beschluss Programm 2027–2030) zu realisieren. In diesen Fällen soll

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.

die Planung so vorangetrieben werden, dass die Realisierung in der Umsetzungsperiode 2031–2034 (Ausblick) erfolgen kann.

- *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 Ausblicksperiode 2031–2034 bereit für die Realisierung sein.

Auch bei einigen Massnahmen der Ausblicksperiode 2031–2034 wird die Realisierung aufgeschoben auf eine Periode nach 2034.

Als Ergebnis der Bewertung ergab sich eine ausgewogene Verteilung der Massnahmen auf unterschiedliche Raumtypen und Verkehrsmittel.

Neben den finanziellen sind in diesem Abgleich auch die personellen Ressourcen zu berücksichtigen. Die Dienststelle Vif hat bereits verschiedene Massnahmen ergriffen, um dem gestiegenen Bedarf der kommenden Jahre nachkommen zu können. Gleichzeitig arbeitet die Dienststelle Vif daran, ihre Kapazitäten schrittweise an den wachsenden Bedarf anzupassen, um die anstehenden Aufgaben nachhaltig bewältigen zu können.

4.3.3 Massnahmenliste

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

- *Massnahmen Beschlussperiode 2027–2030 (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 Ihres Rates.
- *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 2027–2030 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 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.

⁴ Der Baubeginn muss bis fünf Jahre und drei Monate nach der Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses erfolgen (Art.18 Abs. 1 Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV). Der Bundesbeschluss ist circa im Jahr 2027 zu erwarten.

Die Massnahmen der Beschlussperiode 2027–2030 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 2027–2030 projektiert und anschliessend realisiert.
- *Realisierung*: Zahlreiche Massnahmen werden in der Beschlussperiode 2027–2030 realisiert.
- *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 2027–2030 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 2027–2030 durch Ihren Rat (Beilage 1) umfasst insgesamt 148 Massnahmen, die in der Periode 2027–2030 Mittel im Umfang von 396 Millionen Franken beanspruchen. Die Massnahmen und Kosten verteilen sich wie folgt auf die erwähnten Typen von Massnahmen:

	Anzahl	Kosten 2027–2030 (Mio. Fr.)		
		Planung	Realisierung	Total (gerundet)
Planung	82	55	0	55
Realisierung	13	0	130	130
Beginn Realisierung	35	41	153	194
Option Beginn Realisierung ⁵	18	17	0	17
Total	148	113	283	396

Die Kosten der für die Umsetzungsperiode 2027–2030 geplanten Arbeiten übersteigen damit die voraussichtlich für Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete zur Verfügung stehenden Mittel von 330 Millionen Franken (siehe Abb. 15 im Kapitel 5.1) um 20 Prozent. 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 Abb. 17 im Kapitel 5.2).

4.3.4 Grossprojekte

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

⁵ Diese Massnahmen haben in der Umsetzungsperiode 2031–2034 (Ausblick) ein Realisierungsvolumen von gesamthaft 139 Millionen Franken.

- **Umfahrungsprojekte:** Für alle vier Umfahrungsprojekte werden die Grundlagen für eine Volksabstimmung erarbeitet, um auf der Basis der fachlichen Grundlagen einen politischen Entscheid zu erwirken. Dafür ist ein Projekt erforderlich. In einem ersten Schritt werden in der Beschlussperiode 2027–2030 die Umfahrungen Eschenbach und Wolhusen eingeplant, in der Ausblicksperiode 2031–2034 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 2031–2034 bereits realisiert werden können, soweit sie unabhängig vom Umfahrungsentscheid und somit aufwärtskompatibel sind. Die Realisierung weiterer Elemente hängt vom Volksentscheid ab. Je nachdem braucht es flankierende Massnahmen zur Umfahrung oder – bei einem ablehnenden Volksentscheid – Ersatzmassnahmen, um den Handlungsbedarf auch ohne Umfahrung so weit wie möglich abzudecken.

4.4 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 dafür erforderlichen Investitionen 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 derzeit nicht Teil einer Strassenmassnahme sind, werden sogenannte Programmpakete geschaffen. Dabei handelt es sich um «Gefässe», welche die für die Umsetzung erforderlichen Mittel halten. Für die Planung und die Priorisierung der Massnahmen war die Dienststelle Vif zuständig. Deren Umsetzung kann entweder direkt aus diesen Programmpaketen heraus erfolgen oder im Rahmen von Einzelmassnahmen und Massnahmenpaketen.

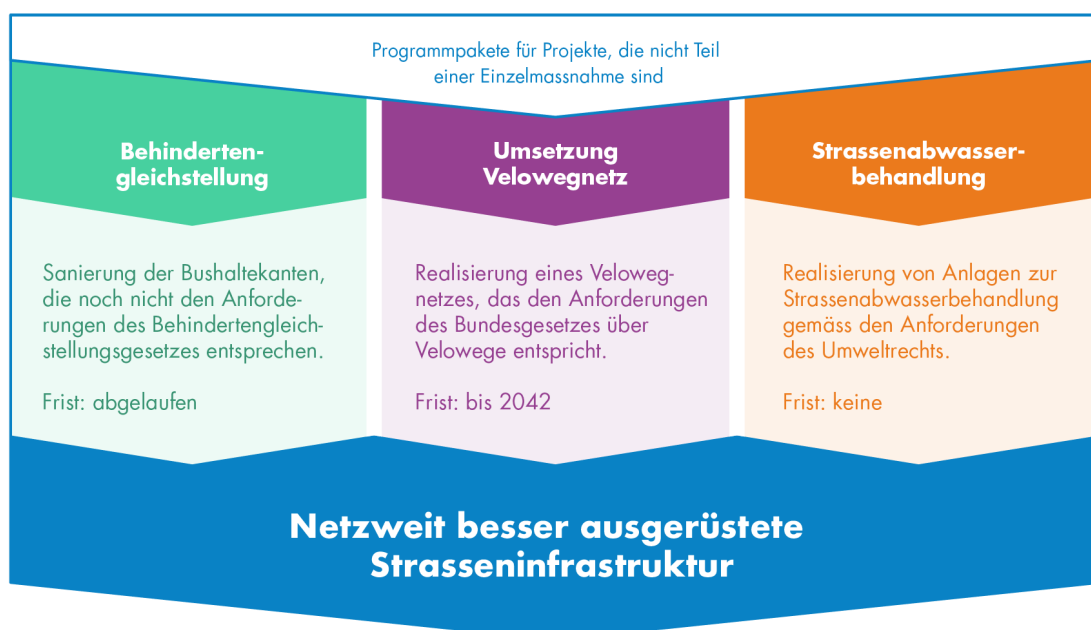


Abb. 13: Überblick über die drei Programmpakete

4.4.1 Umsetzung Behindertengleichstellung im öffentlichen Verkehr

Die Umsetzungsfrist von 20 Jahren, die im [Behindertengleichstellungsgesetz](#) für den öV festgelegt ist, lief Ende 2023 ab. Von den über 900 Bushaltekanten im Kanton Luzern werden bis Ende 2026 rund 300 saniert sein.

Zurzeit 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 per 2027 verbleiben rund 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, wird die Umsetzung in sogenannten Bündeln strukturiert. Die ersten beiden Bündel umfassen je 75 Haltekanten. Die Umsetzung beginnt im ersten Bündel 2027, im zweiten 2028.

4.4.2 Umsetzung Velowegnetz

Das bisherige Radroutenkonzept aus dem Jahr 1994, ergänzt im Jahr 2009, wurde in den vergangenen Jahren teilweise umgesetzt. Zahlreiche Massnahmen daraus sind Bestandteil des bestehenden Velonetzes oder werden derzeit geplant oder realisiert. 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.

Der Kanton Luzern strebt gemäss dem Masterplan Velo, welcher der Vorlage für das kantonale Velowegnetz zugrunde liegt, eine Verdoppelung des Anteils des Veloverkehrs von 7,5 auf 15 Prozent an. Damit möchte der Kanton einen signifikanten Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität und zur Klimapolitik leisten.

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 Velowegnetz ist weitgehend festgelegt und liegt zur politischen Beratung vor. Das Velowegnetz Alltag misst insgesamt rund 910 Kilometer. Für dessen Umsetzung sind Gesetzesanpassungen zur Festlegung der Zuständigkeiten und der Finanzierung notwendig. Wo die Linieneinführung noch offen ist, werden ab 2027 Korridorstudien durchgeführt.

Die Planung der Umsetzung des Velowegnetzes Alltag ist im Gang. Zahlreiche Strassenprojekte umfassen bereits auch die Realisierung von Radverkehrsanlagen, womit ein Teil der Umsetzung des Velowegnetzes abgedeckt wird. Die weiteren Massnahmen werden im Programmpaket «Umsetzung Velowegnetz» definiert und im nächsten Programm Gesamtmobilität aufgezeigt.

4.4.3 Umsetzung Strassenabwasserbehandlung

Die aktuelle Gewässerschutzgesetzgebung seitens Bund und Kanton definiert verschiedene Richtlinien und Weisungen für die Beseitigung von belastetem Strassenabwasser. Je nach Belastung und der Art der Strassenentwässerung ist dabei eine vorgängige Behandlung des Strassenabwassers erforderlich. In einer übergeordneten Planung in Form des «Masterplans

Strassenentwässerung Kantonsstrassen» wurde die Zulässigkeit der heute bestehenden Strassenentwässerung entlang des Kantonsstrassennetzes gemäss aktueller Gesetzgebung beurteilt. Neben den erst wenigen bestehenden Anlagen zeigte sich dabei ein Bedarf für zahlreiche weitere Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA). Diese werden im «Masterplan Strassenentwässerung Kantonsstrassen» bestimmten Abschnitten des Kantonsstrassennetzes zugeordnet und entsprechend der vorgesehenen Priorisierung im Rahmen von Strassenprojekten realisiert. Die im Masterplan enthaltenen SABA sind im Massnahmenprogramm Mobilität in einem Programmpaket zusammengefasst. Die Umsetzung aller Massnahmen des Masterplans wird mindestens 20 Jahre dauern.

4.5 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 wie beispielsweise die Vorbereitung auf die automatisierte Mobilität.

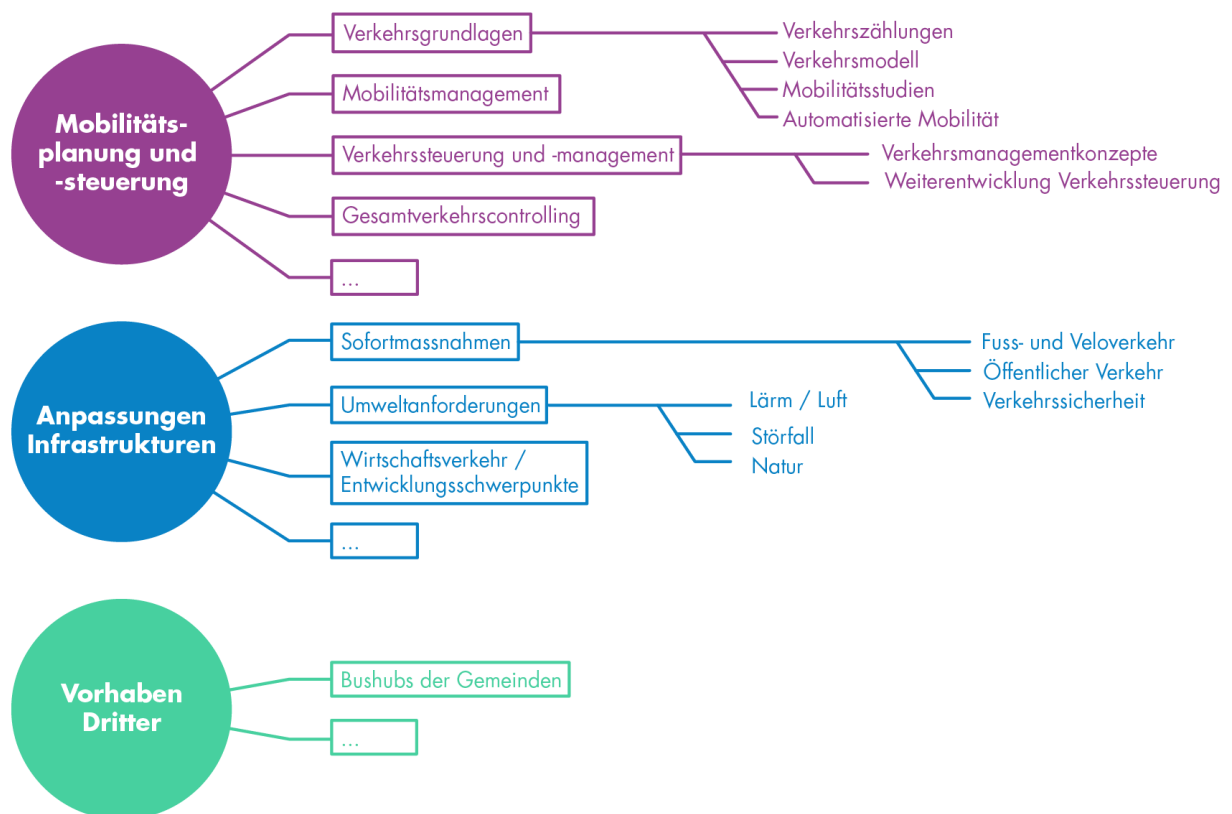


Abb. 14: Überblick über die drei Sammelrubriken und mögliche Inhalte (nicht abschliessend)

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

4.5.1 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 sektorielle 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. Ergänzend umfasst diese Sammelrubrik auch Zukunftsthemen der Mobilitätsentwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit der automatisierten Mobilität. Dazu zählen strategische und konzeptionelle Arbeiten, Pilotprojekte sowie Studien zur Integration neuer Technologien in bestehende Verkehrssysteme.

4.5.2 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 unter anderem 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.

4.5.3 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.

4.6 Betrieblicher und baulicher Unterhalt Kantonsstrassen und Kunstbauten

Der betriebliche und der bauliche Unterhalt der Kantonsstrassen stellen die Verkehrssicherheit, die Funktionalität und die Verfügbarkeit des Kantonsstrassennetzes sicher und ist eine Basisaufgabe des Kantons im Aufgabenbereich Strasse. Der Unterhalt unserer Infrastruktur soll gegenüber dem Ausbau gleichwertig behandelt werden.

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. Der Zustand der Strassenoberfläche wird alle drei Jahre erfasst, 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 an 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.

4.7 öV-Angebot

4.7.1 Bezug zur Strategie

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) wird den öV sowohl auf der Schiene wie auch auf der Strasse deutlich stärken. Im Bahnverkehr erhöht er die Kapazität, verkürzt die Reisezeiten und ermöglicht häufigere sowie direktere Verbindungen. Bis zu seiner Realisierung in den 2040er-Jahren wird die öV-Nachfrage weiter wachsen. Auf der Schiene sind bis zur Realisierung des DBL nur noch ausserhalb der Spitzenzeiten spürbare Kapazitätserhöhungen möglich. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) arbeitet hierfür in der national geführten Bahnplanung mit, um dank dem DBL seine strategischen Stossrichtungen auch im Schienenverkehr verfolgen zu können.

Die Realisierung der Bahninfrastruktur ist in der Zuständigkeit des Bundes und deshalb nicht Teil des Massnahmenprogramms Mobilität.

Das Busangebot wird an Verkehrsdrehscheiben laufend noch besser auf die Bahn abgestimmt und bezüglich Erschliessungsqualität und Busbeschleunigung optimiert. Die Busbeschleunigung (bzw. Zuverlässigkeit) lässt sich mit Angebots- und/oder Infrastrukturmassnahmen erreichen. Zunehmende Bedeutung erhält die Prüfung und bei geeigneter Anwendung die Umsetzung neuer kollektiver Mobilitätsformen, insbesondere zu Zeiten und in Räumen geringer Nachfrage.

4.7.2 Abgrenzung und Priorisierung der öV-Massnahmen

In diesem Kapitel werden alle vom Verkehrsverbund Luzern (VVL) verantworteten und über die jährlichen Abgeltungen an die Transportunternehmen finanzierten Massnahmen aufgeführt, soweit sie über den im Fahrplanjahr 2026 bestellten und finanzierten Umfang hinausgehen.

Dazu gehören:

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

Diese Massnahmen plant und finanziert der VVL gemeinsam mit den Mitbestellern (Bund, Nachbarkantone, evtl. Dritte) auf Basis der im Aufgaben- und Finanzplan eingestellten Mittel. Seitens VVL beschliesst der Verbundrat das öV-Angebot und die entsprechenden Folgekosten. Deswegen – und auch weil sich die öV-Angebote aufgrund der Nachfragebedürfnisse, der finanziellen Möglichkeiten und verschiedener anderer Einflussfaktoren dynamischer entwickeln als Infrastrukturprojekte – sind die öV-Massnahmen in der Beilage 6 nicht im gleichen Detaillierungsgrad dargestellt wie die Infrastrukturmassnahmen in den Beilagen 1 und 2. Eine Nennung von Einzelmassnahmen, wie einer Taktverdichtung auf einer spezifischen Linie, ist deshalb nicht zweckmässig.

In anderweitiger Zuständigkeit und Finanzierung liegen folgende Massnahmenbereiche:

- Bahninfrastruktur (bspw. DBL, Bahnhofausbauten, Doppelspuren): Bund,
- Strasseninfrastruktur (bspw. Verkehrsdrehscheiben, Haltestellen, Wendeanlagen): Infrastruktureigentümer wie Kanton (vgl. Kapitel 4.2) oder Standortgemeinde,
- Fernverkehr (bspw. Schnellzüge/Intercity, Fernbusse): Transportunternehmen.

Der Umfang der Massnahmen je Umsetzungsperiode wird im Wesentlichen durch folgende Überlegungen gebildet:

- *Abhängigkeiten zu Infrastrukturen und Rollmaterial:* Verschiedene Angebote können erst bzw. müssen dann umgesetzt werden, wenn die notwendige Infrastruktur (Bus-Strassen, Haltestellen, Gleisanlagen, Ladeinfrastrukturen) sowie das erforderliche Rollmaterial zur Verfügung stehen. Zahlreiche Angebotsmassnahmen kommen jedoch ohne oder mit geringer Anpassung der Infrastruktur aus und können zeitlich flexibler realisiert werden.
- *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 sowie auch für die Sicherstellung genügender Ressourcen beim Fahrpersonal. Die Pünktlichkeit kann mittels Angebotsmassnahmen (Strecken von Fahrzeiten, zusätzliche Fahrzeuge) oder infrastrukturellen/betrieblichen Massnahmen (Busbeschleunigung) verbessert werden.
- *Ausgewogenheit:* Grundsätzlich werden die 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 rund 20 Prozent des verfügbaren Kostenvolumens berücksichtigt, um im Fall von Verzögerungen einiger Massnahmen genügend Spielraum zu behalten. Mit den derzeit verfügbaren Mitteln kann allerdings, trotz einer berücksichtigten Erhöhung der Kantons- und Gemeindebeiträge, nur ein Teil der ursprünglich für den Zeitraum 2027 bis 2030 geplanten Angebotsmassnahmen umgesetzt werden. Umgesetzt werden können zusätzlich zum bestehenden Angebot alle in diesem Zeitraum geplanten Angebotsmassnahmen mit relevanten Infrastrukturabhängigkeiten, die Pünktlichkeits- und Baustellenmassnahmen, die Rollmaterial-/ Werkstattmassnahmen (inkl. Umsetzung fossilfreier öV) sowie 20 Prozent der Angebotsmassnahmen ohne relevante Infrastrukturabhängigkeiten (vgl. Kapitel 4.7.3 und 4.7.4).

Nicht finanzierbar sind jedoch 80 Prozent der über das bestehende Angebot hinausgehenden Angebotsmassnahmen ohne relevante Infrastrukturabhängigkeiten sowie zusätzliche ergänzende Massnahmen (vgl. Kapitel 4.7.3 und 4.7.5). Diese sind vorliegend in die Ausblicksperiode 2031–2034 verschoben. Diese Periode liegt ausserhalb des Betrachtungszeitraums des AFP, weshalb hierzu noch keine Aussagen zu den dannzumal effektiv verfügbaren finanziellen Mitteln möglich sind.

Je nach Entwicklung der finanziellen Gegebenheiten (Kosten, Nachfrage und Erlöse, Kantons- und Gemeindebeiträge, Änderungen Mitfinanzierungen, Erlösverteilung usw.) bestehen im Zeitraum ab 2027 zusätzliche oder auch geringere Spielräume.

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

Für die Umsetzungsperiode 2027–2030 (Beschluss Programm 2027–2030) lassen sich die Massnahmen sowie deren Mehrkosten und Mehrerlöse zuverlässiger ermitteln als für die Umsetzungsperiode 2031–2034 (Ausblick). Für die Kategorie «Umsetzung nach 2034 oder offen» bestehen erst grobe Vorstellungen möglicher Massnahmen, womit Kostenangaben nicht zweckmässig sind.

Die öV-Massnahmen werden nachfolgend zu Massnahmenpaketen zusammengestellt. Für diese wird gezeigt, in welchen Perioden sie ganz oder teilweise umgesetzt werden sollen. Für die Umsetzungsperiode 2027–2030 werden zudem die jährlichen Mehrkosten des Jahres 2030 gegenüber dem Ausgangsjahr 2026 angegeben (Mehrkosten vor Abzug Erlöse und ohne Aufteilung auf Mitbesteller). Die Massnahmenpakete sind in der Beilage 7 erläutert.

4.7.3 Angebotsmassnahmen

Angebotsmassnahmen mit relevanten Infrastrukturabhängigkeiten

Für die Umsetzungsperiode 2027–2030 hervorzuheben sind die Angebotsverbesserungen von AggloMobil 4 Luzern Zentrum und Luzern Süd (Angebotskonzept 2027) mit zusätzlichen Bus-Durchmesserlinien, dem Halbstundentakt Luzern-Engelberg sowie der Umlegung der Endstation der Bahnlinie der Aare Seeland mobil in St. Urban. In die Ausblicksperiode 2031–2034 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.

Aufgrund des hohen Handlungsbedarfs ist zudem ein Paket mit Massnahmen für die Erreichung einer höheren Pünktlichkeit auf verschiedenen Buslinien enthalten. Dies umfasst den Einsatz zusätzlicher Busse zu Spitzenzeiten, solange wesentliche infrastrukturelle Busbeschleunigungsmassnahmen noch nicht umgesetzt sind. Solche sollten jedoch in den nächsten Jahren Fortschritte machen; insbesondere zielen Stadt und Kanton Luzern gemeinsam darauf ab, erste entsprechende Infrastrukturmassnahmen im Zeithorizont bis circa 2030 zu realisieren. Es handelt sich dabei um Sofortmassnahmen und vorgezogene bauliche Massnahmen, welche die Busbeschleunigungsmassnahmen vorwegnehmen, die Bestandteil geplanter Strassenprojekten zugunsten des Gesamtverkehrs im jeweiligen Raum sind. Werden diese realisiert, kann teilweise oder ganz auf die betrieblichen Massnahmen (u. a. Einsatz zusätzlicher Busse) verzichtet werden, und entsprechende Mehrkosten entfallen.

Angebotsmassnahmen ohne relevante Infrastrukturabhängigkeiten

Diese Massnahmenpakete umfassen hauptsächlich Angebotsverbesserungen aus der Planung Bus 2040 und weitere korridorbezogene Angebotskonzepte. Aufgrund fehlender finanzieller

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.

Mittel können 2027–2030 nur 20 Prozent der ursprünglich angedachten zusätzlichen Massnahmen umgesetzt werden (vgl. Erläuterungen im Kapitel 4.7.2). Je nach Entwicklung der Finanzlage, Potenziale und Nachfrage sind die geplanten Umsetzungszeitpunkte zu überprüfen.

4.7.4 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.

4.7.5 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, Areal-eigentümerinnen und -eigentümer und Private (vgl. Erläuterungen im Kapitel 4.1.2). Diese werden weiterhin fortgeführt.
- 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 initiierte On-Demand-Angebote, können als Versuchsbetriebe geführt werden, sofern sie den öV sinnvoll ergänzen und allfällige Überlagerungen mit dem öV berücksichtigt werden. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel können 2027–2030 hierfür keine Massnahmen vorgesehen werden (vgl. Erläuterungen im Kapitel 4.7.2).
- 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. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel können 2027–2030 keine kantonalen Tarifierleichterungen oder ähnliche Massnahmen finanziert werden.

4.7.6 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.

Weil der bisherige öV-Bericht ins Programm Gesamtmobilität integriert wird, ist in Beilage 8 der vorliegenden Botschaft auch die Haltung des Verbundrats abgebildet.

5 Kosten

5.1 Gesamtüberblick

Je nach Ausgabenbereich sind sowohl Bund und Kanton als auch Gemeinden in die Finanzierung der Mobilitätsangebote im Kanton Luzern involviert. Die grössten Ausgabenbereiche sind der öV und die Strasseninfrastruktur. Hinzu kommen allfällige finanzielle Beiträge des Kantons im Bereich des Wirtschaftsverkehrs, des Mobilitätsmanagements, der 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 Prozent von Kanton und Gemeinden getragen. Der Beitrag wird jeweils auf Basis des kantonalen Budgets festgelegt.
- 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 15 gibt einen Gesamtüberblick über die geplanten Kosten für den Kanton für die Umsetzungsperiode 2027–2030. Allfällige Mitfinanzierungen von Agglomerationsverkehrsmassnahmen durch den Bund sind nicht berücksichtigt.

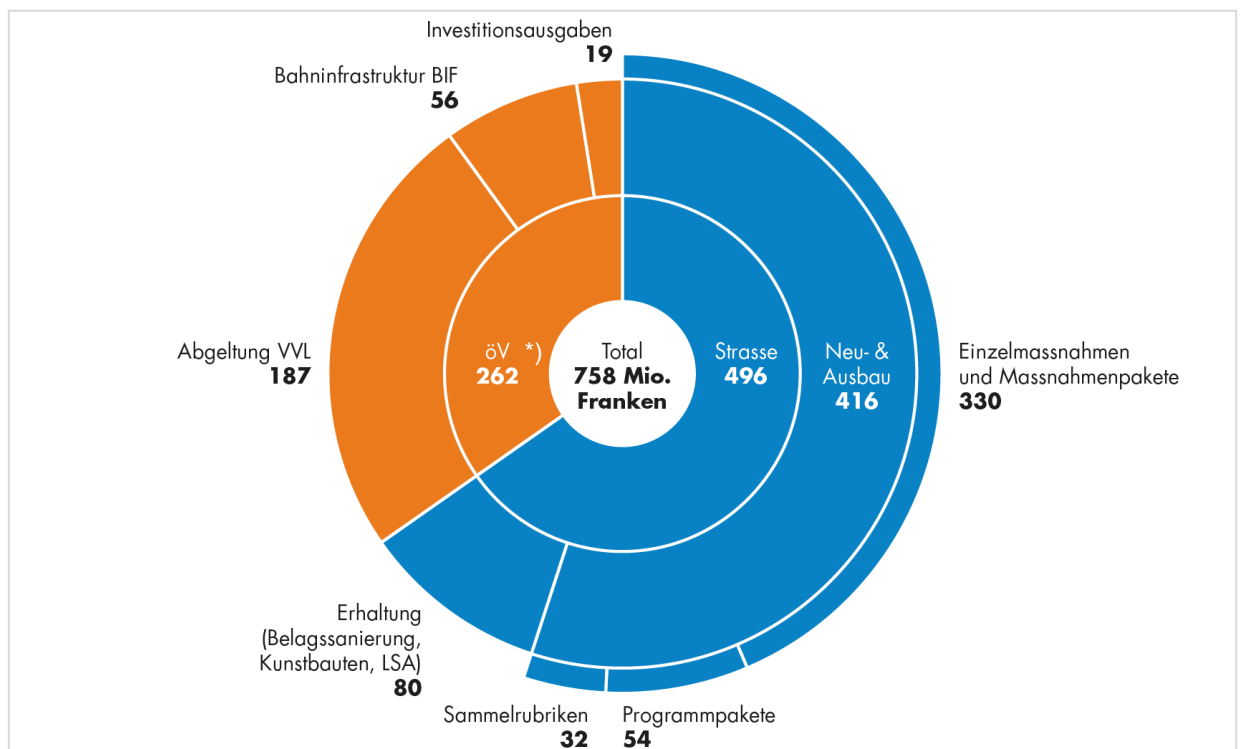


Abb. 15: Übersicht geplante Kosten für den Kanton für die Umsetzungsperiode 2027–2030, aufgeteilt nach den Aufgabenbereichen Strassen (umfassend MIV, Güterverkehr, öV, Velo- und Fussgängerverkehr) und öV
 *) Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden von 50:50. Dargestellt ist nur der Anteil des Kantons.

5.2 Kostenzusammenstellung Strassen

Das Massnahmenprogramm Mobilität stützt sich bei der Bereitstellung der finanziellen Mittel auf den Aufgaben- und Finanzplan (AFP) und die Infrastrukturplanung der Dienststelle Vif ab. Es berücksichtigt damit bereits auch die Neuregelung der Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs, wie wir sie Ihrem Rat mit der [Botschaft B 102](#) vom 19. Mai 2026 vorschlagen. 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 2027–2030 (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 heutiger Sicht für diese Umsetzungsperiode 2031–2034 (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 öV.
- Die Finanzierung zur Bereitstellung des öV-Angebots sowie des Mobilitätsmanagements erfolgt aus Mitteln des Aufgabenbereichs öV. Diese Kantonsbeiträge werden durch Gemeindebeiträge in gleicher Höhe ergänzt.

In der folgenden Abbildung 16 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. Dazu kommen die auf der Basis der Investitionsplanung der Dienststelle Vif errechneten Mittel für den Neu- und Ausbau für die Jahre ab 2030, wie sie in der [Botschaft B 102](#) über die künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs aufgezeigt werden. Es werden stets die Mittel für alle Massnahmen zugunsten der strassengebundenen Mobilität (MIV, Güterverkehr, öV, Velo-, Fussverkehr) aufgezeigt.

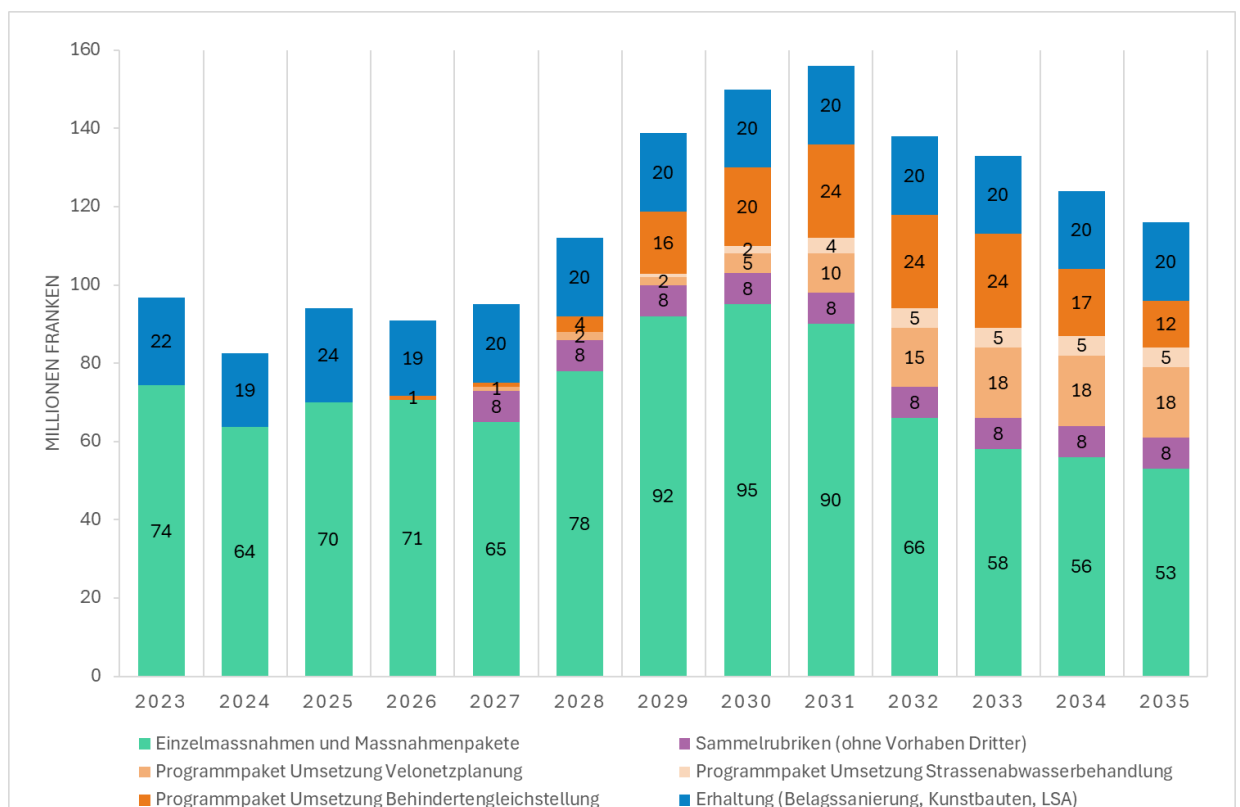


Abb. 16: Herleitung der für Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel in Millionen Franken (gemäss AFP 2026–2029, ab 2030 gemäss Investitionsplanung Dienststelle Vif)

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 Programmpaketen steigt der Mittelbedarf ab etwa 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 wird 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 den Kanton und die 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 den 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 2027–2030 (Beschluss Programm 2027–2030) und 270 Millionen Franken für die darauffolgende Umsetzungsperiode 2031–2034 (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 2027–2030 (Beschluss Programm 2027–2030) hinaus werden Planungsleistungen für zusätzliche Massnahmen erbracht, deren Realisierung erst für die Umsetzungsperiode 2031–2034 vorgesehen ist, um im Fall von Verzögerungen einzelner Massnahmen genügend Spielraum zu behalten und Massnahmen gegebenenfalls vorziehen zu können (siehe Kapitel 4.1).

Zudem werden für die Umsetzungsperiode 2031–2034 (Ausblick) Mittel für neue Massnahmen reserviert. Bei der Priorisierung des zweiten Massnahmenprogramms Mobilität soll auch für neue Massnahmen Spielraum 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 2031–2034 (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.

Lässt sich eine Massnahme nicht wie gewünscht in der Umsetzungsperiode 2027–2030 (Beschluss) realisieren, beispielsweise aufgrund von Einsprachen, können also andere Massnahmen vorgezogen werden, deren Planung weit fortgeschritten ist. So soll sichergestellt werden, dass die zur Verfügung stehenden Mittel vollumfänglich zugunsten des Strassennetzes eingesetzt werden können. Der Umfang der dafür zusätzlich geplanten Massnahmen wird so festgelegt, dass er mit den künftig verfügbaren Ressourcen bewältigt werden kann.

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

Jahr 2027 auf voraussichtlich 130 Millionen Franken im Jahr 2030. Gesamthaft stehen für die vier Jahre der ersten Umsetzungsperiode vorbehältlich künftiger Beschlüsse zum Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 416 Millionen Franken zur Verfügung.

Wie die Abb. 17 zeigt, sind es drei Gründe, die dazu führen, dass die Verwendung der Mittel für die Umsetzungsperiode 2027–2030 (Beschluss) zu einem erheblichen Anteil bereits vorbestimmt ist:

- *Programmpakete und Sammelrubriken:* Während das Bauprogramm bereits Sammelrubriken umfasste, sind die drei Programmpakete (siehe Kapitel 4.4) ein neues Element des Programms Gesamtmobilität. In der Umsetzungsperiode 2027–2030 sind gesamthaft 86 Millionen Franken für Sammelrubriken und Programmpakete eingeplant.
- *Bauteuerung:* Die im Bauprogramm 2023–2026 angegebenen Kosten der Massnahmen beruhen auf dem Baupreisniveau im Jahr 2021. Seither erhöhten sich die Preise im Tiefbau in der Zentralschweiz um knapp 10 Prozent. Auf das Kostenvolumen der Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete berechnet, entspricht dies einem Betrag von rund 30 Millionen Franken.
- *Übertrag aus dem Bauprogramm 2023–2026:* Das Bauprogramm arbeitete mit einem sogenannten «Überhang» an Massnahmen im Topf A, in welchem die in den Jahren 2023–2026 zu planenden oder auszuführenden Massnahmen enthalten waren. Es wurden etwa 40 Prozent 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, zum Beispiel aufgrund von Einsprachen. Vergleicht man das Massnahmenvolumen, das im Bauprogramm für die Jahre 2023–2026 konkret eingeplant wurde, mit den effektiven und für das Jahr 2026 geschätzten Kosten, verbleibt aus dem Bauprogramm 2023–2026 ein Volumen von circa 165 Millionen Franken, das bis Ende 2026 nicht geplant oder ausgeführt werden kann. Dieses wird auf die Umsetzungsperiode 2027–2030 übertragen.

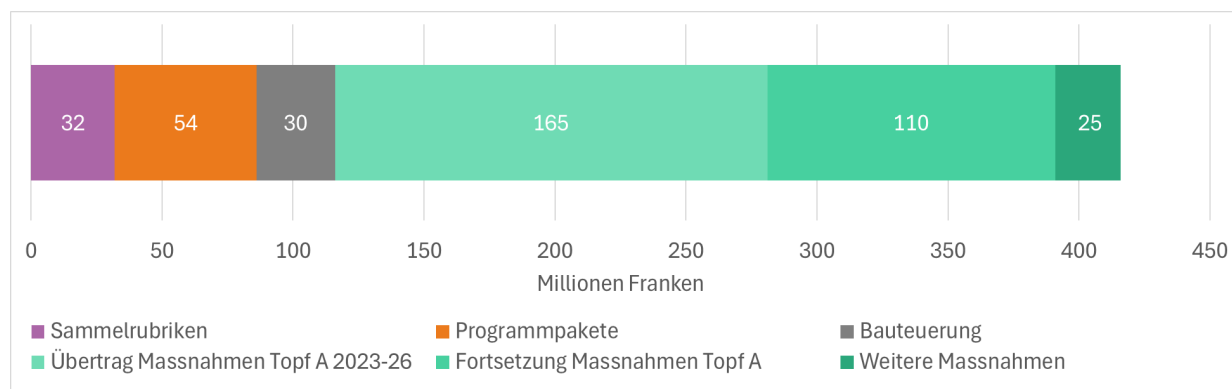


Abb. 17: Geplante Verwendung der in der Umsetzungsperiode 2027–2030 voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel für den Neu- und Ausbau der Kantonsstrassen

Die verbleibenden Mittel werden zum grossen Teil darauf verwendet, die Bearbeitung der Massnahmen des Topfs A gemäss aktuellem Bauprogramm 2023–2026 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

5.3.1 Bezug zur vorgeschlagenen Neuregelung der Finanzierung.

Die 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.

5.3.2 Kosten- und Erlösstrukturierung

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 im Kapitel 4.7 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 zusammen mit den Mitbestellern (Bund, Nachbarkantone) als Abgeltungen an die Transportunternehmen finanziert. Folgende Aspekte sind massgebend für die Abgeltungsentwicklung:

- *Nicht beeinflussbare Mehrkosten:* Wegfall der Mineralölsteuer-Rückerstattung beim Betrieb von Dieselbussen, Finanzierungsänderungen (Sparprogramm Bund, striktere Auslegung von Vorgaben, Änderungen von Finanzierungsschlüsseln), Erlösverschiebungen vom Orts- zum Regionalverkehr, Teuerung.
- *Bedingt beeinflussbare Mehrkosten:* 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).

5.3.3 Mehrkosten

Nachfolgend sind die Kostenveränderungen gegenüber der jeweiligen Vorperiode dargestellt; ohne weitere Angaben verbleiben die Kosten jährlich auf demselben Niveau. Es handelt sich um geschätzte 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	Ausblick 2031-2034	nach 2034 oder offen
	(jährl. Mehrkosten bis 2030 ggü. 2026)	(jährl. Mehrkosten bis 2034 ggü. 2030)	
Bezeichnung Massnahmenpaket			
AM4 Luzern Süd	1.2	-	k.A.
AM4 Luzern Zentrum	4.3	-	k.A.
Bus Raum Luzern West	0.3	-	k.A.
Bus Raum Stadt/Agglo	0.5	-	k.A.
Bus Raum Sursee	0.5	-	k.A.
Busnetz Emmen	0.2	-	k.A.
Angebotsverbesserung Bahn	9.2	-	k.A.
Betriebliche Pünktlichkeitsmassnahmen	1.8	0.5	k.A.
asm St. Urban	6.0	-	k.A.
AM4 Weitere Massnahmen	-	1.0	k.A.
Spitalerschliessung Sursee	-	2.0	k.A.
Umfeld DBL	-	1.0	k.A.
Gesamtergebnis	23.9	4.5	k.A.

Abb. 18: Jährliche Brutto-Mehrkosten für Angebotsmassnahmenpakete (AM) mit relevanten Infrastrukturabhängigkeiten (in Mio. Fr.)

Angebotsmassnahmen ohne relevante Infrastrukturabhängigkeiten

	Umsetzung 2027-2030	Ausblick 2031-2034	nach 2034 oder offen
	(jährl. Mehrkosten bis 2030 ggü. 2026)	(jährl. Mehrkosten bis 2034 ggü. 2030)	
Bezeichnung Massnahmenpaket			
Angebotsverbesserung Bahn	0.3	9.6	k.A.
Konzept Sempachersee Ost/West	0.9	0.4	k.A.
Weiterentwicklung Nachtnetz	0.2	1.4	k.A.
Bus Raum Stadt/Agglo	0.2	7.7	k.A.
Bus Raum Sursee	0.1	3.0	k.A.
Busnetz Emmen	0.6	0.5	k.A.
Bus Raum Seetal	0.2	2.2	k.A.
Bus Raum Luzern West	-	2.3	k.A.
Bus Raum Zofingen	-	1.0	k.A.
Versuchsbetriebe	-	1.8	k.A.
Gesamtergebnis	2.4	29.7	k.A.

Abb. 19: Jährliche Brutto-Mehrkosten für Angebotsmassnahmenpakete ohne relevante Infrastrukturabhängigkeiten (in Mio. Fr.)

Rollmaterial und Werkstätten

	Umsetzung 2027-2030	Ausblick 2031-2034	nach 2034 oder offen
	(jährl. Mehrkosten bis 2030 ggü. 2026)	(jährl. Mehrkosten bis 2034 ggü. 2030)	
Bezeichnung Massnahmenpaket			
Fossilfreier ÖV - Batterie-Trolleybus	1.5	-	k.A.
Rollmaterial/Werkstätten	20.5	0.5	k.A.
Fossilfreier ÖV - Depotlader	6.6	3.8	k.A.
vbl Investitionen/Vorsteuer	-	-	k.A.
Gesamtergebnis	28.7	4.3	k.A.

Abb. 20: Jährliche Brutto-Mehrkosten für Rollmaterial- und Werkstatthanpassungen (in Mio. Fr.)

5.3.4 Mehrerlöse

Die obigen Mehrkosten werden teilweise gedeckt durch Mehrerlöse aufgrund der stärkeren Nutzung durch verbesserte Angebote sowie durch das Bevölkerungs- und Mobilitätswachs-

tum. 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 (jährl. Mehrerlöse bis 2030 ggü. 2026)	Ausblick 2031-2034 (jährl. Mehrerlöse bis 2034 ggü. 2030)	nach 2034 oder offen
Mehrerlös	15.7	13.3	k.A.

Abb. 21: Jährliche Brutto-Mehrerlöse, aus Wachstum und Tarifmassnahmen (in Mio. Fr.)

5.3.5 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 4.5.3) genannt sind.

	Umsetzung 2027-2030 (jährl. Mehrerlöse bis 2030 ggü. 2026)	Ausblick 2031-2034 (jährl. Mehrerlöse bis 2034 ggü. 2030)	nach 2034 oder offen
Nicht/wenig beeinflussbare Mehrkosten (Teuerung, Änderungen Finanzierung und Verteilschlüssel, Sparprogramm Bund, Wegfall Treibstoffzollrückerstattung, genehmigte Mehrkosten für Rollmaterial/Werkstätten)	30.6	3.1	k.A.
Mehrkosten Angebotsmassnahmen <u>mit</u> relevanten Infrastrukturabhängigkeiten	22.9	4.5	k.A.
Mehrkosten Angebotsmassnahmen <u>ohne</u> relevante Infrastrukturabhängigkeiten	2.4	29.7	k.A.
Total Mehrkosten	55.9	37.3	k.A.
abzüglich Mehrerlöse	-36.8	-7.9	k.A.
Total Abgeltungen (inkl. Mitbesteller)	19.1	29.4	k.A.
davon Abgeltungsanteil VVL (je 50/50 Kanton/Gemeinden)	9.6	18.1	k.A.

Abb. 22: Zusammenstellung der jährlichen Mehrkosten, Mehrerlöse und des resultierenden Totals der Abgeltungen bzw. des Abgeltungsanteils VVL, der je hälftig durch Kanton und Gemeinden gedeckt wird (in Mio. Fr.)

Es ist in der Abbildung 22 sichtbar, dass die Umsetzungsperiode 2027–2030 zum einen wesentlich von nicht oder wenig beeinflussbaren Mehrkosten und zum andern von Angebotsmassnahmen mit relevanter Infrastrukturabhängigkeit geprägt ist. Für die nicht bzw. wenig beeinflussbaren Mehrkosten fehlen für die Ausblicksperiode 2031–2034 noch die entsprechenden Angaben, weshalb hier ein noch zu tiefer Betrag eingestellt ist.

Wie in Kapitel 4.7.2 erwähnt, können aufgrund fehlender finanzieller Mittel in der Umsetzungsperiode 2027–2030 nur rund 20 Prozent der zusätzlichen Angebotsmassnahmen ohne relevante Infrastrukturabhängigkeit umgesetzt werden. Die restlichen 80 Prozent dieser zusätzlichen Angebotsmassnahmen sind vorliegend auf die Ausblicksperiode 2031–2034 verschoben. Weil diese Periode ausserhalb des aktuellen AFP-Betrachtungszeitraums liegt, ist noch keine Aussage möglich, ob diese Massnahmen dann effektiv finanzier- und damit umsetzbar sind.

Die vorherigen Zusammenstellungen sind auf die im AFP 2026–2029 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. In diesem Fall kann ein Teil der vorliegend im Ausblickshorizont 2031–2034 enthaltenen Massnahmen bereits im Umsetzungshorizont 2027–2031 realisiert 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.

	<i>Bauprogramm für Kantonsstrassen, öV-Bericht, Velokonzept</i>	<i>Programm Gesamtmobilität (PGM)</i>
<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 2027–2030 (Beschluss): umfasst alle Massnahmen, die in der Periode geplant oder realisiert werden. Massnahmen, die nicht für die Umsetzungsperiode 2027–2030 vorgesehen sind, werden nicht bearbeitet.
	Topf B: die zu planenden Vorhaben	Umsetzungsperiode 2031–2034 (Ausblick): Massnahmen mit Aussicht auf Planung oder Realisierung in der nächsten Programmperiode.
	Topf C: alle weiteren Vorhaben	Umsetzung offen: Massnahmen, für welche die Zweckmässigkeit und die 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 <i>Nachfrage</i> von rund 7 Prozent bis 2026 (auf Basis Anzahl Einsteigende 2019) im öV wird, abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung und unter 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 2025 resultierte ein Nachfragewachstum von knapp 8 Prozent gegenüber 2019, womit der Rückgang während der Covid-19-Pandemie mehr als wettgemacht wurde. Die Platzkilometer stiegen zwischen 2019 und 2026 um über 15 Prozent. Engpässe liegen insbesondere infrastrukturbedingt im Bahnangebot vor.
Die <i>Zuverlässigkeit</i> des strassengebundenen öV wird mit geeigneten Infrastruktur- und betrieblichen Massnahmen so weit erhöht, dass sich die Fahr- und Umlaufzeiten der Buslinien zu Hauptverkehrszeiten bis 2026 so weit 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 <i>Modalsplit</i> 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 <i>Qualität</i> wird wieder auf 76 Punkte Kundenzufriedenheit erhöht.	✓ Die Kundenzufriedenheitsumfrage 2025 schloss mit 79 Punkten und damit deutlich über dem Ziel ab.
Der Anteil der im Kanton Luzern mit <i>erneuerbaren Energien, effizient und emissionsarm verkehrenden Busse</i> entwickelt sich von rund 21 Prozent (2020) auf mindestens 30 Prozent.	✓ Das Ziel wird übertroffen; per Fahrplan 2026 verkehren 37 Prozent der Busse fossilfrei. Bis Ende 2026 (Start Fahrplan 2027) steigt der Anteil auf 45 Prozent.
Aufgrund der Auswirkungen von Covid-19 werden die Erlöse erst nach 2023 wieder über das Niveau von 2019 hinaus kontinuierlich steigen. Der <i>Kostendeckungsgrad</i> 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 liegt der Kostendeckungsgrad bei 65,3 Prozent für alle vom VVL mitbestellten Linien. Auch wenn nur die bestellten Leistungen innerhalb des Kantonsgebiets berücksichtigt werden, wird das Ziel mit einem Kostendeckungsgrad von 60,3 Prozent 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, teilw. Qualität, 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.

7 Ausblick

Das Programm Gesamtmobilität (PGM) wird alle vier Jahre aktualisiert. Für das nächste PGM für die Jahre 2031–2034 sind diverse Anpassungen zu erwarten.

Verschiedene Massnahmenbereiche des PGM sind von der übergeordneten Infrastruktur- und Angebotsplanung des Bundes abhängig, insbesondere im öV. Entsprechend wird auch das nächste PGM auf Veränderungen in den nationalen Netzen und Angebotskonzepten reagieren und das kantonale Angebot darauf anpassen. Dies geschieht unter Berücksichtigung allfälliger Veränderungen im Mobilitätsverhalten, die bis dann festgestellt werden.

In der vorliegenden Strategie sind die Entwicklungen, Herausforderungen, verkehrspolitischen Ziele sowie die strategischen Stossrichtungen aus dem [Planungsbericht B 140](#) Zukunft Mobilität im Kanton Luzern in zusammengefasster Form ohne Änderungen abgebildet (vgl. Kapitel 3). Im Hinblick auf das zweite Programm Gesamtmobilität für die Jahre 2031–2034 ist vorgesehen, den bestehenden Strategieteil einer gezielten Überprüfung zu unterziehen und punktuell weiterzuentwickeln. Dabei sollen neue Erkenntnisse und veränderte Rahmenbedingungen angemessen berücksichtigt werden. Dies betrifft beispielsweise die aktuellen Entwicklungen im Bereich der automatisierten Mobilität oder den differenzierten Umgang mit der neu geschaffenen Tempo-30-Regelung auf verkehrsorientierten Strassen innerorts.

Zudem wird dem in der Vernehmlassung geforderten Anliegen Rechnung getragen, die strategischen Zielsetzungen verstärkt zu präzisieren und messbar auszugestalten. In diesem Zusammenhang werden für den Aufgaben- und Finanzplan 2028–2032 geeignete Indikatoren definiert, die als Grundlage für das Monitoring und Controlling im Bereich der Gesamtverkehrsentwicklung dienen. Weiter wird das nächste PGM für die Jahre 2031–2034 transparent darlegen, in welchem Umfang und mit welchen Ergebnissen die Massnahmen der ersten Programmperiode umgesetzt wurden. Damit wird eine Basis geschaffen, um die Weiterentwicklung des Programms zielgerichtet voranzutreiben.

Die im Kapitel 1.5.6 erwähnten regionalen Gesamtmobilitätskonzepte (rGMK) nehmen für die Erarbeitung des zweiten PGM für die Jahre 2031–2034 – insbesondere aus Sicht der Regionen – eine wichtige Rolle ein. In diesen Konzepten wird der regionsspezifische Handlungsbedarf systematisch hergeleitet. Darauf aufbauend werden Massnahmen für alle Mobilitätsformen definiert und priorisiert. Dies können auch Massnahmen in der Verantwortung des Kantons umfassen. Damit stellen sie eine zentrale fachliche Grundlage für die Weiterentwicklung künftiger Programme Gesamtmobilität dar. Die resultierenden Konzepte entfalten zwar keine unmittelbare für den Kanton behördenverbindliche Wirkung, sollen jedoch in die Priorisierung der Massnahmen im Rahmen des Massnahmenprogramms Mobilität einfließen und so einen wichtigen Beitrag zur abgestimmten und bedarfsgerechten Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems leisten.

8 Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, das Programm Gesamtmobilität 2027–2030 gemäss unserem Entwurf aufzustellen.

Luzern, 19. Mai 2026

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Michaela Tschuor

Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

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

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 19. Mai 2026,

beschliesst:

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

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

Verzeichnis der Beilagen

- Beilage 1 Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030
- Beilage 2 Massnahmen weiterer Perioden
- 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 4.7, öV-Angebot, Erläuterungen zu Massnahmenpaketen
- Beilage 7 Kapitel 4.7, öV-Angebot, Erläuterungen zu Schlüsselplanungen
- Beilage 8 Haltung Verbundrat
- Glossar und Abkürzungen

Massnahmen Beschlussperiode 2027–2030

Planung Realisierung			○ Option Beginn Realisierung Beginn Realisierung	Schwerpunkt der Massnahme	Kosten (Mio. Franken)	Aufwand per 2026 (Mio. Franken)	Beschluss Programm 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
PGM-Nummer	Bauprogramm- Nummer	Bezeichnung	Kosten (Mio. Franken)							
PGM-1-1001	1	Agglomeration Luzern, Verkehrssystem-Management (Planung)		5.0	0.4		2.0			
PGM-1-1006	6	Vitznau, Huseboden - Tschuepis, Optimierung Strassenraum, Buswendeschleife, Anpassung geometrisches Normalprofil		14.7	0.7	○	4.4			
PGM-1-1009	9	Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination		34.0	23.5		10.5			
PGM-1-1013	12	Luzern/Malters, Hohrütli – 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		3.0	0.4		1.9			
PGM-1-1015	14	Kriens, Eichwilstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage entlang Kantonsstrasse für Verbindung Kupferhammer – Arsenalstrasse (Bauvorhaben Dritter, Kostenanteil für Abschnitt Kantonsstrasse)		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		0.6			
PGM-1-1019	18	Schüpfheim, Unterdorf - Einmündung Bahnhofstrasse Süd, Optimierung Strassenraum, Anpassung geometrisches Normalprofil		8.7	0.3	○	0.7			
PGM-1-1020	19	Escholzmatte-Marbach, Grenze Schüpfheim – Lehn, Ausbau der Radverkehrsanlage		3.5	0.3		3.2			
PGM-1-1021	20	Escholzmatte-Marbach, Wiggen – Grenze Kanton Bern, Erstellen Radverkehrsanlage, Neubau Brücke		15.0	11.4		3.6			
PGM-1-1022	21	Escholzmatte-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	0.3		2.3			
PGM-1-1024	23	Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage Wolhusen, Menznauerstrasse, Bahnübergang – Einmündung Spitalstrasse (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage		15.2	1.4		13.8			
PGM-1-1025	24	Menznaun, 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	2.1		17.6			
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	0.1		0.9			
PGM-1-1033	31	Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage		16.0	14.2		1.8			
PGM-1-1034	32	Neuenkirch, Mooschür – Hellbühl 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		6.5	1.2		3.4			
PGM-1-1041	39	Emmen, Sprengli, Teil 1: Emmen, Centralplatz (exkl.) – Sonnenplatz (exkl.), Radverkehrsanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr		8.0	1.3		3.9			

Planung Realisierung			○ Option Beginn Realisierung Beginn Realisierung	Schwerpunkt der Massnahme	Kosten (Mio. Franken)	Aufwand per 2026 (Mio. Franken)	Beschluss Programm 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
PGM-Nummer	Bauprogramm- Nummer	Bezeichnung	Kosten (Mio. Franken)							
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	Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg		18.9	0.6		0.7			
PGM-1-1044	42	Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrüti, Radverkehrsanlage		10.1	0.5		6.1			
PGM-1-1045	43	Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse, Radverkehrsanlage		6.4	2.5		1.9			
PGM-1-1046	44	Neuenkirch/Nottwil, Abzweigung K 48 – Unterwalden – Nottwil Dorf (exkl.), Erstellen Rad- und Gehweg		27.0	19.9		7.1			
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		2.7			
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		8.8			
PGM-1-1055	53	Rothenburg/Rain, Wegscheiden – Sandblatten, Erstellen Radverkehrsanlage		14.0	0.6		5.5			
PGM-1-1056	54	Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonstrassen)		76.0	5.5		52.0			
PGM-1-1057	55	Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement		10.0	0.7		3.8			
PGM-1-1058	56	Rothenburg, Einmündung Buzibachstrasse – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement		6.2	0.8		2.0			
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	○	2.2			
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		27.0	1.1		25.6			
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	0.1		0.1			

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

Planung			Option Beginn Realisierung	Schwerpunkt der Massnahme	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	Bauprogramm- Nummer	Bezeichnung								
PGM-1-1070	65	Hochdorf Gesamtverkehrsoptimierung		45.0	0.0		1.0			
PGM-1-1073	68	Luzern, Maihof, Buswendeschleife mit Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG ***)		2.6	1.3		0.2			
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 mit Anpassung geometrisches Normalprofil		16.0	0.5		1.7			
PGM-1-1078	73	Beromünster, Tann – Locheten, Erstellen Radverkehrsanlage und Ausbau Strasse		21.0	1.8		19.2			
PGM-1-1079	74	Ettiswil, Zuswil – Kottwil Käseerei, Ausbau Rad- und Gehweg		8.0	2.5		0.5			
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		4.1			
PGM-1-1081	76	Willisau/Zell, Gettnau Dorf (exkl.) – Briseck, 2. Etappe; Gettnau Dorf (exkl.) – Einm. Feld, Radverkehrsanlage		5.2	0.3		3.1			
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, Hüsli – 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 Verkehrsdrehscheibe inkl. BehiG-Ausbau der Bushaltestellen und Verbesserung der Veloinfrastruktur		0.8	0.7		0.1			
PGM-1-1085	79	Meierskappel, Anpassung/Neubau Bushaltestellen Käppelhof		2.0	0.9		1.1			
PGM-1-1090	84	Escholzmatte-Marbach, Lammschlucht Abschnitt 2		40.0	8.0		31.0			
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		3.3	0.6		2.7			
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	Roggliwil/Pfaffnau, Industrie Schöneich – Anschluss K 42, Ausbau Strasse und Erstellen Rad- und Gehweg		44.0	1.0		10.6			
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	1.6		0.4			
PGM-1-1098	92	Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreieck) – 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		1.4			
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		3.0			
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	0.5		5.3			

**) Überbrückende oder vorgezogene Massnahmen zur Busbeschleunigung können schon in der Umsetzungsperiode 2027–2030 realisiert werden.

Planung Realisierung		Option Beginn Realisierung Beginn Realisierung	Schwerpunkt der Massnahme	Kosten (Mio. Franken)	Aufwand per 2026 (Mio. Franken)	Beschluss Programm 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
PGM-Nummer	Bauprogramm- Nummer	Bezeichnung				Kosten (Mio. Franken)			
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		0.8		
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	0.0		0.8		
PGM-1-1110	104	Weggis, Einmündung Röhrlistrasse (exkl.) - Kreisel, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG, Anpassung geometrisches Normalprofil		2.2	0.1		0.3		
PGM-1-1111	105	Weggis, öV-Anbindung an Seilbahn Weggis-Kaltbad, Anpassung Einmündung Rigistrasse		0.5	0.2		0.3		
PGM-1-1112	106	Weggis, neue Haltestelle Acher auf Kantonsstrasse		0.5	0.1		0.5		
PGM-1-1113	107	Kriens, Zentrum, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage		16.0	0.0		1.2		
PGM-1-1114	108	Luzern, Obergrundstrasse Kupferhammer - Einmündung Horverstrasse – Bundesplatz (inkl.), Optimierung Leistungsfähigkeit, Verkehrsmanagement, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage **)		30.0	0.5		0.4		
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		0.2		
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		3.4		
PGM-1-1131	116	Bushaltestelle Linie 80 Altshofen 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, Sprengplatz (exkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Siedlungsentwicklung		16.0	0.6		1.7		
PGM-1-1141	122 neu	Schenkon, Schwyzermatt, Optimierung Leistungsfähigkeit (Verkehrsmanagement, Knotenausbau), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination mit Erschliessung LUKS		12.0	0.3		4.3		
PGM-1-1142	122 neu	Schenkon, Knoten Zollhaus, bis Einmündung Krummbacherstrasse, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr, Verkehrssteuerung		9.0	0.3		3.5		
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		0.4		
PGM-1-1146	122 neu	Mauensee, Sursee, Chotten – Isebahn Vorstadt, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr		8.0	0.0		0.2		
PGM-1-1147	122 neu	Schenkon, Sursee, Ziegelacher bis Einmündung Sempachstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Verkehrsregelung		3.4	0.0		0.4		

**) Überbrückende oder vorgezogene Massnahmen zur Busbeschleunigung können schon in der Umsetzungsperiode 2027–2030 realisiert werden.

Planung Realisierung			○ Option Beginn Realisierung Beginn Realisierung	Schwerpunkt der Massnahme	Kosten (Mio. Franken)	Aufwand per 2026 (Mio. Franken)	Beschluss Programm 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
PGM-Nummer	Bauprogramm- Nummer	Bezeichnung	Kosten (Mio. Franken)							
PGM-1-1149	123	Rothenburg, Flecken Abschnitt Fläckeweid - Gärbibach, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG		3.0	0.4		0.4			
PGM-1-1151	125	Emmen, Seetalstrasse, Seetalplatz (exkl.) – Einm. 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 – Waldibücke, Anpassung Bushaltestellen an BehiG, Wendeanlage öV, Anlagen Fuss- und Veloverkehr		5.0	0.4		0.8			
PGM-1-1154	128	Baldeg, Ortsdurchfahrt (verbleibende Kantonsstrasse), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr mit Optimierung Lichtraumprofil Seetalbahn (Planung)		0.3	0.1		0.2			
PGM-1-1155	129	Hochdorf, Baldeg, Optimierung resp. Umgestaltung bestehende Bushaltestelle Bahnhof Baldeg		2.0	0.0		0.5			
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		0.2			
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		0.2			
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)		0.2	0.0		0.2			
PGM-1-1161	135	Luzern, Löwenplatz – Einm. K 2, Zürichstrasse, Alpenstrasse, Löwenstrasse, Optimierung Strassenraum, Förderung öV und Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Bushaltestellen BehiG **)		7.6	0.1	○	1.2			
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 **)		20.0	0.5	○	1.0			
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		0.5			
PGM-1-1172	147	Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr auf der Ringstrasse		10.0	0.0		0.3			
PGM-1-1173	148	Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) mit Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse		7.0	0.0		0.3			
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 Zihlmattweg (exkl.) – Kreisel Waldeg, 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	0.4		0.7			

**) Überbrückende oder vorgezogene Massnahmen zur Busbeschleunigung können schon in der Umsetzungsperiode 2027–2030 realisiert werden.

Planung			○ Option Beginn Realisierung	Schwerpunkt der Massnahme	Kosten	Aufwand per 2026 (Mio. Franken)	Beschluss Programm 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
Realisierung	Beginn Realisierung		Kosten (Mio. Franken)							
PGM-Nummer	Bauprogramm- Nummer	Bezeichnung								
PGM-1-1181	156	Escholzmatt-Marbach/Flühli, Under Tendli – Hinder Lamm		13.0	0.0		0.8			
PGM-1-1184	159	Altbüron/Pfaffnau (St.Urban), Erstellen Rad- und Gehweg		11.0	0.0		0.6			
PGM-1-1185	160	Pfaffnau/St. Urban, Einmündung K 46 (exkl.) - Kantonsgrenze Bern, Radverkehrsanlage, Wendeanlage und Bushaltestelle Klink St. Urban gemäss BehiG		4.3	0.0	○	0.4			
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)		3.5	0.2	○	0.5			
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		0.7			
PGM-1-1200	175	Hitzkirch/Hämikon, Ausserdorf - Altwiserbach, Optimierung Strassenraum, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG		4.8	0.2		2.3			
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		37.0	3.5		12.0			
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	0.0		0.3			
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		0.4			
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 Bushaltekante an Haltestelle Unterdorf Richtung Altbüron für Verlängerung Linie 275		1.5	0.0		0.2			
PGM-1-1345	-	Nebikon, Altishofen, Dagmersellen, Verkehrsmanagement/ 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			

Planung			Schwerpunkt der Massnahme	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	Bauprogramm- Nummer	Bezeichnung								
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		0.4			
PGM-1-1358	-	Malters, Abzw. K33 - Dorfausgang		6.5	0.5		4.2			

Programmpakete und Sammelrubriken (vgl. Kapitel 4.4 und 4.5)

	Kosten in Umsetzungsperiode 2027–2030
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	Schwerpunkt der Massnahme	Kosten (Mio. Franken)	Beschluss 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
Realisierung		Beginn Realisierung						
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-1-1124	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-1-1150	124	Hildisrieden/Beromünster, Hildisrieden Dorf (exkl.) – Neudorf (exkl.), Radverkehrsanlage		5.0				
PGM-1-1158	132	Hitzkirch, Umfahrung Hitzkirch (exkl. umzuklassierende Kantonsstrassen) (Planung)		0.5				
PGM-1-1159	133	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldbirücke – 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-1-1175	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				
PGM-1-1178	153	Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Erstellen Radverkehrsanlage, Anpassen geometrisches Normalprofil		5.3				
PGM-1-1182	157	Fühli, 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-1-1186	161	Wauwil/Mauensee, Kaltbach, Einm. Bergstrasse Wauwil – Rankhof Kaltbach, Rad- und Gehweg		8.0				

Planung		○ Option Beginn Realisierung	Schwerpunkt der Massnahme	Kosten (Mio. Franken)	Beschluss 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
Realisierung		Beginn Realisierung						
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung						
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 Gehweg		4.0				
PGM-1-1228	221	Luthern, Abzweigung Kreuzstiegen – Sandacher, Erstellen Rad- und Gehweg		4.0				
PGM-1-1229	222	Zell/Ufhusen, Hüs wil – Ufhusen, Erstellen Rad- und Gehweg		4.0				

Planung			Schwerpunkt der Massnahme	Kosten (Mio. Franken)	Beschluss 2027-30	Ausblick 2031-34	nach 2034	Umsetzung offen
Realisierung		Option Beginn Realisierung Beginn Realisierung						
PGM-Nummer	BP-Nr.	Bezeichnung						
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, Traselingen – 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				
PGM-1-1359	-	Greppen, Kantonsgrenze Schwyz – Greppen Dorfstrasse Süd, Erstellen RVA (Hauptverbindung), Anpassung geometrisches Normalprofil, Neubau Kunstbauten, Anpassung Bushaltestellen		16.0				

Karten mit Massnahmen je Wahlkreis

Überblick ganzer Kanton

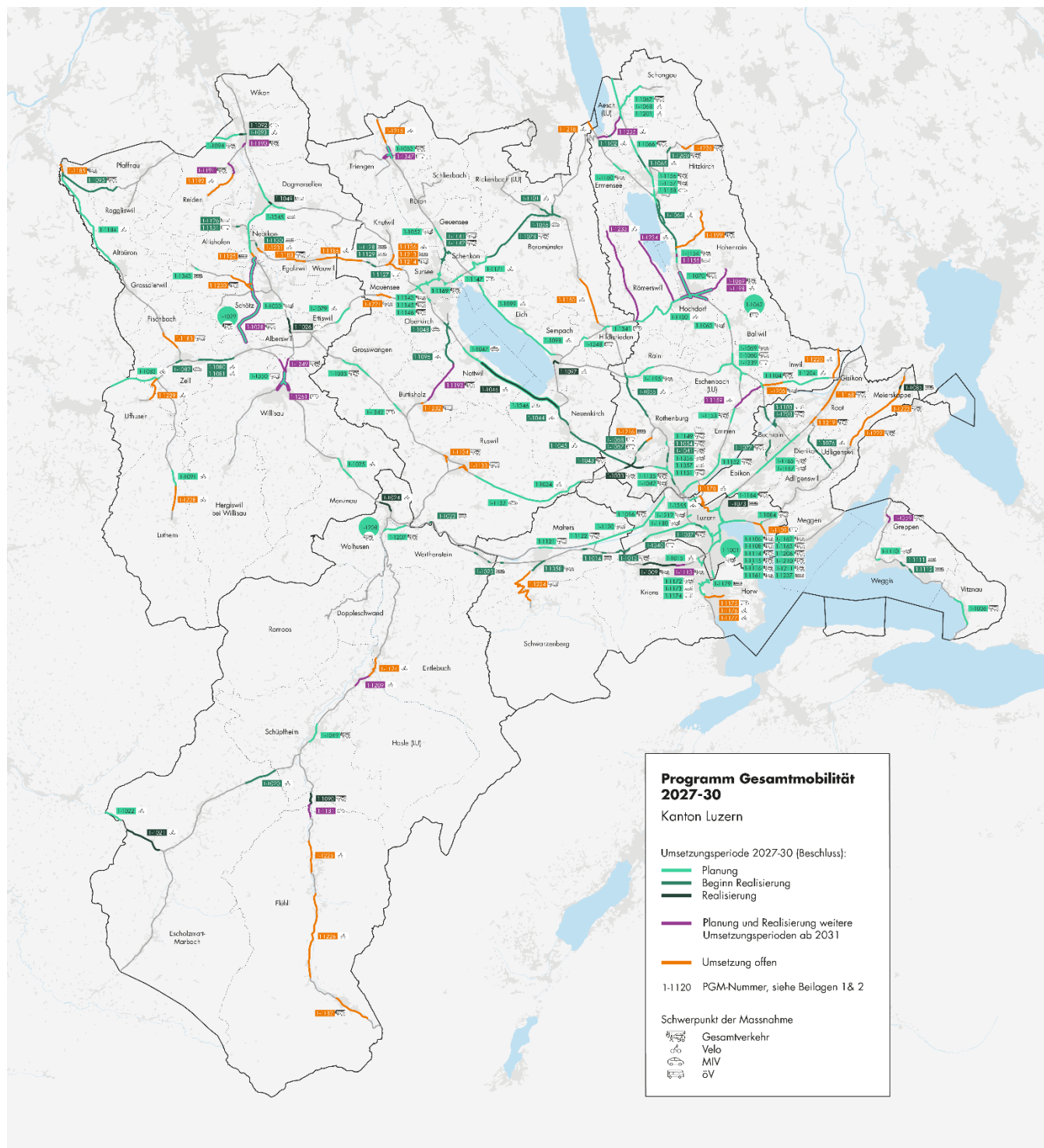
Luzern Stadt und Land

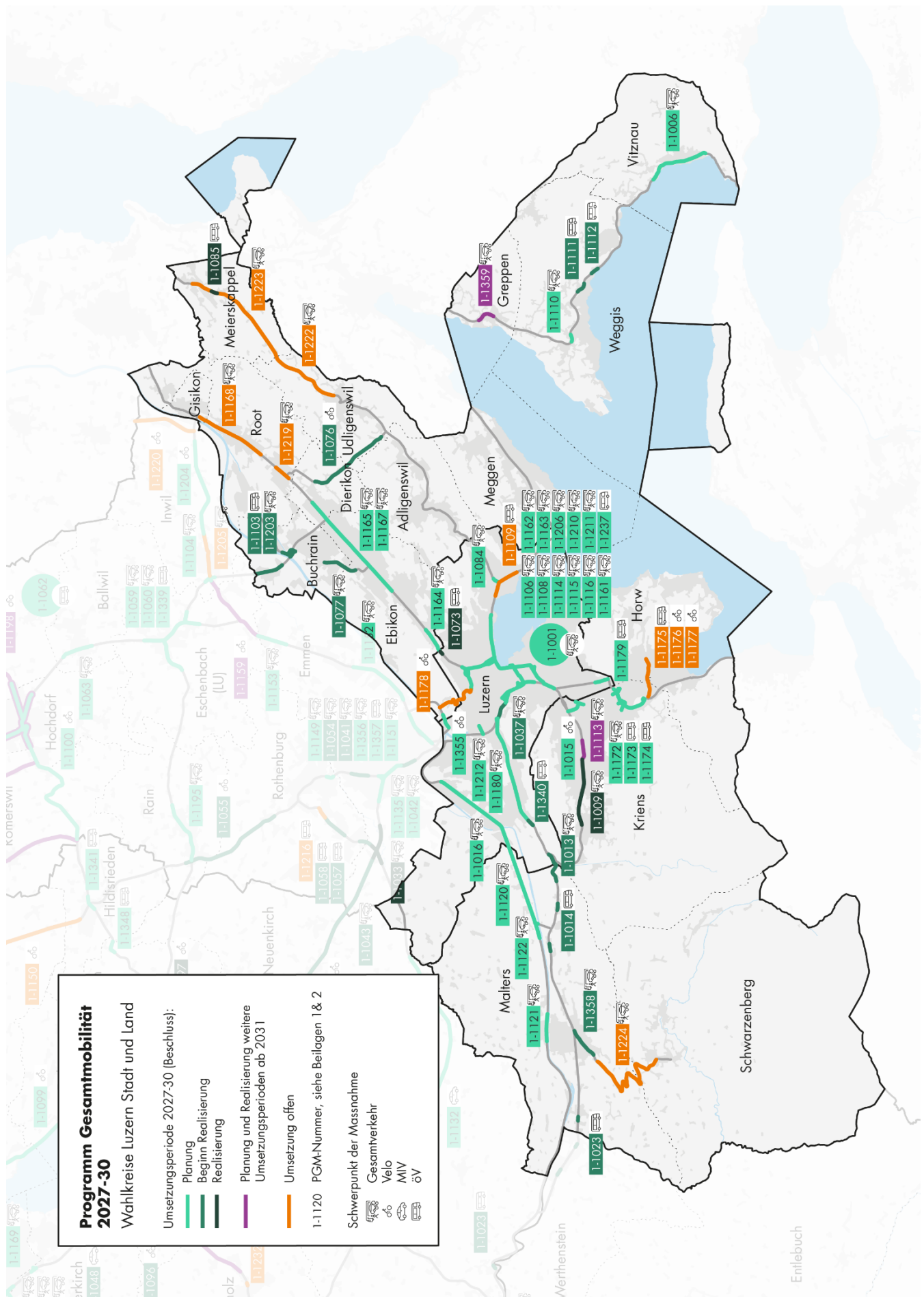
Entlebuch

Hochdorf

Sursee

Willisau





Programm Gesamtmobilität 2027-30

Wahlkreis Entlebuch

Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss):

- Planung
- Beginn Realisierung
- Realisierung

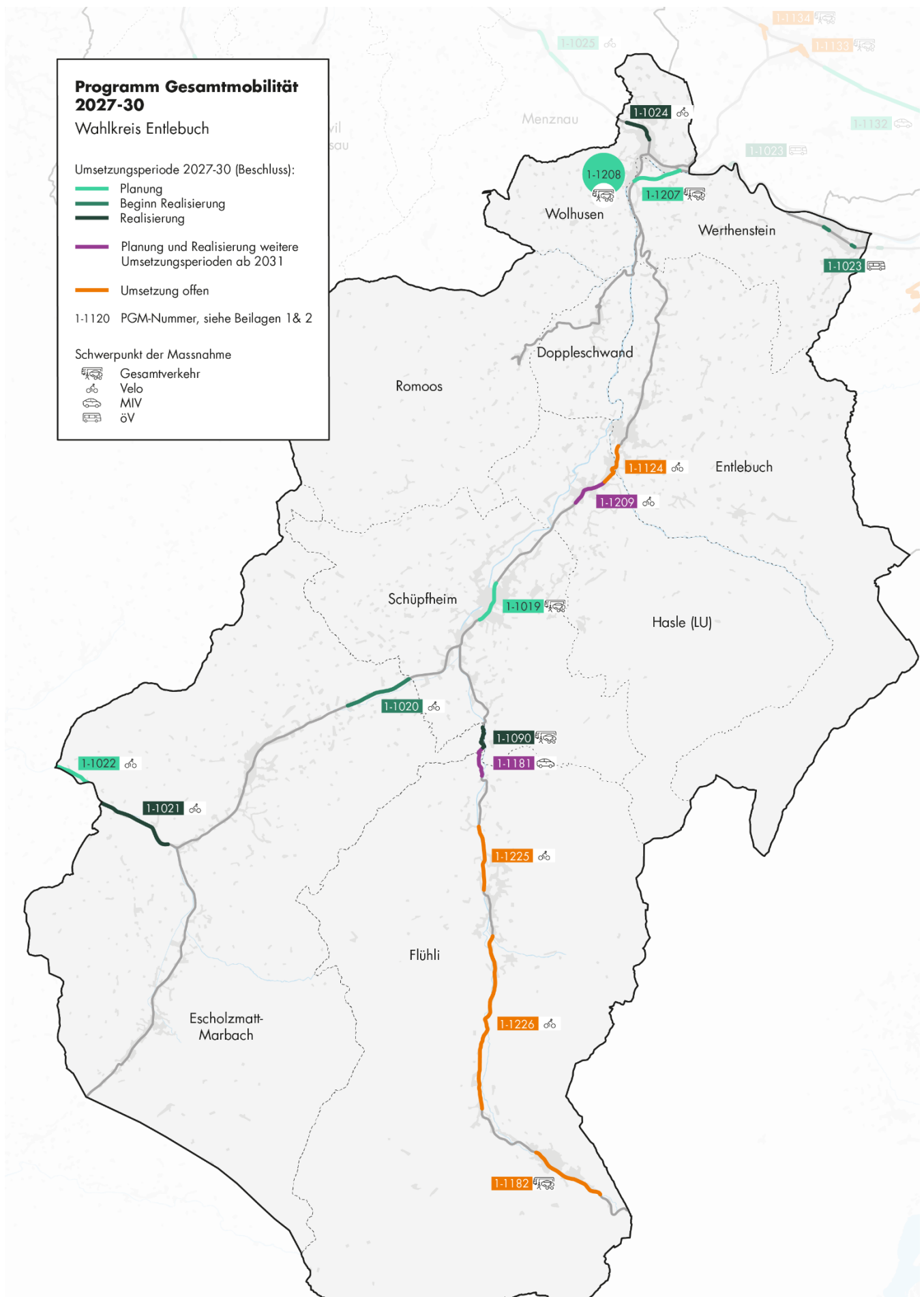
— Planung und Realisierung weitere Umsetzungsperioden ab 2031

— Umsetzung offen

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

Schwerpunkt der Massnahme

-  Gesamtverkehr
-  Velo
-  MIV
-  öV



Programm Gesamtmobilität 2027-30

Wahlkreis Hochdorf

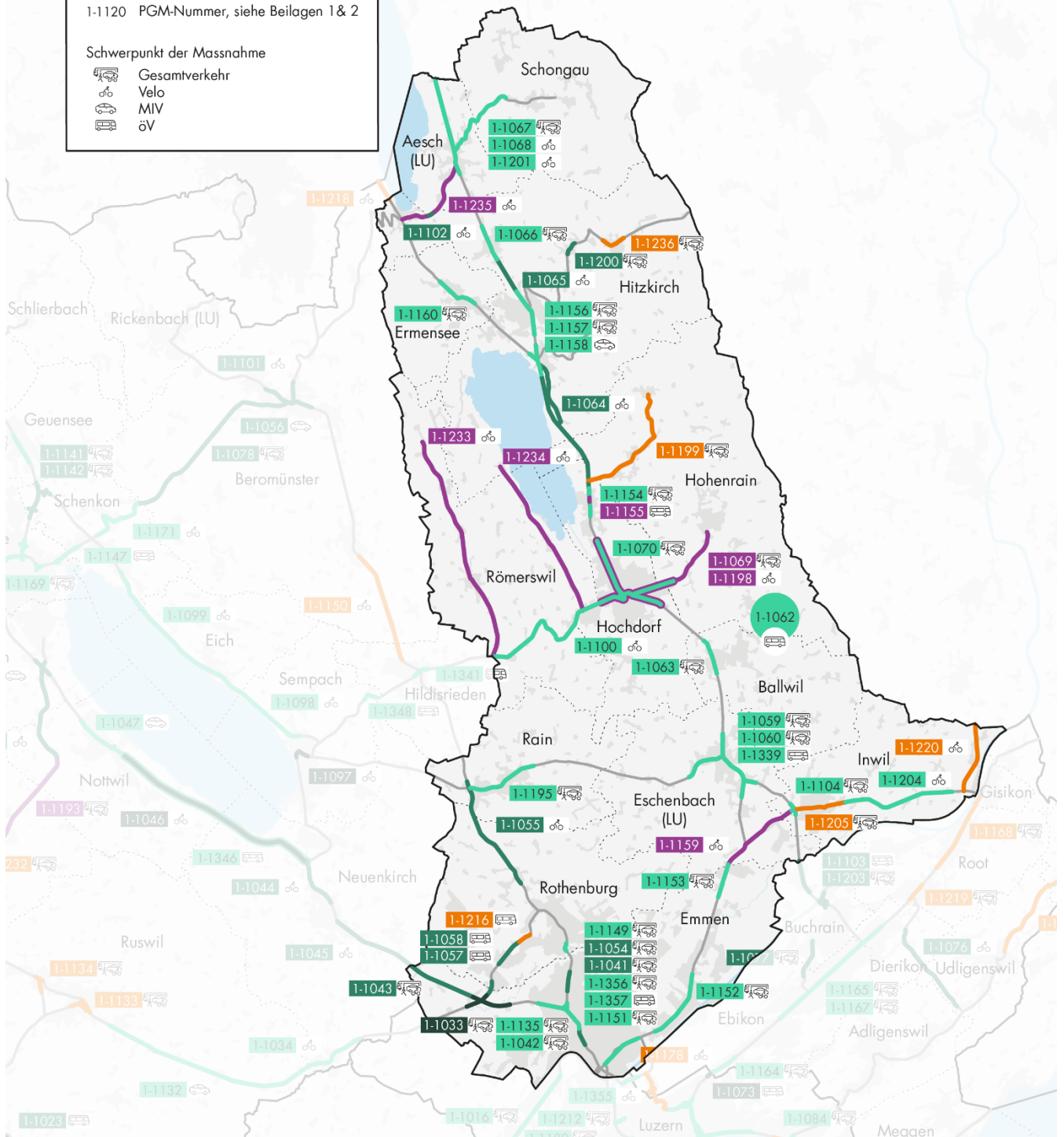
Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss):

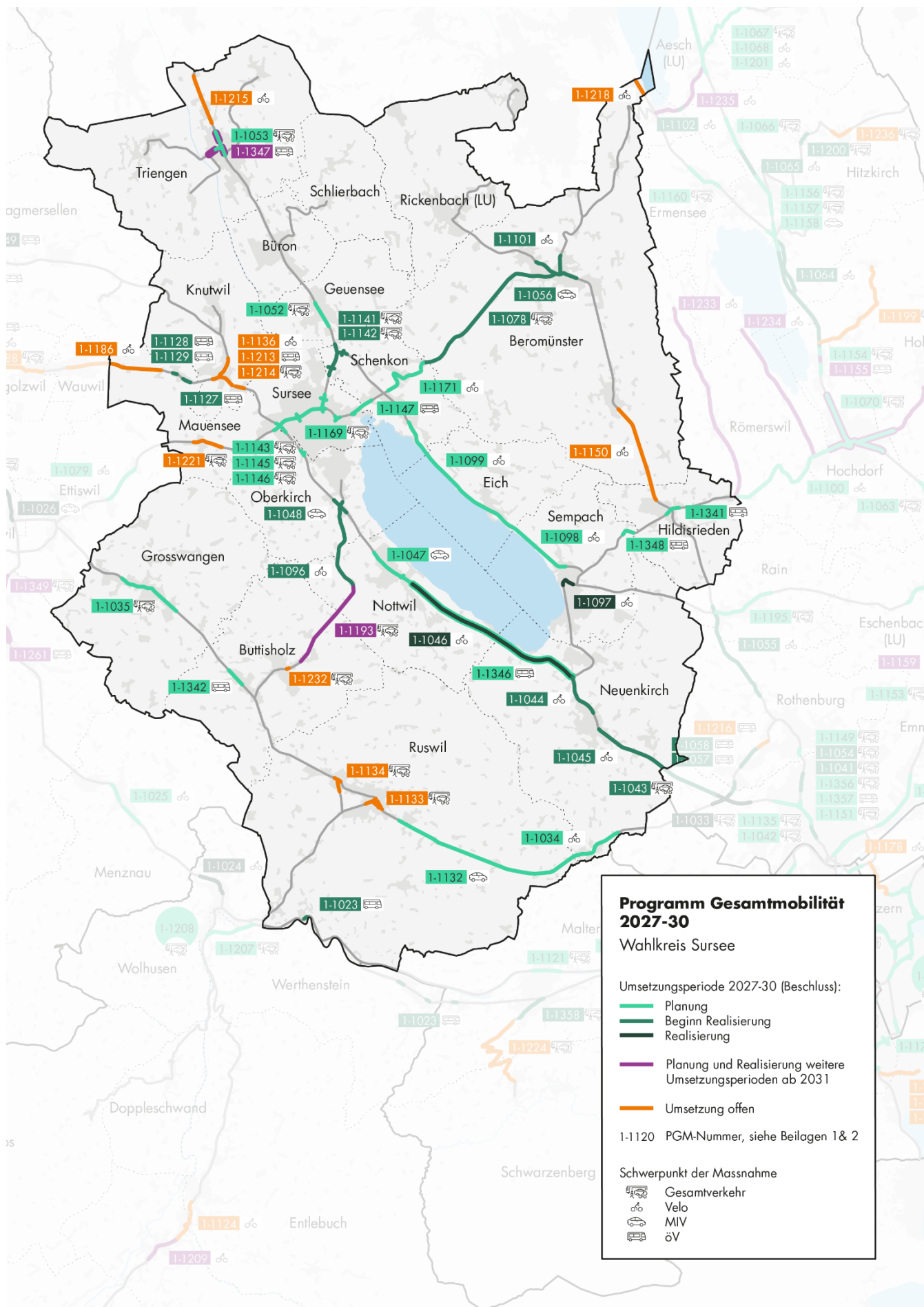
- Planung
- Beginn Realisierung
- Realisierung
- Planung und Realisierung weitere Umsetzungsperioden ab 2031
- Umsetzung offen

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

Schwerpunkt der Massnahme

-  Gesamtverkehr
-  Velo
-  MIV
-  öV





Programm Gesamtmobilität 2027-30
Wahlkreis Willisau

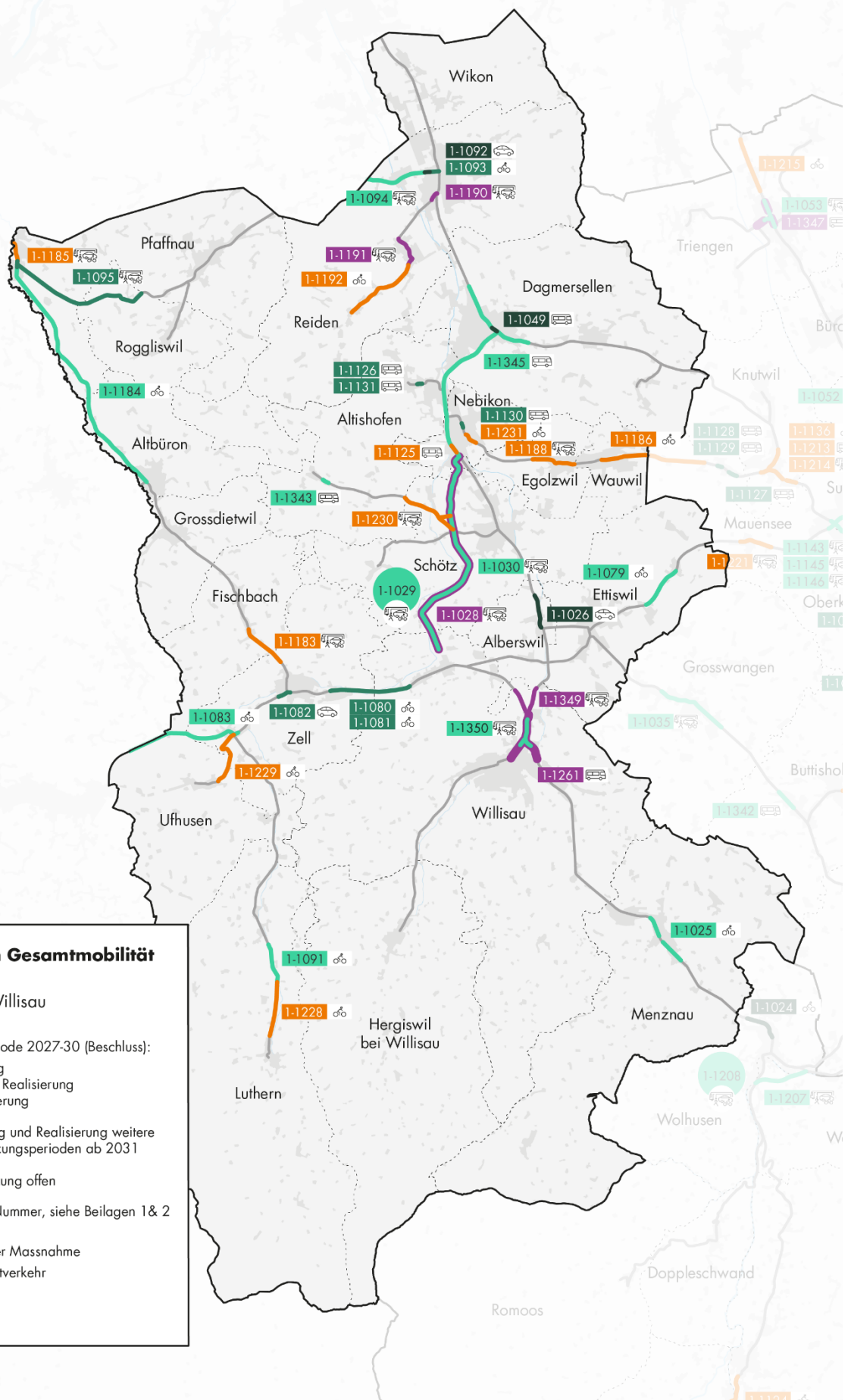
Umsetzungsperiode 2027-30 (Beschluss):

- 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,
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 und
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 zum aktuellen 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 zum aktuellen 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 wie auch gegenüber den Kundinnen und Kunden für die Information und den Vertrieb.

Antragssteller/in	VBK
Seite	38 / 3.2 Ziele

Bemerkung:	Die Erreichung der Modalsplit-Ziele für den öV ist 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 den Unterhalt trägt.
Stellungnahme:	WC-Anlagen liegen üblicherweise in der Zuständigkeit der Standortgemeinde. Der Kanton fordert bei entsprechenden Projekten auch auf Basis der Studie zu Verkehrsdrehscheiben von den Beteiligten eine zeitgemässe Ausstattung.
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 auf der «Nebenachse» Escholz matt-Schangnau-Schallenberg-Thun ein Wanderbus eingeführt. Wenn die dreijährige Pilotphase erfolgreich ist, soll der Wanderbus als «touristisches Angebot» ergänzt werden.
Stellungnahme:	Im Moment 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 den 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 Tarifs system 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 Bezahlmöglichkeiten 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 eine Tarifmassnahme trotzdem 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-Zugsverbindung 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 zum aktuellen 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 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01), wonach der Bundesrat die Höchstgeschwindigkeit auf allen Strassen zu beschränken hat, sind ausführend die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten in Artikel 4a Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) festgelegt. Innerorts gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Art. 4 Abs. 1a 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 wird 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 Ettswilerstrasse 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, Hüsli – Grenze Kanton Bern, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse
Bemerkung:	Für das Projekt ist 1,0 Million Franken von Topf B nach Topf A zu verschieben.
Stellungnahme:	Das Projekt befindet sich in Planung. Die Priorität wird im Rahmen des vorliegenden PGM neu beurteilt.

Massnahmen öV-Angebot

Angebotsmassnahmen mit relevanten Infrastrukturabhängigkeiten

Umsetzungsliste

Massnahmenpaket teilw. umgesetzt	Mehrkosten	Minderkosten	Umsetzung 2027-2030	Ausblick 2031-2034	nach 2034 oder offen
Massnahmenpaket ganz umgesetzt	Mehrkosten	Minderkosten	(jährl. Mehrkosten in Mio. CHF bis 2030 ggü. 2026)		
Bezeichnung Massnahmenpaket					
AM4 Luzern Süd			1.2		
AM4 Luzern Zentrum			4.3		
Bus Raum Luzern West			0.3		
Bus Raum Stadt/Agglo			0.5		
Bus Raum Sursee			0.5		
Busnetz Emmen			0.2		
Angebotsverbesserung Bahn			9.2		
Betriebliche Pünktlichkeitsmassnahmen			1.8		
asm St. Urban			6.0		
AM4 Weitere Massnahmen			-		
Spitalerschliessung Sursee			-		
Umfeld DBL			-		

Erläuterungen

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
AggloMobil 4 Luzern Süd	Umsetzung 2027: Anpassungen Linien 15/16/21 im Raum Kriens/Horw und Neunummerierung; Zu späterem Zeitpunkt (Annahme 2028): Durchbindung Linien 11/15 am Sonnenberg	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeiten Durchfahrt Sonnenbergstrasse, neue Haltestellen
AggloMobil 4 Luzern Zentrum	Umsetzung 2027: Verknüpfung von heutigen Radial- zu neuen Durchmesserlinien, Anpassungen im Liniennetz und Neunummerierung;	Erweiterung Durchmesser-Haltekannten Bahnhof Luzern, Elektrifizierung diverser Linien, neues Rollmaterial
Bus Raum Luzern West	Umsetzung 2027: Verlängerung Linie 66 bis Willisau Rossgassmoos, Taktverdichtung (15'-Takt mit Linie 63 zu Spitzenzeiten)	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeit Rossgassmoos
Bus Raum Stadt/Agglo und Raum Sursee	Umsetzung ab 2027: Baustellenbedingt temporär notwendige Zusatzfahrzeuge	Ausgestaltung Verkehrs-/Bauphasenkonzepte
Busnetz Emmen	Umsetzung 2028: Einführung neue HVZ-Linie Gersag-Waldibrücke via Kolben/Flugplatz	Verlegung Rüeggisigerstrasse, neue Haltestellen, Bushub Waldibrücke

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
Angebotsverbesserungen Bahn	Umsetzung 2027: Halbstundentakt Luzern-Stans-Engelberg mit Anpassungen S44 und S4 Umsetzung ca. 2040: Verdichtung S1 im Rontal Umsetzung Mitte 2040er-Jahre bzw. ca. 2050: Starker Ausbau des S-Bahn-Angebots auf allen Korridoren, später Durchmesserlinien Umsetzung offen: Verlängerung S1 bis Spital Sursee (-Triengen)	Doppelspurinsel Staldifeld Inbetriebnahme Zimmerberg-Basistunnel 2 und Ausbauten Baar-Ebikon 1. und 2. Etappe DBL und weitere Massnahmen auf Zulaufstrecken (Bahnhofausbauten, Doppelspurabschnitte) Reaktivierung/Elektrifizierung Sursee-Triengen-Bahn
Betriebliche Pünktlichkeitsmassnahmen	Umsetzung schrittweise ab 2027: Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge zur Stabilisierung der Fahrpläne und Anschlüsse; schrittweise Umsetzung Später Verzicht auf zusätzlich notwendige Fahrzeuge, wenn Busbeschleunigungsmassnahmen wirksam sind und ausgeglichene, reduzierte Fahrzeiten ermöglichen	Aufgrund fehlender Busbeschleunigungsmassnahmen Umgesetzte Busbeschleunigungsmassnahmen
asm St. Urban	Umsetzung 2030 (Fahrplan 2031): Verlegung Endstation von der Ziegelei zur Klinik St. Urban (mit Anpassung Linien 281/608)	Neue Bahninfrastruktur und neuer Bushub
AggloMobil 4 Weitere Massnahmen	Umsetzung voraussichtlich 2030/31: Verlängerung Linie 3 bis Littau Tschuopis; Offen: Verlängerung Linie 4 über Hubelmatt bis Bahnhof Mattenhof und	Wendemöglichkeit Tschuopis Zufahrt und Wendemöglichkeit Mattenhof
Spitalerschliessung Sursee	Umsetzung ab ca. 2031: Erschliessung neues Spital Sursee mittels Umlegung und Verlängerung bestehender sowie Einführung neuer Linien	Busstrasse durch Spitalareal mit Haltestellen und Wendemöglichkeit, neue Haltestellen, Busbeschleunigungsmassnahmen
Umfeld DBL	Umsetzung ab ca. 2033: Anpassungen Linienführungen im Umfeld Bahnhof Luzern infolge Bauphase DBL	Wendeplätze Ostseite Bahnhof Luzern, durchgehende Busbeschleunigung

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
	Umsetzung Mitte 2040er-Jahre: Nach Inbetriebnahme DBL (bereits ab 1. Etappe) vollständige Umsetzung Bus 2040 mit Änderungen im Liniennetz und Taktdichten im ganzen Kanton	gungsmassnahmen, 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. 2035),
- vier Züge pro Stunde nach Zürich zur Hauptverkehrszeit (ansonsten drei Züge pro Stunde) mit Zimmerberg-Basistunnel 2 (ab 2040),
- 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

Umsetzungsliste

Massnahmenpaket teilw. umgesetzt	Mehrkosten	Minderkosten	Umsetzung 2027-2030		Ausblick 2031-2034	nach 2034 oder offen
Massnahmenpaket ganz umgesetzt	Mehrkosten	Minderkosten	(jährl. Mehrkosten in Mio. CHF bis 2030 ggü. 2026)			
Bezeichnung Massnahmenpaket						
Angebotsverbesserung Bahn				0.3		
Konzept Sempachersee Ost/West				0.9		
Weiterentwicklung Nachtnetz				0.2		
Bus Raum Stadt/Agglo				0.2		
Bus Raum Sursee				0.1		
Busnetz Emmen				0.6		
Bus Raum Seetal				0.2		
Bus Raum Luzern West				-		
Bus Raum Zofingen				-		
Versuchsbetriebe				-		

Erläuterungen

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
Angebotsverbesserungen Bahn	Umsetzung 2027: Häufigerer Einsatz Doppelstockzüge am Wochenende auf RE24 sowie zusätzliche Doppeltraktionen am Rande der Hauptverkehrszeit und am Wochenende auf S1 und S9 Umsetzung ab 2031: Integraler Einsatz Doppelstockzüge am Wochenende auf RE24, weitere Doppeltraktionen am Rand der Hauptverkehrszeiten und an Wochenenden, Schliessung von Taktlücken sowie Ergänzung von Kurspaaren zu Randzeiten Umsetzung nach 2034: Kapazitätsausbau S4, S5 und S41	Zusätzliches Rollmaterial, Perronlängen
Konzept Sempachersee Ost/West	Umsetzung 2027-2031: Anpassungen Linien 62, 65, 70, 84, 88 und 89 für bessere Pünktlichkeit, Erschliessung Arbeitsplatzgebiete, Verdichtungen und Verlängerungen, Anbindung Bahnhof Nottwil	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeiten
Weiterentwicklung Nachtnetz	Umsetzung 2027/2029: Teilweise Angleichung Betriebsnächte an REN7 Luzern-Zürich Umsetzung ab 2031: Bei Bedarf Verstärkung stark ausgelasteter Kurse oder Einführung zusätzlicher Nacht-S-Bahnlinien mit Anpassung Nachtbusnetz	
Bus Raum Stadt/Agglo Luzern	Umsetzung ab 2027: Punktueller Kurs-Ergänzungen zu Randzeiten, teilw. Verlängerung Linie 653 am Wochenende bis Weggis Seilbahn Umsetzung ab 2031: Umsetzung Bus 2040 Luzern Ost, kleinere Massnahmen auf diversen Linien	Neue Haltestellen
Bus Raum Sursee	Umsetzung ab 2031: Über die Erschliessung des neuen Spitals hinausgehende Massnahmen wie Verdichtungen, u.a. Umsetzung Konzept Surental und zusätzliche Kurse Beromünster-Sursee	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeiten
Busnetz Emmen	Umsetzung 2029: Massnahmen für bessere Pünktlichkeit, Ausbau Abend- und Sonntagsangebot	

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
	Umsetzung 2031: Ausbau Morgen-/Abendangebot	
Bus Raum Seetal	Umsetzung ab 2029: Verlängerung Linie 340 am Wochenende ab Meisterschwanden bis Hitzkirch Umsetzung ab 2031: Neue Linien Hitzkirch-Fahrwangen und Eschenbach-Ebikon sowie Hochdorf-Sursee gemäss Bus 2040, Anpassung Linie 101, zusätzliche Kurspaare auf diversen Linien	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeiten; Umsetzung von öV-Massnahmen im Rahmen der Gesamtverkehrsoptimierungen bei Umfahrungsprojekten
Bus Raum Luzern West	Umsetzung ab 2031: Verlängerung Linie 271 Richtung Reiden und weitere Massnahmen aus Bus 2040, zusätzliche Kurspaare auf diversen Linien	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeiten; Umsetzung von öV-Massnahmen im Rahmen der Gesamtverkehrsoptimierungen bei Umfahrungsprojekten
Bus Raum Zofingen	Umsetzung ab 2031: Umsetzung Bus 2040 zwischen Zofingen, Brittnau, Wikon und Reiden, u.a. bessere Erschliessung Industrie Reiden und Reidermoos sowie Kurs-Ergänzungen	Neue Haltestellen und Wendemöglichkeiten
Versuchsbetriebe	Umsetzung ab 2031: In der Regel vierjährige Versuchsbetriebe im Linienverkehr oder alternativer Angebotsformen zur Überprüfung der Marktfähigkeit (mit namhafter Beteiligung Gemeinden/Dritter); schrittweise Umsetzung	Haltestellen, Wendemöglichkeiten usw.

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/Werkstätten

Umsetzungsliste

Massnahmenpaket teilw. umgesetzt	Mehrkosten	Minderkosten	Umsetzung 2027-2030	Ausblick 2031-2034	nach 2034 oder offen
Massnahmenpaket ganz umgesetzt	Mehrkosten	Minderkosten	(jährl. Mehrkosten in Mio. CHF bis 2030 ggü. 2026)		
Bezeichnung Massnahmenpaket					
Fossilfreier öV - Batterie-Trolleybus			1.5		
Rollmaterial/Werkstätten			20.5		
Fossilfreier öV - Depotlader			6.6		

Erläuterungen

Paket	Relevante Massnahmen (nicht abschliessend)	Abhängigkeiten
Fossilfreier öV, Batterie-Trolleybus	Umsetzung 2027: 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	Durchmesserperrons Bahnhof Luzern
Fossilfreier öV, Depotlader	Umsetzung schrittweise ab 2027: Ersatzbeschaffungen von Dieselmussen und Ausrüsten von Depots mit Ladeinfrastruktur	keine
Rollmaterial und Werkstätten	Umsetzung ab 2027: Neue Triebzüge für Luzern-Engelberg-Express, Revisionen diverse Fahrzeuge und Ausbau Werkstätte Oberburg BLS Umsetzung ab 2029: Neue Triebzüge für Luzern-Interlaken-Express, neue Triebzüge für Seetal (S9) und Flirt Evo für S1/S3	Bahninfrastruktur

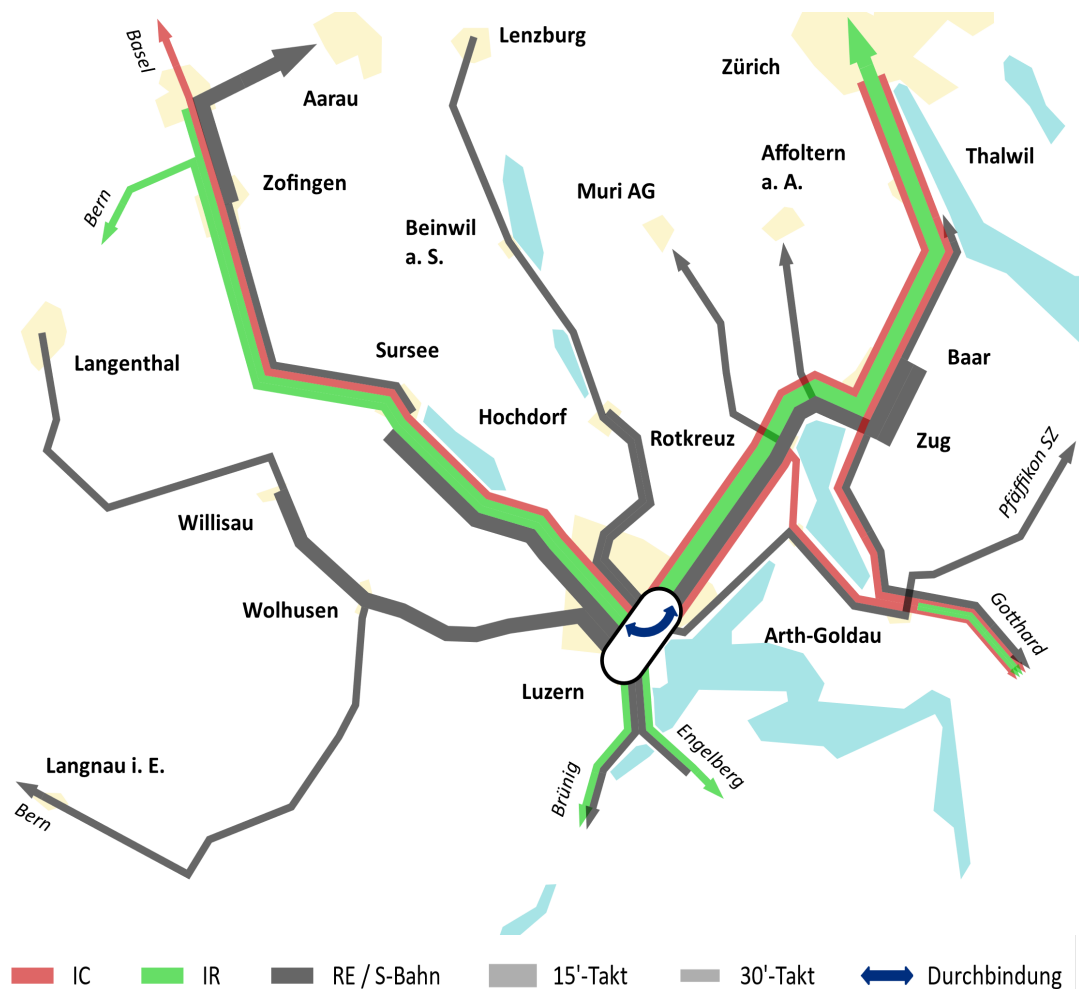
Erläuterungen zu Schlüsselplanungen

Ausbau Bahninfrastruktur

Die national verantwortete Bahnplanung wird über langfristige Ausbauschritte gesteuert. Vorgesehen sind im Rahmen von «Verkehr '45» eine Botschaft 2027 und eine Botschaft 2031. In der Botschaft 2027 soll im Bundesbeschluss zum Ausbau der Bahninfrastruktur die Realisierung der 1. Etappe DBL und der Ausblick auf weitere Etappen beschlossen werden, in der Botschaft 2031 sollen die Realisierung der 2. Etappe DBL sowie notwendige Massnahmen auf den Zulaufstrecken beschlossen werden.

Im Hinblick auf die Botschaft 2031 sind ein Zielbild und ein Angebotskonzept für den langfristigen Horizont zu erarbeiten. Die Planungsregion Zentralschweiz vertritt in diesen Planungen ihre Angebotsinteressen. 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.



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.

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.

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 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, die 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.

Haltung Verbundrat

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 4.3.4 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 Verkehrsteilnehmenden 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 pünktlicher und damit attraktiver, womit erst eine weitere Nachfrageverlagerung zum öV, gemäss den verkehrspolitischen Zielen nach Kapitel 3, stattfinden kann. Dadurch wird die Verkehrsabwicklung flüssiger, sodass auch jene, die auf das Auto angewiesen sind, ihr Reiseziel wieder zuverlässig erreichen. Aus Sicht des Verbundrates 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 eingeplant sind. Aus Sicht des Verbundrates ist nun alles daranzusetzen, dass die dringlichen

und wichtigen Busbeschleunigungsmassnahmen in der Periode 2027–2030 geplant und spätestens 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. Rasch umsetzbare Testbetriebe beziehungsweise Busbeschleunigungs-Übergangsmassnahmen bis zur Realisierung der definitiven Projekte werden ausdrücklich begrüsst.

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 fossilsfreie Antriebstechnologien (vgl. Kapitel 4.7 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 in diesem nun berücksichtigt sind (1 Mio. Fr. mehr 2028 und 2,5 Mio. Fr. mehr 2029, zzgl. Gemeindebeiträge in gleicher Höhe). Der VVL hat für den Umsetzungshorizont 2027–2030 zahlreiche Angebotsmassnahmen entsprechend den erfolgten Angebotskonzepten und politischen Erwartungen aus den Regionen vorgesehen. Mit den nun im AFP eingestellten finanziellen Mitteln ist die Finanzierung eines wesentlichen Teils dieser Massnahmen derzeit nicht möglich (vgl. Kapitel 4.7.2).

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 eingestellt werden müssen, um die vorgesehenen Angebotsmassnahmen gemäss den politischen Erwartungen umsetzen zu können.

Die mit einer separaten Botschaft geregelte 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.

Glossar und Abkürzungen

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 2031–2034 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 2027–2030 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 2027–2030 ist Gegenstand des Beschlusses des Kantonsrates 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 usw. 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 Personenwagen, 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, die 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 2023–2026 wird durch das PGM 2027–2030 abgelöst.
Pendlerverkehr	Verkehr durch Arbeitspendlerinnen 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.
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 neben der Strasse auch die Fusswege und die an die Strasse angrenzenden Aufenthaltsflächen.
Umsetzungsperiode	Vierjahresperiode, auf welche sich das Massnahmenprogramm Mobilität bezieht. Die Umsetzungsperioden 2027–2030 und 2031–2034 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