



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 20. März 2023
Kantonsratspräsident Born Rolf

B 140 Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat den Planungsbericht B 140 und den Mantelerlass B 141 an ihren Sitzungen vom 11. November 2022 (Information) sowie vom 16. Dezember 2022 beraten. Zum Planungsbericht B 140: Bei der Mobilität stehen im Kanton Luzern grosse Herausforderungen an. Die Mobilität nimmt zu, aber der Platz bleibt knapp. Der Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern zeigt auf, wie der Kanton die Mobilitäts Herausforderungen anpacken will und wie die Umsetzung eines gesamtheitlichen Planungsinstrumentes – dem «Programm Gesamtmobilität» – gelingen soll. Eine Mehrheit der Kommission anerkannte, dass bei der Mobilität grosse Herausforderungen bestehen und es eine effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur und eine Steuerung des Mobilitätsverhaltens braucht. Eine Minderheit argumentierte damit, dass das Programm in die Gesamtmobilität eingreife und bestehende Instrumente torpediere. Der Planungsbericht enthalte Widersprüche. Bemerkungen im Licht dieser Argumentation wurden jedoch genauso abgelehnt wie weiter gehende Bemerkungen, die auf eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) abzielten. Insgesamt behandelte die Kommission 21 Bemerkungen. Die VBK bringt zwei Bemerkungen an. So sollen im Agglomerationsraum aller Zentren Umsteigemöglichkeiten mit Hubs mit genügend Parkplätzen gefördert werden. Im Hinblick auf die erwähnte Digitalisierung wird zudem verlangt, dass der Kanton eine flächendeckende Breitbandversorgung unterstützt. Die VBK ist einstimmig auf den Planungsbericht eingetreten und nahm den Planungsbericht in der Schlussabstimmung mit 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen neutral zur Kenntnis. Folgerichtig hiess die Kommission auch den Entwurf des Mantelerlasses Gesamtmobilität mit den Rechtsgrundlagen zum Programm Gesamtmobilität, Botschaft B 141, mit 10 zu 3 Stimmen gut. Damit können die bestehenden Instrumente gemäss Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern in eine gesamtheitliche Planung der Mobilität zusammengeführt werden.

Für die SVP-Fraktion spricht Guido Müller.

Guido Müller: Die SVP bedankt sich für die Erstellung des Planungsberichtes Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, zeigt dieser doch klar die Denkweise der Regierung und unserer Verwaltung auf. Schon in der Vernehmlassung hat sich die SVP sehr kritisch geäussert, und sie steht dem vorliegenden Bericht auch weiterhin sehr kritisch gegenüber. Warum? Der nun vorliegende Bericht entspricht bei Weitem nicht mehr den aktuellen Realitäten. Er stammt noch aus der Zeit, als Greta Thunberg noch nicht für den Erhalt von AKW eingetreten ist. Zudem ist der Bericht zwischenzeitlich von den Realitäten des Energiemangels, der Corona-Nachwirkungen und der Realität der nicht mehr so üppig fliessenden SNB-Gelder

überholt worden. Der von vielen als visionär bezeichnete Planungsbericht gleicht eher einem weihnachtlichen Wunschzettel mit vielen Einschränkungen und finanziell nicht bezifferten Annahmen. Eine klare Strategie zur Lösung der anstehenden Herausforderungen fehlt aus unserer Sicht klar. Die auf den ersten vier Seiten ausgeführte Zusammenfassung umschreibt zwar genau die an uns alle gestellten Herausforderungen zur Sicherstellung der Mobilität im Kanton Luzern, gibt aber zu deren Lösung nur einseitig Auskunft und auf viele Fragen keine Antworten. Sie benennt die Realitäten wie folgt: «Immer mehr Menschen sind mobil, und immer mehr Güter werden bewegt.» oder «Die Mobilität nimmt zu, aber der Platz bleibt knapp.» oder weiter «Treiber sind insbesondere das Bevölkerungswachstum sowie das Freizeitverhalten». Das wusste die SVP schon vor der Erstellung dieses Berichtes. Das sind Erkenntnisse, die der SVP nicht unbekannt sind. Gerade auf die Problematik des rasanten Bevölkerungswachstums hat die SVP schon seit Jahren hingewiesen und wurde dafür bis heute politisch und medial geprügelt. Wer nun aus der vorliegenden Zusammenfassung ableiten würde, dass die Regierung zur Erkenntnis gekommen ist, dass die Zuwanderung viele unserer Mobilitätsprobleme vergrössert und diese deshalb zu reduzieren wäre, der irrt sich. Massnahmen zur Reduktion oder gar Beschränkung des Bevölkerungswachstums bleiben aus. Mehrfach werden die übergeordneten Infrastrukturbauten wie der Durchgangsbahnhof Luzern und das Gesamtsystem Bypass Luzern als die Schlüsselprojekte für den Kanton Luzern bezeichnet. Dass diese wohl erforderlich sein dürften, wird von einer breiten Basis mitgetragen. Es ist aus unserer Sicht jedoch sehr riskant, sich nur einseitig auf die Umsetzung dieser Grossprojekte – die von Bundesbern entschieden und zum grossen Teil finanziert werden – zu versteifen und zu verlassen. Die SVP-Fraktion ist überzeugt, dass wir die Verantwortung für die Mobilität im Kanton Luzern selber übernehmen und gestalten müssen. Davon hängt nämlich die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung in unserem Kanton ab. Die Anerkennung von Wirtschaftsverkehr und die Erkenntnis, diesen nicht zu beschränken, sondern nach Möglichkeit stärker zu bevorzugen, wird von uns natürlich unterstützt. Die Digitalisierung soll aber nicht primär dazu genutzt werden, um den Wirtschaftsverkehr und den MIV noch weiter zu behindern. Ob die auf Seite 18 dazu ausgeführten Mittel des Verkehrsmanagements, wie nachfrageabhängige Lichtsignalsteuerungen, Bus- oder Velopriorisierungen usw., zur Erreichung dieser Vorgaben beitragen, bezweifeln wir sehr. Wir erachten die reine Erhaltung des Verkehrssystems für den MIV im ländlichen Raum als ungenügend. Gerade in diesen Räumen müssen Kapazitätsverbesserungen möglich sein. Diese Gebiete müssen mit dem MIV auch in Zukunft sehr gut erreichbar sein und bleiben. Damit tragen wir dazu bei, dass nicht noch mehr Bewohner in die Stadt und die Agglomerationen ziehen wollen oder sogar müssen. Zum Thema der alternativen Antriebsformen: Die einseitige Forderung nach der Elektrifizierung von Fahrzeugen wurde ja mittlerweile von der Realität einer bevorstehenden Strommangellage beziehungsweise Stromknappheit bereits eingeholt und ist in dieser absoluten Form zu hinterfragen. Sogar im EU-Parlament wird darüber nachgedacht, das Verbot für Benzin- und Dieselfahrzeuge hinauszuzögern. Man macht sich also auch dort Gedanken darüber, ob diese einseitige Ausrichtung richtig ist. Das Kapitel 5 leistet keinen Beitrag zur Lösungsfindung. Die angegebenen Lösungsansätze sind teilweise inhaltsleer wie zum Beispiel «Die Bedürfnisse aller Personengruppen sollen in der Verkehrsplanung bestmöglich berücksichtigt werden, soweit dies nicht zu einer starken Beeinträchtigung der Wohn- und Aufenthaltsqualität führt.» Solche vollmundigen Formulierungen beinhalten viele Widersprüche in sich. Wenn die verursachergerechte Verrechnung von volkswirtschaftlichen Kosten verlangt wird, würde dies auch höhere Kosten für den öffentlichen Verkehr (öV) bedeuten. Dagegen wehren sich gerade linke Politiker fast täglich. Ein Mechanismus für einen Beitrag des Veloverkehrs und auch neuer elektrischer Verkehrsteilnehmer wie E-Trottinets und E-Roller usw. wird jedoch nirgends konkret angesprochen oder gefordert. Eine stärkere Verdichtung führt zu einem starken Anstieg der Kosten für künftige Projekte. Gleichzeitig wird die Realisierung politisch zunehmend schwierig sowohl bezüglich der Verdichtung selbst, als auch aus den daraus abgeleiteten Infrastrukturprojekten. Dieses Spannungsfeld wird im Bericht nicht beziehungsweise nur am Rand aufgearbeitet. Ob die

noch stärkere Urbanisierung deshalb volkswirtschaftlich effektiv und effizient ist, muss hinterfragt werden. Aus Sicht der SVP-Fraktion ist es keine Staatsaufgabe, das Teilen und gemeinsame Nutzen von Verkehrsmitteln mit Steuergeldern zu unterstützen. Privatwirtschaftliche Initiativen zur besseren gemeinsamen Nutzung sollen hingegen durch den Staat nicht behindert werden. Das wäre schon ein grosser Fortschritt. Im Bericht fehlt eine klare Aufstellung von Gesamtkosten und -nutzen. Es ist bekannt, dass sich mit der Zunahme der Elektroautos die Einnahmen des Treibstoffsteuerzuschlages reduzieren werden. Woher die finanziellen Mittel für die Realisierung der künftigen Projekte kommen sollen, wird nicht erwähnt und ausgeblendet wie auch der Bedarf und die Sicherstellung der künftig benötigten Energie. Es gibt weniger Geld für den Bau und Unterhalt von Strassen, auf denen künftig auch Elektroautos fahren sollen. Dies erinnert mich persönlich zurück an die Weihnachtszeit zusammen mit meinen Kindern, die im Franz-Carl-Weber-Katalog etwa alles ausschnitten, was sie sich als Spielzeug wünschten. Wir Eltern mussten dann aber entscheiden, was sinnvoll und finanzierbar ist. Diese Prämisse ist mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) nicht erfüllt. Die SVP-Fraktion wird den Planungsbericht Zukunft Mobilität Luzern ablehnend zur Kenntnis nehmen. Zur Botschaft B 141, dem Mantelerlass Gesamtmobilität: Das geplante Gesetz ersetzt ein funktionierendes System aus unterschiedlichen Planungsberichten. Es besteht kein Bedarf, dieses zu ersetzen. Das geplante System beschneidet die Kompetenz des Kantonsrates und ist nicht geeignet, um die Verkehrspolitik politisch weiterzuentwickeln. Die Behandlung der Bauprogramme zeigte in den letzten Jahren immer sehr klar und eindrücklich, dass auch Regionalpolitik ihren Einfluss haben kann und muss. Der Kantonsrat hat es immer wieder geschafft, ein ausgewogenes Bauprogramm zu verabschieden; ob dies mit der zukünftigen Integration künftig noch möglich sein wird, ist für die SVP sehr fraglich. Die SVP-Fraktion wird auf den Mantelerlass eintreten und diesen ablehnen. Sollte der Kantonsrat am Mantelerlass festhalten, wird die SVP auf die 2. Beratung hin zusammen mit verschiedenen Partnern überlegen, allenfalls das Referendum dagegen zu ergreifen.

Für die Mitte-Fraktion spricht Daniel Gasser.

Daniel Gasser: Der vorliegende Planungsbericht basiert auf dem Postulat P 518 unseres Fraktionschefs Adrian Nussbaum. Namens der Mitte-Fraktion verlangte er im Juni 2018 eine Mobilitätsstrategie für den ganzen Kanton. Der Bericht nimmt dieses Anliegen auf und zeigt mittels Stossrichtungen Lösungsansätze auf der strategischen Ebene auf. Für unsere Partei ist es wichtig, dass wir in der Diskussion des Planungsberichtes uns immer wieder die richtige Flughöhe vor Augen führen und uns nicht in operativen Themen verstricken. Diese Themen gehören später ins Programm Gesamtmobilität. Ich werde auch bei den dazugehörigen Vorstössen nochmals darauf hinweisen. In der Beratung von Mobilitätsthemen ist es zentral, den Verkehr nicht ideologisch zu betrachten, schliesslich steuert diesen im Angesicht des Wachstums die Physik und nicht die Parteipolitik, ob es regelmässig zu einem Verkehrskollaps kommt oder nicht. Oder anders gesagt: Mobilität ist nicht eine Frage der politischen Einstellung, sondern eine Frage der Physik. Grundsätzlich sind wir mit dem Bericht einverstanden, wir sind für Eintreten und Zustimmung. Trotzdem haben wir in der VBK zusätzliche Anliegen eingebracht, welche uns wichtig sind. Daraus sind die beiden vorliegenden Bemerkungen der VBK entstanden. Diesen beiden Bemerkungen werden wir selbstverständlich zustimmen, alle anderen lehnen wir ab. Je nach Verlauf der Diskussion verzichten wir auf weitere Wortmeldungen. Abschliessend: Ein Planungsbericht in diesem Umfang ist natürlich auch immer ein wenig eine Blackbox. Deshalb gilt es, das künftige Programm Gesamtmobilität genau unter die Lupe zu nehmen. Es ist aber unsinnig, bereits jetzt im strategischen Planungsbericht zu viele operative Vorgaben zu machen. Der Planungsbericht erfüllt aus unserer Sicht den Auftrag aus unserem Postulat P 518, und wir beantragen, die Vorlage zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Selbstverständlich treten wir auch auf die Botschaft B 141 ein, den Mantelerlass, und stimmen diesem zu.

Für die FDP-Fraktion spricht Sabine Wermelinger.

Sabine Wermelinger: Die FDP-Fraktion sieht die Mobilität als Grundstein jeder freien Gesellschaft. Sie ist eine Voraussetzung für eine effiziente, lebenswerte Gestaltung unseres

Alltags und für die Aktivitäten des Gewerbes. Die Luzerner Bevölkerung ist sehr mobil, das zeigt sich täglich auf den Strassen und Schienen. Die zunehmende Mobilität bei gleichbleibendem Raum wird jedoch seit Längerem zur Herausforderung für uns. Sogar wer zu Hause bleibt, verursacht indirekt Verkehr. Täglich sind zum Beispiel Lebensmittel oder sonstige Güter auf dem Weg zu uns, oder unser Abfall ist auf dem Weg zur Kehrichtverbrennungsanlage. Eine effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und ein eigenverantwortlich angepasstes Mobilitätsverhalten fordern uns alle. Wir anerkennen die grossen Herausforderungen der zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse. Ob bei einzelnen Infrastrukturprojekten oder bei der Gesamtmobilität im Kanton Luzern – eine umfassende, gesamtheitliche Betrachtung lohnt sich und ist erstrebenswert, um möglichst viele zufriedene Gesichter bei diesem nicht immer einfachen Thema zu erhalten. Die FDP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein. Für uns macht es Sinn, die Mobilität gemäss den verschiedenen Raumtypen im Kanton zu planen. Die Voraussetzungen und Bedürfnisse in Stadt, Agglomeration und auf dem Land sind nun einmal nicht identisch. Einerseits wird im Projekt Zumolu bezüglich Mobilität eingeordnet, was der behördenverbindliche Richtplan bereits vorgibt, andererseits fliessen verschiedene Inhalte des Projektes bei der Überarbeitung des Richtplans mit ein. Hier ist es für uns noch nicht ganz klar, ob das Huhn oder das Ei zuerst da war. Der Planungsbericht zeigt die Ziele und grundlegende langfristige strategische Stossrichtungen der zukünftigen Mobilität im Kanton auf. Das Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» wird auch vom Bund beim Agglomerationsprogramm als Ziel aufgeführt. Wir appellieren grundsätzlich an die Eigenverantwortung der Bürgerinnen und Bürger und halten am Prinzip der freien Verkehrsmittelwahl fest, so wie es auch in diesem Planungsbericht vorgesehen ist. Es wird immer Menschen geben, die ein eigenes Auto haben und damit fahren wollen. Nicht jeder will oder kann ein Auto teilen, öffentliche Verkehrsmittel nutzen oder Velofahren. Für uns lassen sich die Verkehrsprobleme nur lösen, wenn Land, Agglomeration und Stadt zusammenspannen, wofür es gegenseitiges Vertrauen und auch Kompromissbereitschaft braucht. Dank intelligenten Verkehrslösungen und zukunftsweisenden Verkehrsprojekten sollen schliesslich die Bevölkerung und das Gewerbe weniger im Stau stehen. Die FDP-Fraktion fordert, dass zukunftsweisende Verkehrsprojekte ohne Vorurteile geprüft, optimiert und umgesetzt werden. Immer wieder zeigt es sich bei der vertieften Auseinandersetzung mit der Mobilität im Kanton, dass das Gesamtsystem Bypass und der Durchgangsbahnhof relevant sind für die zukünftige Entwicklung und die Erreichung der Ziele. Auch die Optimierung der bestehenden Infrastruktur, um deren Leistungsfähigkeit zumindest zu erhalten, ist zentral für uns. Das Thema Mobilität ist komplex, und die Meinungen wie und wo Mobilität stattfinden soll, gehen zum Teil fundamental auseinander. Wichtig ist, dass wir unseren Kanton gemeinsam in eine gute Richtung weiterentwickeln und ausgewogene, tragbare Lösungen finden. Grundsätzlich sind wir mit dem Projekt Zumolu einverstanden. Wir danken den Verantwortlichen für die sehr gute und sorgfältige Arbeit, die unter Einbezug zahlreicher Organisationen und Interessengruppen gemacht wurde. Das Programm Gesamtmobilität soll die bestehenden Instrumente öV-Bericht, Bauprogramm und Radroutenkonzept ablösen. Im neuen Programm Gesamtmobilität sollen zudem Themen wie beispielsweise Wirtschaftsverkehr, Mobilitätsmanagement, Verkehrsdrehscheiben oder auch Digitalisierung besser in eine Gesamtverkehrssicht integriert werden. Die FDP setzt sich dafür ein, dass sich die verschiedenen Mobilitätsformen weiterhin gleichberechtigt ergänzen und das Programm Gesamtmobilität möglichst viel Freiheit für alle lässt – eine Freiheit, die mit Verantwortung wahrgenommen wird. Für uns bestehen trotz der sorgfältigen Vorgehensweise noch einige Ungewissheiten. Der öV-Bericht ist sehr umfassend. Wenn man ihn studiert, stellt man fest, dass der MIV im ganzen öV-Bericht immer wieder kritisiert und vor allem als Problem dargestellt wird. Es liegt wohl in der Natur des öV-Berichtes, dass er «pro öV» ist. Die FDP-Fraktion setzt sich wie erwähnt dafür ein, dass sich die verschiedenen Mobilitätsformen gleichberechtigt ergänzen. Für uns ist es wichtig, dass ein Programm Gesamtmobilität unter Einbezug des öV-Berichtes erarbeitet wird und nicht ein öV-Bericht unter Einbezug der restlichen Mobilität. Das Programm Gesamtmobilität soll ausgewogen sein und möglichst die Bedürfnisse der gesamten Bevölkerung berücksichtigen.

Deshalb unterstützt die FDP-Fraktion den Antrag der VBK für eine neutrale Kenntnisnahme grossmehrheitlich. Zur Botschaft B 141, den nötigen Rechtsgrundlagen zum Programm Gesamtmobilität, haben wir zwei Anmerkungen: Erstens: Für die FDP-Fraktion war es wichtig, dass der Strategie- und Massnahmen teil nach wie vor vom Kantonsrat beschlossen wird, so wie es jetzt vorgesehen ist. Zweitens: Im Gesetz über den öffentlichen Verkehr wird § 13 – der öV-Bericht – aufgehoben. Wir erwarten, dass weiterhin Transparenz betreffend das bestehende Angebot, die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten und die Festhaltung der Tarifgrundsätze besteht. Die Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der Kostenentwicklung ist bei der Infrastruktur- und Angebotsplanung weiterhin zu beachten. Die FDP-Fraktion stimmt der Vorlage einstimmig zu.

Für die SP-Fraktion spricht Hasan Candan.

Hasan Candan: Mobilität ist lebensnotwendig. Wir beanspruchen Mobilität für unsere Ausbildung, um einer Arbeit nachzugehen, für unsere Ernährung, um unsere Familie oder Freunde und Freundinnen zu besuchen, um in die Natur hinauszugehen oder ein Konzert, ein Theaterstück oder ein Spiel des FC Luzern zu besuchen usw. Mobilität ist lebensnotwendig für die wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziale Teilhabe der Menschen in unserem Kanton, und muss deshalb allen Menschen gewährleistet werden. Mobilität ist eine zentrale Dienstleistung, welcher dieser Kanton erbringt. Mobilität ist Service public. Auf der anderen Seite: Mobilität braucht Platz, und dieser wird in diesem Kanton immer knapper. Mobilität braucht auch Ressourcen und Energie. Deren Abbau und Produktion schaden dem Klima, der Umwelt und der Biodiversität. Mobilität hat noch weitere Kosten: Gesundheitskosten aufgrund von Lärm, Schadstoffen in der Luft und weiteren Schadstoffen oder Verkehrsunfällen. Mobilität schränkt Lebensqualität ein und vermindert den Wert von Liegenschaften. Was machen wir nun mit der Mobilität? Aufgrund dieser Gegenüberstellung ist es für die SP klar: Die Mobilität soll auch in Zukunft die unterschiedlichen Bedürfnisse erfüllen können, unser Mobilitätsverhalten muss aber kritisch hinterfragt werden. Es ist eine wichtige und herausfordernde Aufgabe des Staates, die Mobilitätsbedürfnisse so zu erfüllen, dass die positiven Aspekte der Mobilität erhöht und die negativen Aspekte minimiert werden. Für die SP ist die zukünftige Mobilität klimaneutral, flächeneffizient und für alle Menschen in diesem Kanton zugänglich. Mit dem Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern stellt die Luzerner Regierung zum richtigen Zeitpunkt die verkehrspolitischen Weichen für die Zukunft. Nach dem Irrflug der vergangenen Jahre ist aus Sicht der SP die Neuausrichtung in der Mobilitätspolitik bitter nötig, denn die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und umweltpolitischen Rahmenbedingungen haben sich stark gewandelt, Herausforderungen und Probleme haben sich angestaut. Wir müssen die Mobilität in Zukunft intelligenter abwickeln und steuern. Die Vergangenheit hat es gezeigt: Mobilität darf man nicht einfach sich selbst überlassen, und sie ist untrennbar mit der Raum- und Siedlungspolitik verknüpft. Wichtige Lebensräume für Mensch und Natur und Flächen für die lokale Produktion von gesunden Nahrungsmitteln müssen erhalten bleiben und die Reduktion von Lärm, Luftschadstoffen und CO₂-Emissionen konsequent vorangetrieben werden. Wenn wir es geschafft haben, die Mobilität zu elektrifizieren oder fossilfrei zu gestalten, ist sie zwar klimaneutral – was zweifelsohne ein notwendiger Schritt ist bis 2040 –, der Platz und die natürlichen Ressourcen bleiben aber knapp. Die Mobilität muss deshalb in unser Gesamtlebenssystem integriert werden und darf nicht dazu führen, dass wir unsere ökologischen Grenzen sprengen. Im Moment sind wir drauf und dran, diese zu sprengen; es braucht eine Richtungsänderung. Für die zukünftige Mobilitätspolitik ist es zentral, dass die bestehende Infrastruktur effizient genutzt wird und wir unser Mobilitätsverhalten überdenken. Die Strategie «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» wird von der SP unterstützt. Um die wichtigen und ambitionierten Ziele der Regierung erreichen zu können, gilt es flächenineffiziente und umweltpolitisch problematische Mobilität an der Quelle zu vermeiden und das zukünftige Mobilitätsbedürfnis auf klimaneutrale und flächeneffiziente Mobilitätsformen zu lenken. Denn flächenineffiziente Mobilität führt zu hohen volkswirtschaftlichen Kosten für Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Um diesem Anspruch

gerecht zu werden, verlangt die SP eine konsequente Vorbildrolle seitens der Regierung, welche zusammen mit den Gemeinden die Siedlungs-, Mobilitäts- und Raumentwicklung aufeinander abstimmt und die flächeneffiziente Mobilität fördert. Neue Mobilitätsformen, unter anderem durch Sharing-, Pooling- oder On-Demand-Angebote, werden die klassischen Mobilitätsformen nicht ersetzen, leisten aber einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele zusammen mit der Digitalisierung, Homeoffice, smartem Arbeiten und weiteren technologischen oder gesellschaftlichen Entwicklungen. Ein möglichst reibungsloser Informationsfluss zwischen Infrastrukturbetreibern, Verkehrsunternehmen, privaten Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen und Verkehrsteilnehmenden trägt dazu bei, das Verkehrswachstum besser zu bewältigen. Daten spielen in der Mobilität eine immer wichtigere Rolle und sind neben der Strassen- und Schieneninfrastruktur eine dritte systemrelevante Infrastruktur. Aus diesem Grund begrüßen wir die Forderung der VBK bezüglich der Unterstützung des Kantons für eine flächendeckende Breitbandversorgung. Aber Achtung, bei all den technologischen Entwicklungen müssen wir in Erinnerung rufen, dass wir Mobilität allen Menschen gewährleisten müssen, und dies im ganzen Kanton. Insbesondere die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderungen müssen verstärkt in die zukünftige Mobilitätsplanung von Anfang an mit eingeplant werden. Aber auch den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen von verschiedenen Personengruppen muss Rechnung getragen werden, unter anderem von Kindern und Jugendlichen oder dem spezifischen Mobilitätsbedürfnis der Gender-Mobilität. Bekannte Beispiele für genderspezifische Mobilitätsanforderungen sind sichere Mobilitätsinfrastrukturen. Die Verkehrsstatistik zeigt weitere signifikante geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten. So machen Frauen im Vergleich zu Männern mehr Wege pro Tag, die Strecke dieser einzelnen Wege ist aber in der Regel kürzer. Des Weiteren fahren Frauen weniger Auto, gehen häufiger zu Fuss, fahren mehr mit dem Fahrrad oder nutzen eher den öffentlichen Verkehr. Das geschlechtsspezifische Mobilitätsverhalten ist nicht etwa biologischer Natur, sondern Resultat sozialer Rollen und geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung. Die Möglichkeit zur flexiblen Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel ist besonders wichtig. Aufgrund von Mehrfachbelastungen entsteht zum einen ein grösserer Mobilitätszwang und zum anderen ein grösserer Zeitdruck in der Mobilität. Diese Mobilitätsanforderungen gelten auch für Männer, die Care-Arbeit übernehmen. Leider werden diese gender- und arbeitsspezifischen Mobilitätsbedürfnisse in der derzeitigen Planung des Verkehrssektors und der Ausgestaltung neuer Sharing-Mobilitätsangebote wie Carsharing oder Ridepooling immer noch nicht ausreichend beachtet. Die grösste Herausforderung der Zukunft wird sein, die Fehlplanungen der vergangenen Jahre korrigieren zu können. Der bisherige Mobilitätsinfrastrukturausbau muss kritisch hinterfragt und die mittelfristig geplanten Projekte müssen angepasst werden. Sie kennen alle den Satz «Darf's es bezzeli meh sii»; «von allem etwas mehr» funktioniert für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik nicht. Es braucht ein starkes Korrektiv und einen hohen Effort, umwelt- und landschaftsschädliche sowie volkswirtschaftlich ineffiziente Infrastrukturprojekte wie den Bypass oder weitere angedachte Umfahrungsprojekte zurückzustellen oder in Einklang zu bringen mit den dargelegten Grundsätzen. Der Erhalt der natürlichen Lebensräume für Mensch und Natur, die Klimaziele sowie die Lebensqualität in den urbanen Zentren und Gemeinden muss höher gewichtet werden als eine immer schnellere und umfassendere Erreichbarkeit mit dem flächeneffizienten MIV. Die zukünftige Mobilität stärkt Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft gleichermaßen, anstatt sie zu schwächen. Die nicht direkt spürbaren und meist ungedeckten sogenannten externen Kosten fallen als Folge von Schäden in der Umwelt, bei Unfällen und bei der Gesundheit an. Getragen werden diese Kosten von Dritten, der Allgemeinheit oder zukünftigen Generationen. Aus Sicht der SP muss deshalb ein besonderes Augenmerk daraufgelegt werden, die schädliche Wirkung von Anreizen und Subventionen der Mobilitätspolitik auf Umwelt, Klima, Biodiversität und Gesundheit zu minimieren. Externe Kosten und Zielkonflikte der Mobilität sind weiter transparent auszuweisen und müssen verursachergerecht gedeckt werden. Die SP fühlt sich aufgrund des vorliegenden Berichtes in ihrem Engagement für eine

nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätspolitik bestätigt und bestärkt. Die SP beschliesst Eintreten auf den Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern. Gemeinsam mit dem Planungsbericht werden vier parlamentarische Vorstösse behandelt, ich nehme dazu wie folgt Stellung: Mit dem Postulat P 854 beauftragen Gaudenz Zemp und Mitunterzeichnende die Regierung zu prüfen, wie sie den Wirtschaftsverkehr gegenüber dem Freizeitverkehr auf Schiene und Strasse verstärkt priorisieren kann. Es besteht durchaus ein Potenzial durch eine Umlagerung der Verkehrsmittelwahl, die Kapazität und Zuverlässigkeit des Gesamtverkehrssystems bei gleichbleibender Gesamtverkehrsfläche zu erhöhen, wenn neben den Kriterien Flächeneffizienz sowie Klima- und Umweltverträglichkeit eine Priorisierung bezüglich der Art der Nutzung vorgenommen wird. Eine Vergrösserung der absoluten Verkehrsfläche schafft mehr neue Probleme, als dass sie diese zu lösen vermag. Deshalb müssen wir das zukünftige Mobilitätsbedürfnis auf dem existierenden Verkehrsraum abwickeln. Das Vermeiden und Verlagern stehen dabei an vorderster Stelle. Aus diesem Grund stimmen wir dem Anliegen zu, der Regierung den Auftrag zu erteilen zu überprüfen, inwiefern die Verkehrsfläche insbesondere bei Verkehrsspitzen nach Nutzungsart differenziert werden kann, um den Wirtschaftsverkehr gegenüber dem Freizeitverkehr zu priorisieren, denn das Freizeitverhalten ist der Haupttreiber für die Zunahme der Mobilität und die Erreichung der Kapazitätsgrenzen des Gesamtsystems. Die Idee der Zuweisung der Verkehrsflächen ist nicht neu, so setzte sich die SP ebenfalls in der Vergangenheit dafür ein, dass bei der Benutzung der Parkplätze im städtischen Gebiet zwischen Gewerbe- und Freizeitnutzung unterschieden wird. Bei der Überprüfung der Zuteilung der Verkehrsräume aufgrund dieses Postulats sollen ebenfalls die Parkflächen mit einbezogen werden. Bei der Motion M 847 von Korintha Bärtsch und Mitunterzeichnenden unterstützen wir den Antrag der Regierung auf teilweise Erheblicherklärung. Wie von der Regierung ausgeführt, soll die Förderung von Park-and-ride-Anlagen in den bereits angestossenen Planungsprozess integriert werden. Es überrascht schon recht stark, dass hinsichtlich der Park-and-ride-Thematik im letzten Jahrzehnt im Kanton so wenig passiert ist. Das Park-and-ride-Konzept stammt von 2003, und man wird den Gedanken leider nicht los, dass seit Erscheinen des Konzeptes wenig passiert ist. So konnte man an einem Wochenende wiederholt verwundert zur Kenntnis nehmen, dass während einer Veranstaltung der Luzerner Baumesse die ganze Allmend als Parkplatz von Privatautos genutzt wurde. Dabei haben wir praktisch vor dem Haupteingang der Messe eine S-Bahn-Haltestelle gebaut. Es muss jetzt wirklich etwas passieren. Das Postulat P 846 von Korintha Bärtsch und Mitunterzeichnenden über Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrades in Autos wird von der SP-Fraktion unterstützt, und wir werden dieses erheblich erklären. Aus unserer Sicht widerspricht sich die Regierung mit der Ablehnung des Vorstosses selbst in ihren Verkehrsvermeidungs- und Verlagerungszielen. Carpooling-Massnahmen können einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Kapazität und Zuverlässigkeit des Gesamtverkehrssystems sowie die Klima- und Flächeneffizienz der Mobilität zu erhöhen. Bei der Motion M 834 von Frey Maurus und Mitunterzeichnenden stellen wir den Antrag auf Erheblicherklärung als Postulat. Wir teilen die Haltung des Motionärs, dass die Regierung bei der Förderung von Mobility-as-a-Service (MaaS) eine wichtige und zentrale Rolle einnehmen muss, denn wir sehen MaaS als einen Bestandteil des Service public. Wie in der Begründung des Motionärs festgehalten, ist die flächeneffiziente und klimaschonende Wahlfreiheit des Verkehrsmittels heute aufgrund der Nichtverfügbarkeit gewisser Verkehrsträger in gewissen Regionen nicht gegeben. Oder etwas anders ausgedrückt: Aufgrund des momentanen Gesamtmobilitätssystems wird unter Umständen der oder die Einzelne gezwungen, auf flächeneffiziente und klimaschädlichere Verkehrsträger auszuweichen, auch wenn diese Person eine flächeneffiziente oder klimafreundliche Mobilität bevorzugen möchte. Als letztes Traktandum des vorliegenden Mobilitätspaketes behandeln wir die Rechtsgrundlagen zum Programm Gesamtmobilität. Dieses Programm soll ein neues Zeitalter der Verkehrsplanung einläuten, wobei die verschiedenen Planungsinstrumente der kantonalen Verkehrspolitik wie Mobilitätsteil der Kantonsstrategie, kantonaler Richtplan, öV-Bericht, Agglomerationsprogramm, Bauprogramm und Radroutenkonzept zu einem Instrument zusammengefasst werden.

Dieses Unterfangen benötigt verschiedene Gesetzesänderungen, beantragt als Mantelerlass. Aus Sicht der SP macht eine Integration der verschiedenen verkehrspolitischen Planungsinstrumente in ein übergreifendes und interdependentes Planungsinstrument Sinn, denn wir mussten wiederholt feststellen, dass die bestehenden Planungsinstrumente unzureichend sind, um die vergangenen, momentanen und zukünftigen Ziele der kantonalen Mobilitätspolitik zu erreichen. Mit der Schaffung des neuen Programms Gesamtmobilität bietet sich die Chance, für den erwünschten Richtungswechsel beziehungsweise Befreiungsschlag und eine erfolgreichere Erfüllung der kantonalen Mobilitätsziele. Dies ist aber mitnichten ein Selbstläufer. Die Erarbeitung des neuen Planungsinstrumentes Gesamtmobilität ist komplex und herausfordernd. Der Prozess der Erarbeitung des ersten Programms Gesamtmobilität ist zentral, und die politische Mitsprache der verschiedenen Interessengruppen sowie die zeitnahe Information seitens der Regierung gewährleistet werden müssen, denn mit dem Programm Gesamtmobilität geht ein Stück politische Mitsprache und Diskussion verloren. Im momentanen Prozess können sich die Interessengruppen sowie unser Rat jeweils bei jedem einzelnen der existierenden Planungsinstrumente einbringen und dies wiederkehrend. Mit dem Programm Gesamtmobilität wird dies in Zukunft nur noch einmal sein, gebündelt und beim Strategieteil mit einer beachtlich längeren Frist. Die Regierung muss sich dieser Tatsache bewusst sein und dies in der Erarbeitung des Programms Gesamtmobilität angemessen berücksichtigen. Die SP beschliesst Eintreten auf die Botschaft zur Änderung der Rechtsgrundlagen zum Programm Gesamtmobilität und wird den Gesetzesänderungen zustimmen. Wir danken der Regierung, Regierungsrat Fabian Peter sowie den Mitarbeitenden der Dienststellen des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes (BUWD) für die Erarbeitung der vorliegenden beiden Planungsberichte und noch mehr für die zukünftigen Arbeiten, welche auf sie zukommen werden. Die SP ist überzeugt, dass das BUWD über die notwendigen und fähigen Mitarbeitenden verfügt für die komplexe und herausfordernde Erarbeitung des Programms Gesamtmobilität.

Für die G/JG-Fraktion spricht Judith Schmutz.

Judith Schmutz: Die G/JG-Fraktion tritt auf die Vorlage ein. Mit der Stossrichtung des Projekts Zumolu sind wir grundsätzlich zufrieden, wir haben aber auch hohe Erwartungen an den Bericht. Das Projekt Zumolu zeigt kompromisslos auf, dass es eine Änderung im Mobilitätsverhalten braucht, wenn wir die Klimaziele erreichen und die vom Verkehr verursachten Treibhausgase spätestens bis 2050 auf null reduzieren wollen. Es handelt sich hier um ein Strategiepapier. Ziel ist nicht die genaue Umsetzung inklusive Massnahmen zu präsentieren, sondern eine Richtung aufzuzeigen, wo wir als Kanton in den nächsten Jahrzehnten hinwollen. Verschiedene Herausforderungen und Spannungsfelder zwischen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft zeigen auf, dass ein «weiter wie bisher» nicht möglich ist: Das Mobilitätsverhalten nimmt zu, der Platz bleibt beschränkt, und gesundheitliche Risiken verstärken sich aufgrund von Lärm und fehlender Lebensqualität. Das Projekt Zumolu zeigt somit pragmatisch die Herausforderungen auf, welche uns bevorstehen. Gleichzeitig werden die Spannungsfelder und die verschiedenen Interessen von Verkehr, Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft beleuchtet. All diese Faktoren lassen sich nicht wegnegieren und liegen nun einmal vor. Das Projekt Zumolu ist unserer Meinung nach ein guter Kompromiss, um die verschiedenen Interessen und Herausforderungen zu kombinieren. Zu unseren Erwartungen an den Bericht: Unserer Fraktion ist bewusst, dass das vorliegende Strategiepapier unterschiedlich gelesen werden kann. Uns ist auch bewusst, dass dieses Strategiepapier momentan nur auf Papier besteht und es für die umzusetzenden Massnahmen noch viele lange Diskussionen und harte Arbeit brauchen wird. Wir haben grosse Erwartungen an den Bericht und sind bereit, dafür zu arbeiten. Gerne möchte ich dies anhand des Vier-V-Prinzips aufzeigen. Erstens: Um den Verkehr zu vermeiden, müssen einerseits die Mobilitätsbedürfnisse reduziert werden. Andererseits muss auch die Anzahl der Fahrzeuge reduziert werden. Es braucht Massnahmen, damit das Mobilitätsverhalten bewusster wird und Zentrumsgebiete mit kurzen Wegen gestärkt werden. Es ist unabdingbar, Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen. Beim Vermeiden von Verkehr

sehen wir vor allem im Freizeitverkehr die grosse Herausforderung. Wir Menschen sind bereit, für unsere Freizeit ständig weitere Distanzen zurückzulegen, was automatisch zu mehr Verkehr führt. Dies ist selbstverständlich nicht nur ein Problem des Kantons Luzern, es muss aber trotzdem angegangen werden. Gemäss Lustat wurde 2015 im Kanton Luzern knapp die Hälfte der Strecke pro Tag für Freizeit Zwecke zurückgelegt. Hier müssen wir anpacken. Zweitens: Den Verkehr verlagern wir, indem Verkehrsströme zeitlich und zu flächeneffizienten Verkehrsmitteln verschoben werden. Wir müssen jetzt direkte und sichere Veloverbindungen schaffen und die öV-Achsen zuverlässiger gestalten. Nur so können wir den Umstieg auf flächeneffiziente Verkehrsmittel sicherstellen. Wir müssen bereit sein, mit finanziellen Anreizen die Verkehrsverlagerung zu fördern. Drittens: Indem wir die Mobilität besser aufeinander abstimmen, vernetzen wir den Verkehr. Wir haben heute sehr gute Möglichkeiten, die verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden mit digitalen Mobilitätsplattformen zu vernetzen – nutzen wir die Chance. Seien wir mutig und schaffen eine transparente und nachvollziehbare Verkehrsplanung, sodass wir die verschiedenen Verkehrsmittel optimal miteinander verbinden. Viertens: Schlussendlich müssen wir den noch verbleibenden Verkehr verträglich abwickeln. Hier brauchen wir eine Priorisierung des flächeneffizienten Verkehrs, die Förderung von Fahrgemeinschaften oder kleinere, ökologische Fahrzeuge. Es geht nicht darum, den Verkehr einzuschränken, sondern es geht um eine Neuabwicklung. Der Verkehr ist nun einmal da, das ist Fakt. Wir haben aber die Möglichkeit, den verbleibenden Verkehr möglichst verträglich abzuwickeln. Wir dürfen hier wirklich ein wenig visionär sein. Weiterzumachen wie bisher, ist keine Option. Mobilität ist wie eine Medaille mit zwei Seiten: Auf der einen Seite haben wir Mobilitätsbedürfnisse und möchten am liebsten bequem und möglichst schnell von A nach B kommen. Auf der anderen Seite findet Mobilität unter anderem im bewohnten Siedlungsgebiet statt, die Landschaft wird versiegelt und zerschnitten, und die Lärm- und die Belastung der Luft mit Schadstoffen nehmen zu. Das passt niemandem. Wir müssen einen Weg finden, damit beide Seiten der Medaille nicht zu kurz kommen. Das Projekt Zumolu zeigt in die richtige Richtung. Zur Finanzierung: Die Frage der Finanzierung ist berechtigt. Durch die Veränderung des Mobilitätsverhaltens braucht es früher oder später auch eine Anpassung der Finanzierungsquellen. Wir begrüßen eine Auslegung und Diskussion der verschiedenen Finanzierungsoptionen zum Programm Gesamtmobilität. Hier braucht es eine Offenheit aller Fraktionen, denn ein «weiter wie bisher» ist auch bei der Finanzierung nicht möglich. Heute geht es aber um die Kenntnisnahme des übergeordneten Strategieteils, welcher sich richtigerweise noch nicht auf die Finanzierung und die betreffenden Massnahmen fokussiert. Wir sind bereit, über die Finanzierung zu sprechen, wenn die Diskussion am richtigen Ort stattfindet. Die G/JG-Fraktion tritt somit auf Vorlage ein und wird den Bericht zustimmend zur Kenntnis nehmen. Zur Botschaft B 141 halt ich mich kurz. Wir treten auf die Vorlage ein und stimmen ihr zu. Wir begrüßen es, dass der Massnahmenteil regelmässig durch unseren Rat überprüft und angepasst werden kann. Es ist wichtig, dass unser Rat weiterhin regelmässig mitbestimmen und Änderungen einbringen kann.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Wir leben in einer Zeit mit viel Mobilität, einer Zeit, in welcher viele Umweltschutz fordern, aber selber nur nicht verzichten wollen. Es ist aber auch eine dynamische Zeit, in der Entwicklungen schnell gehen und heutige gute Lösungen morgen schon wieder überholt sind. Wir lebten bisher in einer Zeit, in der wir Engpässe in Spitzenzeiten mit neuen Kapazitäten vermeintlich lösten, bis das scheinbar gelöste Problem infolge Wachstums wieder da war. Jetzt geht es nicht mehr so weiter, weil der Platz aufgebraucht ist. Neue, nachhaltige Lösungen müssen her. Wir müssen umdenken und neue, nachhaltige Möglichkeiten prüfen. Wir müssen jetzt die Physik akzeptieren und auf flächeneffiziente Verkehrsmittel setzen. Das heisst auch, die vorhandenen Strassen besser zu nutzen. Zudem können wir die Verkehrsmittel auch besser wirkungsvoll miteinander kombinieren. Der Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern liefert einen umfassenden Überblick über die aktuellen und künftigen Herausforderungen im Bereich Mobilität und wie der Kanton diese angehen möchte. Es wird dabei differenziert

unterschieden zwischen Stadt, Agglomeration und Land. Im Bericht wird uns eine Zweiteilung des zukünftigen Programms Gesamtmobilität in einen Strategie- und Massnahmenteil angekündigt. Wir begrüßen auch die Ausrichtung auf das Vier-V-Prinzip und eine Priorisierung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln. Wenn wir den Bericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern verabschieden, haben wir eine Premiere: Endlich hat der Kanton eine Art Verkehrsstrategie. Das ist deshalb gut, um das Handeln mit Massnahmen im Verkehrsbereich zu vergleichen. Viel zu oft geschahen Fehlinvestitionen aufgrund fehlender Strategien. Es ist eben wie im Geschäftsleben: Ohne Strategie, ohne Businessplan kommt es oft nicht gut. Der Bericht ist unsere Richtschnur für die Zukunft. Man realisierte beispielsweise einfach Einzelprojekte mit der Behauptung, dass diese für die Gesellschaft gut seien. Dabei vergass man die flankierenden Massnahmen mit der Folge einer totalen Verkehrsüberlastung und Behinderung des öV im Umkreis dieser Projekte. So geschehen mit den neuen Autobahnanschlüssen 2011 in Rothenburg und Buchrain. Im Moment waren diese gut, fünf Jahre später waren beide schön überlastet, und der öV bleibt stecken. Im Bericht sehen wir aber auch ein paar mangelhafte Punkte. Gewisse ungute Entwicklungen werden einfach als gegeben hingenommen. Wir finden beispielsweise, dass eine grenzenlose Zunahme der Mobilität nicht einfach akzeptiert werden darf. Es müssen vielmehr Massnahmen zur Bekämpfung eines solchen Szenarios ergriffen und die gesetzten Ziele konsequenter verfolgt werden. Es werden sehr vage Ziele formuliert. Das erweckt den Eindruck, dass man die heisse Kartoffel lieber nicht anfassen will, und somit ein «weiter so wie bisher», wie es gerade kommt, hinnimmt. Ein Beispiel eines nicht erreichten Zieles ist der Modalsplit, der im öV nicht erreicht wurde und nun heruntergesetzt werden soll. Mit der heissen Kartoffel ist gemeint zu sagen, dass eine Priorisierung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln, des öV und des Fuss- und Veloverkehrs zulasten des MIV sowohl in und zwischen urbanen Räumen wie auch für Fahrten mit Ziel im urbanen Raum zu gewissen Zeiten alternativlos ist. Natürlich soll die Erreichbarkeit mit dem MIV für darauf angewiesene Personen und die Wirtschaft in Stadtzentren weiterhin sichergestellt sein. Diese ist jedoch klar zu definieren, und es wäre ehrlicher, nicht eine uneingeschränkte Erreichbarkeit zu Stosszeiten zu versprechen. Heute war vor 20 Jahren auch schon Zukunft. Wo stehen wir heute? Wir haben viele Strassen gebaut und fahren durch Tunnels zum Hauptbahnhof Luzern, die vor 100 Jahren gebaut wurden. In naher Zukunft haben wir die Projekte Bypass und Durchgangsbahnhof. Leider rutscht das Projekt Durchgangsbahnhof aber immer ein Stück weiter nach hinten. Das ist nicht gut. Wo stehen wir beim Bahnverkehr heute? Erinnern Sie sich an die Bahnprogramme «Bahn 2000»? Wurde eines dieser Programme realisiert? Nein, das ist nicht der Fall. Im Ausbauschnitt 2025 der Bahn wurde uns der Halbstundentakt auf der Strecke Luzern–Bern versprochen. Dieser wird nicht realisiert. Diese öV-Projekte müssen beim Bund dringend eingefordert werden. Was die Mobilität der Zukunft betrifft, sind wir nicht so zuversichtlich. Wie bisher weiterzumachen, ähnelt eher einer Kapitulation als einer Steuerung. Es fehlt neben dem Zustand mit dem Durchgangsbahnhof die Hoffnung, dass sich etwas ändert und die Zentralschweiz sich visionär in nationale Ideen einbindet. Mit einer Bemerkung möchte ich der fernen Zukunft mit grosser Flächeneffizienz eine Chance sichern. In der Begründung werde ich erläutern, warum eine weit vorausschauende Planung im Untergrund dringend nötig ist. Die GLP-Fraktion begrüsst den vorliegenden Planungsbericht. Wir begrüßen auch die Ausrichtung auf das Vier-V-Prinzip und eine Priorisierung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln. Der Beweis, dass es dem Kanton, der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif), dem Parlament und den mitbestimmenden Parteien mit Nachhaltigkeit und Klima bei der Mobilität ernst ist, muss in Zukunft mit dem Massnahmenteil erst noch erbracht werden. Flotte Sprüche vor den Wahlen genügen dabei nicht. Die GLP-Fraktion ist für Eintreten und zustimmende Kenntnisnahme.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Es gehört zu den Grundbedürfnissen von uns Menschen, dass wir uns bewegen und mobil sein wollen. Das ist auch im Kanton Luzern nicht anders. Wir wollen und müssen uns für unsere Arbeit, unseren Schulweg und unsere Ausbildung, aber auch für gesellschaftliche Verpflichtungen, für Arztbesuche, für Familie und natürlich auch für die

Freizeit fortbewegen. Die Mobilität ist für unsere Wirtschaft zentral: Handwerkerinnen, Lieferanten, Arbeitspendler, Gesundheitspersonal und viele Weitere müssen einen Weg zurücklegen. Diesen müssen sie zwingend mit dem einen oder anderen Verkehrsmittel zurücklegen. Nicht zu vergessen sind öffentliche Dienstleistungen wie Entsorgung, Reinigung, Sanitätsdienste, Polizei und Feuerwehr. Dazu kommen all die Güter, die ebenfalls auf unseren Schienen und Strassen für unseren täglichen Verbrauch oder für unser Wohlbefinden transportiert werden. Das sind heute ja noch mehr als früher, denn sie werden heute Just-in-Time geliefert – fünfmal pro Tag in jeden Haushalt, wenn nötig. Früher war das ein bisschen anders, heute wird die Infrastruktur dadurch zusätzlich belastet. Wir alle bewegen uns und bewegen Waren in unserem Mobilitätssystem. Die Herausforderung ist gross, das alles zu bewältigen. Einfache Lösungen gibt es aus unserer Sicht nicht. Mit dem Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern haben wir versucht, eine breite Auslegeordnung zu machen und Lösungen vorzuschlagen. Natürlich stossen diese nicht überall auf Begeisterung, das gehört bei der Mobilität wohl zum politischen System. Den Raum für dieses System – und das ist eine Tatsache – konnten und können wir nicht massiv vergrössern. Da und dort können wir das, aber wir wissen alle, dass in der Vergangenheit Projekte an der Urne oder im Parlament gescheitert sind, die Ausbauten von Infrastrukturen im grossen Rahmen wollten. Ich erinnere etwa an die Talstrasse im Seetal. Wir müssen auch die politischen Realitäten akzeptieren. Wir müssen also effizient mit dem Raum und der vorhandenen Infrastruktur umgehen, und wir müssen diese intelligent bewirtschaften, damit sie auch über die Zeit effizient genutzt werden kann. Doch es sind auch im Kanton Luzern immer mehr Menschen, die sich in diesem System bewegen, und wir bewegen uns immer häufiger und immer weiter. Dies macht es zur immer grösseren Herausforderung, die Mobilität – und besonders während der Hauptverkehrszeiten – auf dem bestehenden System von Schiene und Strasse abzuwickeln. Wir müssen diesbezüglich ehrlich sein: Vor allem zwischen 7 und 9 Uhr sowie zwischen 16.30 und 18.30 Uhr besteht an gewissen Knoten ein Problem. Aber es gibt nicht während 24 Stunden Probleme. Das dürfen wir auch anerkennen. Es ist wichtig, dass wir die bestehenden Systeme von Schiene und Strasse nicht gegeneinander ausspielen, sondern diese zweckmässig miteinander verbinden und möglichst gut und effizient auslasten, auch über die entsprechende Zeit. In der Industrie wird das auch so gemacht; wenn man teure Maschinen hat, versucht man diese 24 Stunden zu betreiben. Natürlich sind Ausbauten nach wie vor möglich. Doch wir dürfen nicht vergessen, dass wir auch eine Verantwortung gegenüber unserer Umwelt, der Natur, dem Raum und gegenüber der Gesellschaft haben, wo es politisch machbar ist und die Bevölkerung vor Ort mitmacht. Wir dürfen Natur- oder Landwirtschaftsflächen nicht leichtsinnig für unser Mobilitätsbedürfnis opfern. Hier ist eine hohe Sensibilität vorhanden, das spüren wir auch in der zuständigen Kommission, wenn es um Strassenbauprojekte geht und Fruchtfolgeflächen oder Kulturland betroffen sind. Dann werden jeweils auch sehr kritische Fragen gestellt. Auch nimmt die Bereitschaft des Einzelnen ab, zusätzliche Infrastrukturen vor seiner Haustür zu akzeptieren. Heute sind es aufwendige partizipative Prozesse, die sehr lange dauern – inklusive der entsprechenden Gerichtsinstanzen und des politischen Widerstands – was heute dazugehört. Unsere Mobilität braucht nicht nur Raum und Infrastrukturen, sie braucht auch Energie und setzt Emissionen frei. Das gilt gleichermassen für Autos, Busse, Lastwagen oder den Zug. Das alles führt zu Zielkonflikten. Ich will möglichst schnell und einfach von A nach B gelangen, aber ich wehre mich gegen den Lärm, die Emissionen, die Bauten und den Landverbrauch durch den Verkehr. Der Umgang mit diesen Zielkonflikten bleibt eine der grossen Herausforderungen, wenn wir über unsere Mobilität diskutieren. Nichtsdestotrotz müssen wir an Lösungen arbeiten und vorwärtsgehen. Aber einfache Lösungen – ich sage es gerne nochmals – gibt es nicht, und die habe ich auch nicht gehört. Mit dem Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern haben wir zum ersten Mal eine umfassende Mobilitätsstrategie für den ganzen Kanton Luzern erarbeitet, auch in Zusammenhang mit den entsprechenden Postulaten Ihres Rates. Wir wollen die Mobilität so ganzheitlich wie möglich betrachten. Der Planungsbericht ist auch nicht das Mass aller Dinge, und in Zukunft gibt es wieder eine rollende Planung mit Entscheiden Ihres Rates.

Dazu gehören eben auch die erwähnten Zielkonflikte, dazu gehört auch der Einfluss auf das Klima, dazu gehört der Schutz von Natur- und Landwirtschaftsflächen, aber auch das grosse Bedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft nach Mobilität. Der vorliegende Planungsbericht ist breit abgestützt erarbeitet worden, auch wenn nicht alle mit dem Resultat gleich zufrieden sind. Die Gemeinden, die Entwicklungsträger, der Gewerbeverband, der TCS, der VCS und weitere Verbände haben beim Projekt Zumolu mitgearbeitet, also von links bis rechts, Stadt und Land. Wir haben versucht, den grössten gemeinsamen Nenner zu finden. Wir haben nun eine gute Grundlage für die politische Diskussion. Ich bin mir bewusst: Mit dem vorliegenden Resultat sind nicht alle gleichermassen einverstanden. Es gehört zur Demokratie, dass man seine Meinung einbringt und am Schluss abgestimmt wird und Mehrheiten geformt werden, wie es weitergeht. Diese Planung ist eine gute Grundlage, um das zu tun. Aber es liegt bei der Mobilität wohl in der Natur der Sache, dass sich nicht alle einig sind. Mit dem Planungsbericht, den wir Ihnen hier vorlegen, können wir aber die dazu notwendige und wichtige politische Diskussion führen, denn wir alle haben das gleiche Ziel: Wir wollen ein funktionierendes und zukunftsgerichtetes Mobilitätssystem in unserem Kanton, natürlich mit entsprechend verschiedenen Facetten. Ich möchte auf einige wichtige Punkte im Planungsbericht eingehen. Der Planungsbericht hat Strategiecharakter. Daraus abgeleitet soll Ihrem Rat alle vier Jahre – das hat sich gegenüber der Vernehmlassung geändert – das Programm Gesamtmobilität mit den konkreten Massnahmen vorgelegt werden. Dort können Sie wieder Weichen und Anträge stellen und entsprechend Veränderungen vornehmen. Mit diesem Instrument sollen das Bauprogramm, das Radroutenkonzept und der öV-Bericht in eine Gesamtmobilitätssicht verschmolzen werden. Ihr Rat kann diese Ziele korrigieren und entsprechende Projekt forcieren oder zurückstellen. Das soll in Zukunft möglich sein. Aus drei Instrumenten wird also ein Instrument. Es ist eine Vereinfachung, die vor allem dazu beitragen soll, dass diese Instrumente noch besser aufeinander abgestimmt sind, nämlich in einer einheitlichen Sicht. Der gleichzeitig vorgelegte Mantelerlass zum Programm Gesamtmobilität bestimmt nicht den Inhalt dieses Programms, sondern es geht nur darum, dass es in Zukunft nur noch ein Instrument gibt statt drei. Über den Inhalt können Sie nach wie vor befinden. Den Inhalt des Programms werden wir Ihnen in vier Jahren vorlegen. Das Projekt Zumolu bildet auch die Basis für die Richtplaninhalte mit Mobilitätsbezug. Der Richtplan kommt ebenfalls mit dem Kapitel Z wieder in Ihren Rat, wo Sie weitere Stellungnahmen abgeben und darüber beschliessen können. Die Vorgaben aus dem Planungsbericht Klima und Energie, den Ihr Rat zustimmend zur Kenntnis genommen hat, flossen in den Planungsbericht ein und werden bei der Erarbeitung des Programms Gesamtmobilität ebenfalls berücksichtigt. Zu einigen Voten: Guido Müller hat das Thema des Bevölkerungswachstums mit der Zuwanderung angeschnitten. Diese Fragen können wir mit diesem Instrument nicht lösen. Wir sind uns wohl einig, dass hier nicht der richtige Platz ist. Ich bin einverstanden damit, dass die Zahl der Menschen im Kanton Einfluss hat, aber es ist nicht das richtige Instrument, um die Zuwanderung zu thematisieren. Die Finanzierung wurde ebenfalls einige Male erwähnt. Dort ist es so, dass wir sehr stark vom Bund abhängig sind. Beim Strassenbau und der Finanzierung sind wir zweckgebunden. Das sehen Sie jeweils im Aufgaben- und Finanzplan (AFP). Diese Zweckbindung wird von drei Quellen finanziert: Die Motorfahrzeugsteuer, dazu gab es eine Vernehmlassung, soll geändert werden, aber die Einnahmen sollen gleich hoch bleiben. Dazu kommen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie die Mineralölsteuer. Dieses Geld erhalten wir vom Bund. Diese Frage muss also beim Bund gelöst werden. Dem Bundesamt für Strassen (Astra) liegen Vorschläge vor, wie die zurückgehende Mineralölsteuer durch andere Möglichkeiten ersetzt werden soll. Darauf haben wir aber nur beschränkt Einfluss, weil es eine Bundesaufgabe ist. Zum Thema Elektromobilität: Ich glaube es ist klar, dass wir diesen Weg weitergehen müssen. Wir können auch in Zukunft kein Öl in der Schweiz produzieren, Strom hingegen schon. Deshalb macht es aus unserer Sicht weiterhin Sinn, die Elektromobilität voranzutreiben, auch wenn es in Zukunft nicht die einzige Lösung sein wird. Damit befinden wir uns nun aber fast schon in einer Energiedebatte, die hier zu weit führen würde. Hasan Candan hat auf die Gendermobilität hingewiesen. Wenn die Gleichstellung

umgesetzt ist – die ist ja schon weit –, bin ich nicht sicher, ob wir noch von Gendermobilität sprechen können und müssen. Wenn die Paare gleichberechtigt entscheiden, wer die Care-Arbeit übernimmt, ist es ja nicht unbedingt die Frau oder der Mann, sondern es sollte eine gleichgestellte Lösung sein. Judith Schmutz hat davon gesprochen, Verkehr zu vermeiden. Diesbezüglich sind wir noch nicht gleicher Meinung. Das Vier-V-Prinzip kann man sicherlich unterschiedlich auslegen, entweder mit mehr Einschränkungen oder liberaleren Ansätzen. Für mich steht das Zweite im Vordergrund. András Özvegyi hat von der unbegrenzten Mobilität gesprochen. Diesbezüglich ist es wichtig, dass Mobilität auch in Zukunft etwas kostet. Es geht auch um die Kostenwahrheit und das Verursacherprinzip, dann wird sich die Frage der unbegrenzten Mobilität von selber lösen. Zurück zur Vorlage. Wir wollen in unserem Kanton Mobilität ermöglichen. Es geht nicht darum, etwas zu verbieten oder vorzuschreiben. Es soll grundsätzlich nach wie vor die freie Wahl des Verkehrsmittels gelten. Das haben wir auch von Sabine Wermelinger gehört. Der Grundgedanke für unsere Verkehrsplanung ist das Vier-V-Prinzip: Verkehr vermeiden, vor allem mit einer cleveren Planung, damit man kurze Wege hat wie früher im Dorf, als man nicht immer für alles das Auto, den Bus oder den Zug benötigt hat. Aber auch Homeoffice hilft dabei, Verkehr zu vermeiden. Weiter heisst es, Verkehr verlagern, Verkehr vernetzen und Verkehr verträglich abwickeln. In der Mobilitätsplanung nehmen wir Rücksicht auf die räumlichen und regionalen Gegebenheiten. Wir machen eine Differenzierung der unterschiedlichen Gebiete im Kanton. In Romoos wird auch in Zukunft das Auto das Hauptverkehrsmittel bleiben. In der Stadt Luzern ist es nicht unbedingt notwendig, ein Auto zu besitzen, sondern es gibt andere Möglichkeiten. Darauf müssen wir auch in der Verkehrspolitik reagieren. Trotzdem soll es allen möglich sein, sich frei zu bewegen. Es ist völlig klar, dass in ländlichen Gebieten das Auto nach wie vor einen hohen Stellenwert hat und manchmal für die Arbeit zwingend erforderlich ist. Das muss weiterhin gewährleistet sein, wir wollen sogar eine höhere Sicherheit der Erreichbarkeit erlangen. In der Agglomeration Luzern ist der zur Verfügung stehende Raum aber praktisch ausgereizt. Hier müssen wir stärker auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr setzen, um möglichst viele Personen von A nach B zu bringen. Zentrale Bestandteile für die Entwicklung unseres Verkehrssystems sind – und das können wir nicht wegdiskutieren – die zwei Schlüsselprojekte von nationaler Bedeutung: das Entlastungsprojekt Bypass auf der Strasse und das Wachstumsprojekt Durchgangsbahnhof. Dafür setzen wir uns weiterhin mit voller Kraft ein. Ich werde im Rahmen der morgigen Beratung des öV-Berichtes einige Ausführungen zum Stand des Projektes Durchgangsbahnhof machen können. Beide Projekte sind notwendig, um die Leistung auf unserem Verkehrssystem deutlich zu verbessern und die Ziele zu erreichen. Ohne diese beiden Projekte haben wir ein Problem, speziell in der Agglomeration, aber auch auf der Landschaft. Dann wird unsere Strategie sehr schwer umzusetzen sein. Das steigende Bedürfnis nach Mobilität und der immer knappere Platz zwingen uns, die Verkehrsplanung aktiv und gesamtheitlich anzugehen. Sonst stecken wir noch mehr in der Sackgasse. Mit dem Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern haben wir – breit abgestützt – das strategische Instrument und mit dem Programm Gesamtmobilität die Voraussetzung für die konkrete Umsetzung geschaffen. Ich danke Daniel Gasser für sein Votum und die Unterstützung des Planungsberichtes. Wir beantragen Ihnen deshalb, den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Zu den Anträgen äussere ich mich bei der Detailberatung.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Bemerkung Candan Hasan zu Allgemein: Die freie, flächeneffiziente Verkehrsmittelwahl, muss für alle Menschen gewährleistet werden. In der zukünftigen Mobilitätsplanung ist der Zugang zur Mobilität für Menschen mit Behinderungen verstärkt zu fördern.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Diese Bemerkung ist der VBK nicht vorgelegen.

Hasan Candan: Ich weiss nicht, ob Sie schon von der Mobilitätsgerechtigkeit gehört haben. Wir müssen im Kanton ein Gesamtmobilitätssystem entwickeln und fördern, welches

die Menschen befähigt, nicht auf Kosten des Klimas und der Umwelt von anderen oder zukünftigen Nationen Mobilität in Anspruch zu nehmen. Dazu ist die Wahlfreiheit für Flächen und klimaefiziente Verkehrsmittel entscheidend. Auch entscheidend ist, dass wir das allen Menschen ermöglichen müssen. Vielleicht wissen Sie, dass im Kanton erst 129 von 671 Halteketten mit dem Behindertengleichstellungsgesetz konform sind. Es macht mich etwas betroffen, wenn wir wie heute Morgen über das Sicherheitszentrum in Rothenburg befinden und diese Summe kurzerhand verdreifachen. Mit der ursprünglich geplanten Summe von 112 Millionen Franken könnte man zumindest die prioritären Haltestellen konform mit dem Behindertengleichstellungsgesetz realisieren. Das Gesetz ist seit 2004 in Kraft. Im Moment spricht die ganze Welt vom Skandal der Credit Suisse (CS). Für mich ist es ebenso ein Skandal, dass wir die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes mangels fehlender Finanzen immer nach hinten verschieben und gleichzeitig Planungskredite über so hohe Summen sprechen. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen. Es ist an der Zeit, dass wir in diesem Planungsbericht die Mobilität und die freie Verkehrsmittelwahl allen Menschen zugestehen. Regierungsrat Reto Wyss hat bei der Debatte zum Sicherheitszentrum Rothenburg gesagt, wir sollen nun Nägel mit Köpfen machen. Ich sage, machen Sie Nägel mit Köpfchen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Ich gehe zuerst auf die Forderung der Behindertengerechtigkeit ein. Da gebe ich Hasan Candan recht, wir sind diesbezüglich nicht dort, wo wir sein müssten. Das trifft aber auf alle Kantone sowie den Bund und die SBB zu, die alle diesen Auftrag dieser Volksabstimmung nicht erfüllt haben. Wir haben Nachholbedarf, und wir haben Beschleunigungsverfahren geprüft. Es gelten aber auch dort die ordentlichen Verfahrensabläufe. Es ist nicht das fehlende Geld, sondern es handelt sich um grosse Projekte, die umgesetzt werden. Aber auch die kleinen Projekte wollen wir beschleunigen. Diesbezüglich besteht wirklich Nachholbedarf, aber die vorliegende Bemerkung braucht es nicht, denn das Behindertengleichstellungsgesetz gilt sowieso. Bei der freien, flächeneffizienten Verkehrsmittelwahl geht es um das öV-Gesetz. Beim öV-Gesetz gibt es mehrere anzustrebende Ziele, die gegeneinander abgewogen werden. Eine Grundversorgung mit dem öV soll dort angeboten werden, wo dies ökologisch sinnvoll ist und es einer wirtschaftlichen Verwendung der Mittel der öffentlichen Hand entspricht. Diese Ziele können dort in Einklang gebracht werden, wo eine ausreichende Nachfrage für den öV vorhanden ist, denn leere Busse sind auch nicht klimaschonend unterwegs. Es geht auch um die vernünftige Verwendung der Steuermittel. Wir werden ja voraussichtlich morgen den öV-Bericht beraten. Die Sicherstellung der öV-Anschlüsse oder bestimmter Takte muss in allen Regionen gewährleistet werden. Die ökonomischen und ökologischen Gründe müssen aber abgewogen sein. Aus den genannten Gründen bitte ich Sie, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 66 zu 36 Stimmen ab.

Bemerkung Candan Hasan zu Allgemein: Es soll geprüft werden, wie die Klimaneutralität in der Mobilität bis 2040 erreicht werden kann.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: In dieser Form lag die Bemerkung der VBK nicht vor. Eine ähnliche Bemerkung wurde mit 8 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Hasan Candan: Wir alle haben uns das ambitionierte Klimaziel gesetzt, dass der Kanton bis 2050 klimaneutral sein soll. Das ist eine sehr herausfordernde Aufgabe. Sie haben bei diesem Entscheid aber gewisse Bereiche ausgeschlossen, die nicht das Ziel von netto null CO₂-Emissionen erreichen müssen, zum Beispiel in der Landwirtschaft, bei der Entsorgung oder im Wirtschaftsbereich. Dort brauche es für gewisse Investitionen Negativemissionstechnologien (NET). Das ist zu wenig ambitioniert und das Blaue vom Himmel versprochen, denn wir haben diese Technologien noch nicht. Deshalb ist entscheidend, dass wir dort, wo wir können, den Hebel ansetzen und uns ambitioniertere Ziele setzen, als wir es bis jetzt getan haben. In der Mobilität können wir die Klimaneutralität

2030 oder 2035 wirklich erreichen. Die Flotte wird sehr schnell erneuert, was für uns ein Vorteil ist. Die Technologien sind im Wandel, deshalb ist dieses Ziel realistisch. Gewisse Personen in unserem Rat haben Angst davor, so starke Ziele zu formulieren. Bei der Bemerkung handelt es sich jedoch nur um einen Prüfauftrag, damit die Regierung einen entsprechenden Vorschlag erarbeiten kann. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Urs Brücker: Die Bemerkung verlangt eine Prüfung. Diese Prüfung haben wir bereits vor einem Jahr gemacht, als wir den Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern zustimmend zur Kenntnis genommen haben. Damals haben wir entschieden, dass wir bis 2040 im Mobilitätsbereich noch 200 000 Tonnen CO₂-Äquivalente ausstossen dürfen. Das ist zwar nicht gut, aber wir haben es so entschieden. Hasan Candan verlangt nun sogar eine Verschärfung. Die Klimaneutralität bis 2040 – auch in der Territorialbetrachtung, im Scope 1, wie es so schön heisst, ohne vor- und nachgelagerte Prozesse – ist einfach nicht möglich, insbesondere nicht ohne NET. Vor einem Jahr sprachen wir von 200 000 Tonnen, die leider noch ausgestossen werden dürfen und vielleicht auch in der Mobilität kompensiert werden müssten, um das Netto-null-Ziel zu erreichen. Deshalb finde ich die Bemerkung extrem ambitiös und scharf formuliert.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Sie haben die Begründung gehört: Sie haben vor einem Jahr den Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern mit dem Netto-null-Ziel zustimmend zur Kenntnis genommen. Ich stimme mit Hasan Candan überein, dass es gut ist, wenn wir schneller sind. Aber es ist nicht richtig, wenn wir in ein neues Ziel, das demjenigen von vor einem Jahr widerspricht, in ein anderes Instrument aufnehmen. Wir bitten Sie, die Bemerkung abzulehnen, weil sie nicht mit dem Planungsinstrument kongruent ist, das Sie vor einem Jahr zustimmend zur Kenntnis genommen haben. Wir werden diese Planungsinstrumente in gewissen Abständen überarbeiten. Wenn es sich dann als realistisch herausstellt, dieses Ziel rascher zu erreichen, werden wir uns auch dafür einsetzen.

Samuel Zbinden: Regierungsrat Fabian Peter hat vorhin erklärt, das widerspreche dem Klimaziel des Kantons. Dem möchte ich widersprechen. Wenn wir bis 2050 insgesamt klimaneutral werden wollen und gleichzeitig im Klimabericht zugeben, dass wir das nicht in allen Bereichen erreichen werden, zum Beispiel in der Landwirtschaft, müssen wir ja im Umkehrschluss in anderen Bereichen schneller sein. Schneller zu sein in einem Teilbereich, um es im Gesamtbereich bis 2050 zu schaffen, ist beim besten Willen kein Widerspruch zum Gesamtziel.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Wie ich gesagt habe, ist es kein Widerspruch, wenn wir schneller sind. Die Regierung lehnt es aber ab, diesen Entscheid in ein anderes Instrument zu schreiben, weil so die Instrumente nicht mehr kongruent sind. Wir sind natürlich erfreut, wenn wir rascher unterwegs sind. Das würde auch Ihrem Ansatz helfen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 69 zu 34 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu S. 44 / Kapitel 7 Strategische Stossrichtungen: Der Kanton unterstützt eine flächendeckende Breitbandversorgung.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Wie sich der Ausbau von Homeoffice-Arbeitsplätzen auf den Verkehr auswirkt, haben wir die letzten beiden Jahre erfahren. Darum ist es wichtig, dass im ganzen Kanton ein flächendeckendes Breitbandversorgungsnetz besteht. Die VBK hat die Bemerkung mit 8 zu 5 Stimmen überwiesen, und ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Ich weiss, dass es Ihrem Rat ein Anliegen war, die flächendeckende Breitbandversorgung bei der Digitalisierungsstrategie zu verankern. Es ist aber falsch, wenn Sie das Anliegen in den vorliegenden Planungsbericht aufnehmen wollen. Ich bitte Sie deshalb, die Bemerkung der VBK abzulehnen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 55 zu 44 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 44 / Kapitel 7 Strategische Stossrichtungen: Im

Agglomerationsraum aller Zentren werden Umsteigemöglichkeiten mit Hubs mit genügend Parkplätzen gefördert.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Das Umsteigen vom Auto auf den öV soll auch ausserhalb der Zentren attraktiv werden. Es geht dabei um ein V aus dem Vier-V-Prinzip, nämlich um die Verlagerung. Die VBK hat die Bemerkung mit 9 zu 4 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Urs Marti: Das Umsteigen vom MIV auf den öV wollen wir alle fördern und umsetzen. Dazu braucht es insbesondere für Verkehrsteilnehmende, die geografisch auf das Auto angewiesen sind, sogenannte Hubs. Wir müssen solche Infrastrukturen unbedingt begünstigen. Sie müssen dort erstellt werden, wo das Umsteigen auf den öV optimal und die nötigen schnellen Anschlüsse vorhanden sind. In vielen Zentren im Kanton ist das Abstellen von Fahrzeugen schwierig, gar unmöglich, oder es wird verhindert. Für Velos, Motorräder oder Autos braucht es die dazu nötigen Abstellflächen und Parkplätze. Die Infrastrukturen dazu sind gezielt an den richtigen Stellen in der Agglomeration der Zentren zu errichten. Wo ein direkter Autobahnanschluss vorhanden ist, kann es auch in den Zentren Fall sein. Diese Massnahme muss als strategische Stossrichtung in der zweiten Phase des Projektes Zumolu einfließen. Das ist eine der wenigen Chancen, dem stetig steigenden Wachstum der Mobilität und des Verkehrs entgegenzuwirken. Anschliessend sind von den Transportunternehmen auch attraktive Konzepte und Lösungen zur Verfügung zu stellen. Damit kann und soll der Umstieg auf den öV interessant gemacht werden. Die Mitte-Fraktion stimmt der Bemerkung zu.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Bei der Beratung des öV-Berichtes wurde eine ähnliche Bemerkung ebenfalls überwiesen, welche aus unserer Sicht besser formuliert ist: «Die Infrastruktur (z. B. Parkiermöglichkeiten) im Umfeld von Hubs muss so gestaltet werden, dass sie die kombinierte Mobilität fördert und begünstigt.» Wir würden dieser Variante den Vorzug geben. Mit der Thematik sind wir im Grundsatz einverstanden. Verkehrsdrehscheiben sind breit akzeptiert, sie sind sehr wichtig und werden auch im Projekt Zumolu sowie im öV-Bericht entsprechend gestützt. Ich gehe davon aus, dass Sie die Bemerkung nicht anpassen, und ich kann damit leben. Die Bemerkung im öV-Bericht ist jedoch besser formuliert.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 96 zu 3 Stimmen zu.

Bemerkung Özvegyi András zu S. 44 und 46 / Kapitel 7 Strategische Stossrichtungen: Der Regierungsrat wird beauftragt, im urbanen Raum mit dichten Siedlungen mögliche Korridore im Untergrund für einen zukünftigen kollektiven Verkehr zu prüfen und danach raumplanerisch zu sichern.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Der VBK lag eine fast gleiche Bemerkung vor. Wir haben sehr ausführlich darüber diskutiert, die Bemerkung wurde schlussendlich mit 8 zu 4 Stimmen abgelehnt.

András Özvegyi: Es geht hier um die Zukunft der Mobilität, aber bereits heute zu planen, ist wichtig. Die Flächeneffizienz wird im Planungsbericht 29-mal erwähnt. Flächeneffizienz liegt vor allem in Untergrundsystemen: Die Tieflegung der Zentralbahn und der Durchgangsbahnhof sind gute Beispiele dazu. Aktuell laufen extrem viele bauliche Tätigkeiten und Ideen im Untergrund mit den Projekten Bypass, Durchgangsbahnhof, Stadtpassage, Parkhausprojekte, Cargo Souterrain und Hyperloo-Technologie, um Städte mit hoher Geschwindigkeit nachhaltig zu verbinden, sowie private Wärmepumpen, Fernwärmenetze usw. Wenn nicht jetzt geplant und gesichert wird, ist ein unterirdischer flächeneffizienter Ausbau eines öV-Netzes für die nächsten Generationen auf ewig gestorben. Kommt hinzu, dass aktuell keine Massnahme bekannte Verkehrsprobleme löst. Die entstehenden Entwicklungsschwerpunkte drohen jetzt schon zu überlasten, für die Stadt Kriens, Littau und Teile von Emmen kennt niemand eine gute Lösung. Eine durchgehende Busspur Kriens–Ebikon wollen alle, aber sie steht in den Sternen, für die Agglomeration mit

den K5-Gemeinden fehlt ein schnelles ergänzendes Ringsystem, und Cargo Souterrain würde bereits in Rothenburg enden und nicht näher zum Zentrum fahren. Die Zukunft der Flächeneffizienz liegt deshalb auch im Untergrund, und dieser ist so schnell wie möglich zu beplanen. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Eine U-Bahn oder eine Metro, das tönt schon verheissungsvoll, aber ein unterirdisches System für den kollektiven Verkehr lässt sich nicht nur oder nur schwer im restlichen öV-System integrieren und ist unter anderem auch aus finanzieller Sicht leider unrealistisch. Es braucht eine gewisse Anzahl Menschen, die bewegt werden können, damit es sich auch wirtschaftlich lohnt. Der Durchgangsbahnhof verschafft uns die Möglichkeit, ein S-Bahn-System – welches teilweise unterirdisch geführt wird – zu etablieren und die notwendigen Kapazitäten für den kollektiven Verkehr über die Agglomeration hinaus massiv zu erweitern. Der planerische Aufwand, um diese Korridore zu sichern für etwas, das wir aus heutiger Sicht als wirtschaftlich unrealistisch betrachten, ist erheblich. Es braucht auch Ressourcen, um diese Korridore zu planen. Zudem müssten die Verbindungspunkte bekannt sein, um Korridore festlegen zu können. Das ist aus unserer Sicht heute wirtschaftlich und aufgrund der Kosten und Ressourcen nicht vertretbar. Ich bitte Sie deshalb, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 73 zu 21 Stimmen ab.

Antrag Gasser Daniel zu Ziffer 1: Zustimmungende Kenntnisnahme.

Antrag Müller Guido zu Ziffer 1: Ablehnende Kenntnisnahme.

Antrag VBK zu Ziffer 1: Neutrale Kenntnisnahme.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die Anträge lagen der VBK vor. Die VBK hat die neutrale Kenntnisnahme der ablehnenden Kenntnisnahme mit 10 zu 3 Stimmen vorgezogen. Schlussendlich hat die VBK die neutrale Kenntnisnahme der zustimmenden Kenntnisnahme mit 7 zu 6 Stimmen vorgezogen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Daniel Gasser: Wir haben über 2,5 Stunden über den Planungsbericht diskutiert. Wenn Sie mit uns einig sind, dass es um ein strategisches Planungsinstrument sowie um die strategische Flughöhe geht und dass die Mobilität mehr mit Physik als mit Politik zu tun hat, ist die einzig richtige Antwort auf diesen guten Bericht eine zustimmende Kenntnisnahme. Ich bitte Sie, der zustimmenden Kenntnisnahme zuzustimmen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Ich habe erwähnt, wie dieser Bericht zustande gekommen ist. Wir haben alle Player mit einbezogen und den Bericht gemeinsam erarbeitet. Der Bericht liegt nun vor und wurde politisch diskutiert. Der Regierung ist es ein grosses Anliegen, dass Sie den Bericht mit einer zustimmenden Kenntnisnahme unterstützen, damit wir auf dieser Planungsgrundlage aufbauen können. Im Namen der Regierung würde ich mich über die zustimmende Kenntnisnahme freuen.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat den Antrag von Daniel Gasser dem Antrag von Guido Müller mit 75 zu 21 Stimmen vor.

In der definitiven Abstimmung zieht der Rat den Antrag von Daniel Gasser dem Antrag der VBK mit 58 zu 38 Stimmen vor. Vom Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern wird somit zustimmend Kenntnis genommen.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 76 zu 21 Stimmen zu.