



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 19. Juni 2018  
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalman-Bieri

### **P 518 Postulat Nussbaum Adrian und Mit. über eine Mobilitätsstrategie für den gesamten Kanton Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Der Regierungsrat beantragt teilweise Erheblicherklärung.  
Adrian Nussbaum hält an seinem Postulat fest.

Adrian Nussbaum: Immer wenn sich der Kanton Luzern zum Thema Mobilität äussert, ist der folgende Satz zu hören: „Basis bilden die Kantonsstrategie, der kantonale Richtplan und die Agglomerationsprogramme.“ Diese Aussage verwendet die Regierung beispielsweise im öV-Bericht oder bei der Einreihung der Kantonsstrassen. Im Bauprogramm wird das Agglomerationsprogramm bei allen Massnahmen aufgeführt. Wo bleiben da die anderen regionalen Konzepte, Strategien und Pläne? Das Seetal hat eine strategische Planung auf der bestehenden Achse mit dem Namen GVK K 16 gemacht. Der Kanton Luzern hat dieses Gesamtverkehrskonzept finanziert. Das GVK K 16 erscheint aber in keinem Papier des Kantons mehr. Das Agglomerationsprogramm liegt bei allen Verkehrsplanern des Kantons auf dem Tisch, die anderen Konzepte hingegen in der Schublade. Dabei handelt es sich um eine regionale Ungleichbehandlung, die mit dem Postulat beseitigt werden soll. Unser Rat sollte mehr über strategische Ausrichtungen der Investitionen im Bereich der Mobilität sprechen und weniger über Randsteine oder andere Detailfragen. Damit das möglich ist, muss die Regierung nicht nur einzelne Strassenprojekte, sondern eine Gesamtstrategie für den motorisierten Individualverkehr (MIV) für den ganzen Kanton präsentieren. Interessanterweise hat auch der Bund bei der Prüfung des Richtplans genau das Fehlen dieses strategischen Instruments für den gesamten Kanton kritisiert. Ich bin überzeugt, dass es beim Kanton Luzern gleich ist wie in der Wirtschaft: Richtig investiert wird dort, wo es eine Strategie gibt. Leider gibt es solche Strategien im Kanton Luzern nur für die Agglomeration und den öV. Der Kanton Luzern verfügt mit dem öV-Bericht und dem Radroutenkonzept über eine Strategie für den öV und den Langsamverkehr. Hinzugekommen ist noch das Flussschwimmen, aber beim MIV, für den wir jährlich knapp 60 Millionen Franken ausgeben, ist der Kanton ziemlich strategielos unterwegs. In einem Punkt gebe ich der Regierung recht. Wir brauchen kein zusätzliches Papier, so haben wir es im Postulat auch geschrieben. Wir verlangen, dass die Regierung die bestehenden Planungsinstrumente so anpasst, dass für alle Verkehrsteilnehmer regionale Verkehrskonzepte koordiniert werden und eine Gesamtübersicht erstellt wird. Als Vorlage kann der öV-Bericht dienen, der in regelmässigen Abständen aktualisiert wird. Ich bin überzeugt, dass diese Papiere zahlenmässig nicht ausgebaut werden müssen, sondern sie können sogar reduziert werden. Wenn das Radroutenkonzept, das Bauprogramm und allenfalls die Einreihung der Kantonsstrassen in eine Mobilitätsstrategie umgewandelt werden, können sogar ein bis zwei Papiere eingespart werden.

Daniel Keller: Die SVP lehnt zusätzlichen administrativen Aufwand grundsätzlich ab, wenn

kein klarer Mehrwert erkennbar ist. Das Bedürfnis muss zwingend ausgewiesen sein. Im vorliegenden Fall wird es zu einem Mehraufwand kommen. Weil seitens des Richtplans – auf Geheiss des Bundesrates – ein begrenzter Handlungsbedarf besteht, folgt die SVP-Fraktion dem Antrag der Regierung und erklärt das Postulat teilweise erheblich. Die vorhandenen Mittel wie öV-Bericht, Agglomerationsprogramm, Radroutenkonzept und Bauprogramm sind ausreichende Planungsinstrumente. Ergänzungen sollten neu in den Richtplan einfließen, wenn es um das Entwicklungspotenzial für den ganzen Kanton geht. Dabei sind auch die Entwicklungsträger gefordert, enger mit dem Kanton, den Gemeinden und der Bevölkerung zusammenzuarbeiten und auf ihre Bedürfnisse einzugehen. Genau dort muss man ansetzen und nicht auf einer übergeordneten Planungsebene.

Hannes Koch: Wir sind überzeugt, dass ein Mobilitätskonzept notwendig ist und dass dazu kein Mehraufwand notwendig ist. Es ist eine Frage der Umsetzung, und die CVP hat diesbezüglich klare Forderungen gestellt. Grundsätzlich ist es unumgänglich, dass in der konzeptionellen Arbeit Verkehr und Mobilität getrennt werden. Schliesslich geht es immer darum, Bedürfnisse zu befriedigen, die an einem anderen Ort stattfinden sollen. Mobilität ermöglicht uns, dies zu tun – zu Fuss, mit dem Velo, dem öV oder dem Auto. All das ist Mobilität. Zur Umsetzung der Mobilität braucht es wieder Verkehr. Der Verkehr stellt das Instrument dar und hat schliesslich eine dienende Funktion. Im Sinn von effizientem Handeln sind die Verkehrsaufwände aber immer auch zu minimieren. Die Aufgabe des Staates ist die Sicherung der Mobilität für heutige und zukünftige Generationen. Diese Aufgabe wird aber nicht allein durch die Planung und den Bau von Strassen erfüllt, sondern sie erfordert konzeptionelle Überlegungen, wo die Bedürfnisse heute und morgen vorhanden sein werden, die zu den Ortsveränderungen führen. Um in die Zukunft zu schauen, reicht ein Blick in die Städte und in den näheren Kanton. Dazu braucht es aber ein Mobilitätskonzept, in welchem – mit dem kantonalen Richtplan, dem öV-Bericht, dem Agglomerationsprogramm, dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen und dem Radroutenkonzept – die fünf verschiedenen Instrumente vorhanden sind. Diese Programme sind in der Regel vor allem auf das Bauen ausgerichtet. Jetzt braucht es ein Instrument, damit der gesamte Verkehr flüssig bleibt.

Erich Leuenberger: Da der Postulant seine Forderungen gut erklärt hat, gehe ich inhaltlich nicht mehr auf das Postulat ein. Der SVP-Sprecher hat seine Gründe für eine Ablehnung genannt. Meiner Meinung nach ist der grosse Streitpunkt die Frage, ob die geforderte Mobilitätsstrategie nebst dem kantonalen Richtplan und dem kantonalen Bauprogramm zu Doppelspurigkeiten führt. Eine Mehrheit der FDP-Fraktion folgt dem Antrag der Regierung und erklärt das Postulat teilweise erheblich, eine knappe Minderheit stimmt der Erheblicherklärung zu.

Marcel Budmiger: Aus Ressourcengründen will der Regierungsrat keine kantonal gültige Mobilitätsstrategie. Bei der Bevölkerung würden die Prioritäten aber anders aussehen. Viele würden lieber auf eine Steuerstrategie verzichten. Für die SP ist es klar, dass eine Mobilitätsstrategie auch bei knappen Ressourcen erarbeitet werden muss. Neben den mangelnden Ressourcen befürchtet der Regierungsrat Doppelspurigkeiten. Sucht man heute nach verkehrspolitischen Grundsätzen, muss man diese aus fünf verschiedenen Dokumenten zusammentragen. Das sind unserer Meinung nach Doppelspurigkeiten. Eine klare Übersicht fehlt, vor allem, wenn es in diesen Dokumenten Widersprüche gibt. Es wäre aber die Aufgabe unseres Rates, diese Widersprüche zu lösen und eine klare Strategie vorzugeben. Das Agglomerationsprogramm stammt zudem aus dem Jahr 2004, das Radroutenkonzept ist noch älter. Der Regierungsrat möchte sich strategisch vor allem auf die Stadt und die Agglomeration beschränken, weil es dort am meisten Stau und wachsenden Verkehr gibt. Was den Stau angeht, mag das stimmen. Die Verkehrszunahme findet jedoch anderswo statt, wie das die Zahlen auch belegen. Der Schwerpunkt muss aber bei den Agglomerationsgemeinden liegen, wo es Rückschritte bei der Entwicklung des Modalsplits gegeben hat. Eine Strategie bringt aber nur dann etwas, wenn daraus auch Massnahmen abgeleitet werden können. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die Debatte über die Push- und Pull-Massnahmen im öV-Bericht. Wenn Sie keine Lenkung der Mobilität

akzeptieren wollen, brauchen wir eigentlich auch keine Strategie. Dort, wo der Platz beschränkt ist, braucht es eine klare Priorisierung von effizienten Verkehrsmitteln; dazu müssten wohl noch einige hier im Rat über ihren Schatten springen. Die neue Mobilitätsstrategie wäre aber eine gute Gelegenheit, weniger ideologisch und mehr faktenbasiert über unsere Verkehrspolitik zu diskutieren. Der Postulant meinte, wir sollten mehr über Strategien und weniger über Randsteine diskutieren. Wenn aber eine Mobilitätsstrategie Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, ausschliesst, ist es keine Mobilitätsstrategie. Wenn Sie nicht bereit sind, unser öV-System so zu gestalten, dass es von allen benutzt werden kann, müssten Sie wenigstens dazu bereit sein, genügend Mittel für Behindertentransporte, das heisst Tixi-Taxi-Bons auszugeben. Leider ist die CVP nicht dazu bereit.

Urs Brücker: Wir kennen sie alle, die Instrumente mit denen wir Mobilität und Verkehr zu planen versuchen. Ausgehend vom kantonalen Richtplan sollen mit dem öV-Bericht, dem Radroutenkonzept und dem Agglomerationsprogramm die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abgestimmt werden. Diese Instrumente haben weder einen einheitlichen Perimeter noch sind sie bezüglich Aktualisierung zeitlich kongruent. Im Prüfbericht des Bundes zum kantonalen Richtplan wird festgestellt, dass Luzern über keine kantonsumfassende Entwicklungsstrategie für die Mobilität und den Verkehr verfügt. Tatsächlich ist es so. Jedes Jahr wird über das Bauprogramm der Kantonsstrassen gebrütet, und Kantonsstrassenbauprojekte inklusive Radwege und Radstreifen werden in den Töpfen hin- und hergeschoben. Die Regionen ausserhalb der Agglomeration entwickeln ihre eigenen Entwicklungs- und regionalen Gesamtverkehrskonzepte. Diese sind im Strassenbauprogramm sinnigerweise dann aber nicht – wie im Agglomerationsprogramm – referenziert, sondern man findet einfach ein zufälliges, auch politisch geprägt anmutendes Strassenbauprogramm, welches viele Strassenbauprojekte beinhaltet, dem aber der strategische Überbau fehlt. Mit den aktuellen Planungsinstrumenten, welche vom Perimeter her und zeitlich nicht aufeinander abgestimmt sind, ist es für den Kantonsrat eigentlich kaum möglich, die Sinnhaftigkeit der jährlich sehr hohen Investitionen im Strassenbau zu beurteilen. Dazu braucht es eine Gesamtsicht, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und aller Regionen im Kanton Luzern aufzeigt. Luzern braucht eine Mobilitätsstrategie, welche den ganzen Kanton umfasst und auch die Schnittstellen zu den umliegenden Kantonen berücksichtigt – gerade bezüglich öV und Langsamverkehr. Die GLP-Fraktion stimmt der Erheblicherklärung zu.

Michael Ledergerber: Ich muss den Postulanten leider enttäuschen, wir werden auch in Zukunft über die Höhe von Randsteinen diskutieren, denn ich reiche einen entsprechenden Vorstoss ein. Es ist wichtig, darüber zu diskutieren, denn es gibt viele ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen oder Familien mit Kinderwagen, für welche die Höhe der Randsteine eben von grosser Wichtigkeit ist. Deshalb ist es auch berechtigt, dass unser Rat über solche Fragen diskutiert, wenn es um eine Mobilitätsstrategie geht.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Bei jedem Vortrag über Mobilität und über Verkehrsfragen habe ich betont, dass die Mobilität jener Politikbereich im Kanton ist, der über durchgängige Planungsunterlagen verfügt. Wir haben eine Strategie der Regierung mit den Leitsätzen sowie den kantonalen Richtplan, der behördenverbindlich und vom Bund genehmigt ist und das Kapitel Mobilität enthält. Der Richtplan ist unser oberstes Instrument, an dem sich alle Gemeinden orientieren. Richtigerweise hat der Bund bemerkt, dass wir bezüglich der Mobilität auf der Landschaft unsere Zielsetzungen besser definieren sollten. Der Richtplan wurde im Jahr 2009 überarbeitet, und anlässlich der Teilrevision im Jahr 2015 hat Ihr Rat die raumplanerischen Elemente behandelt. Wir haben aber auch festgelegt, dass Ihr Rat in Zukunft bei der Überarbeitung des Richtplans mitreden kann. Deshalb hat die Regierung das grösste Interesse, mit einem Mobilitätspapier keine zusätzliche Strategie zu präsentieren, sondern eine solche im Richtplan festzuhalten. Sonst kommt es zu grossen Doppelspurigkeiten und zu unterschiedlichen zeitlichen Abläufen der jeweiligen anderen Planungsinstrumente. Der öV-Bericht, das Strassenbauprogramm und das

Radroutenkonzept sind unter dem Richtplan positioniert, dazu kommen das Agglomerationsprogramm und die Verkehrskonzepte. Mit der teilweisen Erheblicherklärung zeigen wir, dass wir zu einer übergeordneten Strategie Ja sagen und Ihr Rat beim kantonalen Richtplan mitreden kann. Wir wollen damit aber ausschliessen, dass dies in einem zusätzlichen Papier parallel zum kantonalen Richtplan geschehen soll.

Der Rat erklärt das Postulat mit 71 zu 36 Stimmen erheblich.