KANTON
LUZERN

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 14. September 2026
Kantonsratspräsidentin Lüthold Angela

B 103 Programm Gesamtmobilität 2027–2030; Entwurf Kantonsratsbeschluss / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Das Programm Gesamtmobilität (PGM) koordiniert künftig alle Mobilitätsmassnahmen verkehrsmittelübergreifend in einem einzigen Instrument. Es ist ein neues Instrument, und es ist das erste Mal, dass unser Rat darüber befinden darf. Das PGM basiert auf dem strategischen Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu). Das erste Massnahmenprogramm umfasst die Jahre 2027–2030 und beinhaltet Infrastruktur- und Angebotsmassnahmen sowie strategische Planungsarbeiten zur Sicherung und Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Das PGM ersetzt das bisherige Bauprogramm für die Kantonsstrassen und den öV-Bericht als eigenständige Planungsinstrumente und integriert das kantonale Velokonzept, also die Ablösung des Radroutenkonzepts. Es ist das zentrale Instrument zur Koordination von Massnahmen im Mobilitätsbereich 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 Zumolu, eine verkehrsmittelübergreifende Planung, Bewertung und Programmierung von relevanten Massnahmen sowie die Bündelung in einem einzigen Beschluss des Kantonsrates. Das macht Sinn und bildet das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung viel besser ab: Die Allermeisten nutzen alle Verkehrsträger, je nach Situation. Das PGM liefert uns gute Grundlagen, um gute Entscheide für die Gesamtbevölkerung zu treffen. Neu ist, dass der Priorisierung der Massnahmen ein grösseres Gewicht beigemessen wird. Die Priorisierung wird dreistufig durchgeführt: Auf Stufe 1 fachlich. Auf Stufe 2 technisch, dabei wird beurteilt, wie weit das Projekt ist usw. Auf Stufe 3 findet eine regionale Verteilung statt, so dass nicht einseitig in Regionen investiert wird, sondern die Mittel über den ganzen Kanton verteilt werden. Die Botschaft ist von sehr grossem Umfang. Der inhaltliche und strategische Teil ist bereits umfassend und zudem folgen die einzelnen Massnahmen. Entsprechend umfassend war die Diskussion in der VBK sowohl bei der Information als auch bei der Beratung. Die Beurteilung des PGM fiel in der VBK unterschiedlich aus. Es wurde ein Rückweisungsantrag gestellt mit der Begründung, das Programm setze falsche Prioritäten und die parlamentarische Kontrolle sei zu schwach sichtbar. Dieser Rückweisungsantrag wurde mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt. Das PGM ist das erste seiner Art. Daher sieht die VBK Verbesserungsbedarf bei den Grundlagen und den Indikatoren des PGM. Die Kommission will daher mit verschiedenen Aufträgen und Bemerkungen die Weiterentwicklung dieses neuen Instruments sicherstellen. Wir möchten, dass die Ausführungen für alle Verkehrsträger und -teilnehmenden in einer vergleichbaren Tiefe erfolgen. Die VBK fordert, dass die regionalen Gesamtmobilitätskonzepte besser berücksichtigt werden. Die grossen Umfahrungsprojekte, die dem Stimmvolk neu früher vorgelegt werden sollen, sind rasch aufzubereiten, damit klar ist, welche personellen und finanziellen Ressourcen eingesetzt werden müssen. Weiter wird der Regierungsrat beauftragt, den Ausbau des Nachtnetzes auf dem Land zu prüfen und die nötigen Massnahmen für den Viertelstundentakt der S-Bahn in die Regionalzentren Willisau und Hochdorf aufzuzeigen. Verschiedene Anträge zum Monitoring und zum künftigen Mitteleinsatz für Sammelrubriken hat die VBK in die Kommission zurückgenommen und wird sie in die kommenden Beratungen zum Aufgaben- und Finanzplan (AFP) einfliessen lassen. Dabei geht es darum, dass die richtigen Indikatoren und entsprechende

Finanzierungspfade im AFP abgebildet werden. Als zusätzliche Massnahme fordert die VBK, für eine siedlungsverträgliche Integration des Gesamtsystems Bypass Luzern erforderliche flankierende Massnahmen gesamtheitlich auszuweisen und deren Umsetzung mit dem Bau und der Inbetriebnahme des Bypasses abzustimmen. Weiter wurden Anträge gestellt bezüglich fehlender Busbeschleunigungsmassnahmen, einem separaten Programmpaket für Fussverkehr und zu den Klimazielen und der Erreichung der Mobilitätsziele. Zu den einzelnen Anträgen und den Abstimmungsverhältnissen werde ich mich in der Detailberatung äussern. Die Mehrheit der VBK ist überzeugt, dass die Vorlage den Ansatz von integraler Mobilität für die Planung, die Realisierung und den Betrieb berücksichtigt und erachtet die Grundsätze aus dem Planungsbericht Zumolu als eingehalten. In der Schlussabstimmung hat die Kommission dem PGM mit 6 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen zugestimmt. Im Vorfeld der Vernehmlassung wurden einige Informations- und Austauschanlässe durchgeführt und auch die VBK wurde in den letzten Jahren regelmässig informiert. Das hat stark dazu beigetragen, dass wir dieses neue Instrument in seiner Komplexität verstehen und somit auch politisch begleiten konnten.

Für die Mitte-Fraktion spricht Guido Roos.

Guido Roos: Mobilität bewegt nicht nur Menschen und Güter, sondern regelmässig auch die Gemüter unseres Rates. Die entscheidende Frage lautet fälschlicherweise oft: Wer hat Vorrang – Auto, Velo, Bus, Fussgänger oder sonst jemand? Für uns von der Mitte-Fraktion ist klar: alle Verkehrsträger bedingen sich gegenseitig. Busse und Postauto benötigen gut ausgebaute Strassen. Und auch der Handwerker auf dem Weg zur Baustelle benötigt eine gut ausgebaute Strasse und einen guten Verkehrsfluss. Je mehr Menschen den öV oder das Velo benützen, je besser kommt der Lastwagenchauffeur mit seinen wichtigen Gütern auf der Strasse voran. Eine zukunftsgerichtete Mobilität für alle funktioniert nur, wenn wir die Mobilität ganzheitlich betrachten, planen, realisieren und betreiben. Und genau dort setzt das PGM an. Vor Jahren hat die Mitte zusammen mit anderen Parteien eine neue zukunftsgerichtete Mobilität gefordert. Daraus ist das Projekt Zumolu entstanden. Darin wurden einerseits Grundsätze für die Mobilität erarbeitet. Andererseits haben wir mit Zumolu die Mobilitätswerkstatt mit neuen Instrumenten ausgestattet. Das vorliegende PGM ist das erste konkrete Planungsinstrument aus dieser neuen Mobilitätswerkstatt. Insofern ist das PGM ein Meilenstein in der Luzerner Verkehrspolitik. Das neue Instrument ist unserer Ansicht nach gut, hat jedoch noch einige Kinderkrankheiten. Beispielsweise ist die Planungstiefe der einzelnen Teile sehr unterschiedlich. Die Mitte-Fraktion wird daher die entsprechende Bemerkung der VBK unterstützen. Der Bypass Luzern ist für das Verkehrssystem von Stadt, Agglomeration und Kanton Luzern unerlässlich und zum Glück seit längerer Zeit eine beschlossene Sache. Die Bauzeit wird viele Jahre dauern und Einschränkungen mit sich bringen. Für uns ist wichtig, dass die Bauzeit möglichst wenig negative Auswirkungen für die Menschen und die Unternehmen in unserem Kanton mit sich bringt. Zudem soll die Realisierung möglichst siedlungsverträglich gestaltet werden. Deshalb braucht es sowohl während der Bauphase als auch für den späteren Betrieb flankierende Massnahmen in der Stadt und Agglomeration Luzern. Die Betroffenheit der Gemeinden ist dabei sehr unterschiedlich. So ist beispielsweise die Gemeinde Emmen während der Bauphase viel stärker betroffen als später nach Inbetriebnahme des Bypasses. Andere Gemeinden sind jedoch beim Betrieb von stärkeren Auswirkungen betroffen. Für diese flankierenden Massnahmen ist für den autobahnnahen Teil der Bund, das Bundesamt für Strassen (Astra), verantwortlich. Für die restlichen Massnahmen ist der Kanton, gegebenenfalls auch die Gemeinde verantwortlich. Der Mitte-Fraktion ist sehr wichtig, dass der Kanton Luzern gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden die erforderlichen flankierenden Massnahmen frühzeitig und ganzheitlich angeht – und den Bund dabei so weit wie möglich in die Pflicht nimmt. Allerdings ist es aktuell wohl anspruchsvoll, für die Planung und Realisierung dieser Massnahmen ein genaues Preisschild zu beziffern. Mehrere bauliche Massnahmen im Bereich des Agglomerationsprogramms im Perimeter Luzern haben ebenfalls Auswirkungen. Es ist etwas schwierig abzuschätzen, ob diese nur den Bypass betreffen oder nicht. Da die Bedeutung dieser Massnahmen so hoch ist, liegen von der VKB zwei Anträge zu diesem

Thema vor: Ein Auftrag für die 1. Programmperiode 2027–2030, sowie ein Antrag für die 2. Programmperiode von 2031–2034. Beide sind mit einem Preisetikett von je 1 Million Franken versehen. Da – wie erwähnt – die Planungskosten der flankierenden Massnahmen aktuell schwierig zu beziffern sind, wird ein grosser Teil der Mitte-Fraktion diese beiden Anträge der VBK ablehnen und den neu eingereichten Antrag 8 unterstützen. Dieser verlangt, dass sich der Regierungsrat zusammen mit den Gemeinden der ganzheitlichen Planung annimmt, um möglichst gute Lösungen für die Bauzeit und danach zu finden. Wir bitten Sie, diesen Antrag zu unterstützen. Die Autobahnen sind in der Schweiz die Hauptschlagadern des strassengebundenen Verkehrs. Wie wir alle wissen, werden die Autobahnen vom Bund finanziert. Insofern hat der Bund in den letzten Jahrzehnten einen wesentlichen Beitrag geleistet, dass die Gemeinden und Regionen, die an den Autobahnen gelegen sind, wesentlich attraktiver wurden und sich überdurchschnittlich entwickeln konnten. Diese Situation führt dazu, dass dem Kanton Luzern eine besonders wichtige Rolle bei der Erschliessung der restlichen Regionen im Kanton zukommt. Konkret geht es um die Erschliessung der Regionen Seetal, Entlebuch sowie Willisau-Hinterland mit ihren Regionalzentren. Die Regierung hat die besondere Rolle des Kantons Luzern erkannt. Sie schlägt einen neuen Umgang mit Grossprojekten vor. Namentlich handelt es sich hier um die Umfahrungsprojekte Eschenbach, Hochdorf, Wolhusen sowie Schötz-Alberswil. Die Mitte-Fraktion unterstützt diesen neuen Umgang und wird dem entsprechenden Antrag der VBK zustimmen. Die beschriebene besondere Rolle des Kantons Luzern ist auch der Hintergrund der beiden Anträge 3 und 10 der VBK. Bei diesen geht es inhaltlich um das Kriterium «regionale Erschliessung» und die Berücksichtigung von regionalen Gesamtmobilitätskonzepten in der nächsten Ausgabe des PGM. Die Mitte-Fraktion wird die Anträge 3 und 10 der VBK unterstützen, ebenso wie die restlichen Anträge der VBK. Die restlichen, aus der Ratsmitte eingegebenen Anträge werden wir grösstenteils ablehnen. Die meisten wurden bereits in der Kommission intensiv beraten. Wir werden lediglich Antrag 12 der SP-Fraktion zu den Busbeschleunigungsprojekten unterstützen. Dieser Antrag lag in dieser Form in der Kommission nicht vor. Wir stehen für Busbeschleunigungsprojekte ein. Uns ist jedoch wichtig, dass der Kanton nicht an derselben Stelle innerhalb weniger Jahre mehr als einmal baulich eingreift. Busbeschleunigungsprojekte sollen nur dann einzeln realisiert werden, wenn an dieser Stelle die nächsten 15 bis 20 Jahre kein weiteres Bauprojekt erforderlich ist. Im Sinn eines effizienten Ratsbetriebs werden wir uns in der Detailberatung eher zurückhaltend zu den Anträgen äussern. Mit Erstaunen haben wir vom Rückweisungsantrag der SVP Kenntnis genommen. Dieser Antrag irritiert uns. Wir erleben die Mitglieder der SVP-Fraktion bezüglich Bau von Verkehrsinfrastruktur häufig so, dass es vorwärtsgehen muss im Strassenbau und der Kanton bitte weniger Geld in die Planung und mehr Geld in den konkreten Bau von Strassen stecken soll. Mit der vorliegenden Botschaft beantragt der Regierungsrat unserem Rat, die Strassenbaumassnahmen für die Jahre 2027–2030 gemäss Beilage 1 der Botschaft zu beschliessen. Was geschieht, wenn der Rückweisungsantrag eine Mehrheit findet? Mit einer Rückweisung werden sehr viele Bauprojekte um Jahre verzögert. Eine neue Botschaft zu erarbeiten und in die Vernehmlassung zu geben, dieser Prozess dauert mindestens zwei, wenn nicht sogar drei Jahre. Dabei könnten keine Projekte konkret umgesetzt werden. Wenn wir nun Ihrem Rückweisungsantrag Folge leisten würden, wären Sie dann bereit, gegenüber der Bevölkerung die Verantwortung zu übernehmen und hinzustehen und zu sagen: Dank uns, der SVP, geht im Strassenbau in den nächsten Jahren nichts mehr. Wir sind stolz, den Strassenbau im Kanton Luzern für Jahre blockiert zu haben und dass Tiefbauunternehmer in unserem Kanton Personal entlassen mussten, ist nicht so schlimm. Wir haben Zweifel, ob es Ihnen darum geht. Das kann ja nicht in Ihrem Interesse sein. Was ist Ihr Interesse? Wir haben uns den Kopf darüber zerbrochen. Könnte es allenfalls sein, dass es Ihnen um etwas anderes geht? Könnte es sein, dass Sie klammheimlich hoffen, dass die anderen Parteien Ihrem Rückweisungsantrag nicht folgen? Ganz nach dem Motto: die anderen werden es schon richten. Mit dem Rückweisungsantrag könnten Sie Ihrer Klientel nachher jedoch sagen: Im PGM hatte für unseren Geschmack etwas gar viel für den öV und das Velo drin. Darum

haben wir dagegengehalten und einen Rückweisungsantrag gestellt. Leider sind uns die anderen Parteien nicht gefolgt. Wir sind nun das Opfer der anderen Parteien. Wir sind uns bewusst, dass die von mir geäusserten Gedanken reine Hypothesen sind. Ich sage es noch einmal, Ihr Rückweisungsantrag irritiert uns sehr. Ich bitte die Kolleginnen und Kollegen der SVP-Fraktion, sich ihrer Verantwortung bewusst zu sein. Übernehmen Sie Verantwortung zugunsten unserer Bevölkerung und den Unternehmen. Ziehen Sie den Rückweisungsantrag zurück und beraten mit uns das PGM. Bringen Sie sich ein und unterstützen Sie dieses Massnahmenprogramm schlussendlich zugunsten der Mobilität für alle in unserem Kanton. Zusammenfassend halte ich fest: Mobilität ist der wichtigste Standortfaktor, auch in unserem Kanton. Diesen wollen wir für den Kanton Luzern stärken – und somit den ganzen Kanton. Wir stehen für eine ganzheitliche Mobilität ein – die sogenannte integrale Mobilität. Die Mitte-Fraktion tritt daher auf die Vorlage ein. Wir unterstützen die Anträge der VBK mit zwei Ausnahmen. Die beiden Anträge der VBK zu den flankierenden Massnahmen werden wir grossmehrheitlich ablehnen, hingegen den neuen Antrag 8 zu den flankierenden Massnahmen unterstützen. Von den neu eingereichten Anträgen werden wir lediglich denjenigen zu den Busbeschleunigungsmassnahmen unterstützen. Die restlichen Anträge, auch den Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion, lehnen wir ab. Da wir unsere Haltung zu den Anträgen nun grösstenteils erläutert haben, werden wir uns im Verlauf der Detailberatung eher zurückhaltend äussern.

Für die SVP-Fraktion spricht Bernhard Steiner.

Bernhard Steiner: Die SVP-Fraktion hat in den vergangenen Jahren sämtliche Botschaften der Regierung und parlamentarische Vorstösse, welche das Ziel hatten, die Mobilität einer rot-grünen und wirtschaftsfeindlichen Ideologie zu unterstellen, abgelehnt. So erstaunt es denn auch nicht, dass wir das PGM schon in der Vernehmlassung in der vorliegenden Form abgelehnt haben. An dieser grundsätzlichen Skepsis hat sich nichts geändert. Wir haben in der Beratung in der VBK einen ausführlich begründeten Rückweisungsantrag und dazu zehn weitere kritische Anträge gestellt, um dem PGM wenigstens wesentliche Verbesserungsvorschläge mitzugeben. Es ist uns dabei nicht gelungen, eine Mehrheit zu finden. Wir treten aber auf die Vorlage ein, damit wir sie zurückweisen können. Wir beraten heute nicht einfach über eine Liste von Strassenprojekten, Buslinien oder Velomassnahmen. Wir beraten über einen grundlegenden Systemwechsel in der Luzerner Verkehrspolitik, und der Systemwechsel kann nur gelingen, wenn wir die richtigen Werkzeuge zur Planung, Priorisierung, Realisierung und Finanzierung, aber auch zur Transparenz und Sicherstellung der demokratischen Prozesse mit auf den Weg geben. Das PGM soll in den kommenden Jahren das eigenständige Bauprogramm für die Kantonsstrassen und den bisherigen öV-Bericht ersetzen und gleichzeitig die Planung eines überdimensionierten Velonetzes integrieren. Was bisher in unterschiedlichen, fachlich klar abgegrenzten Instrumenten beraten werden konnte, soll künftig unter einem gemeinsamen Dach und in einem gemeinsamen Programmbeschluss zusammengeführt werden. Die SVP-Fraktion hat diesen Systemwechsel von Anfang an kritisch beurteilt, weil wir stets argumentiert haben, dass man schon bald vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sieht. Wir möchten hier auch klarstellen: Wir sind für eine Koordinierung des Gesamtverkehrs, für einen leistungsfähigen öV, für sichere Veloverbindungen und für die Realisierung unserer Strassenprojekte. Wir sind aber gegen die Vorstellung, dass man gleichzeitig über die gemeinsame Finanzierung von drei sehr unterschiedlichen Verkehrsträgern entscheidet, aus dem gleichen Topf finanziert, mit undurchsichtigen Verfahren priorisiert und damit verspricht, ein faires Gesamtmobilitätsprogramm geschaffen zu haben, von dem der Kanton Luzern profitiert. Und genau hier liegt das Grundproblem dieser Vorlage. Im Folgenden möchte ich zu den detaillierten Kritikpunkten sprechen: Das PGM ist kein integriertes Gesamtverkehrsprogramm, das alle Verkehrsträger auf der gleichen Stufe behandelt. Wenn wir die Kantonsstrassen betrachten, so erhalten wir detaillierte Massnahmenlisten. Wir erhalten Informationen über die Planungsstände, Kosten, Umsetzungsperioden und eine dreistufige Bewertungsmethodik. Aber der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Wirtschaftsverkehr haben Anspruch auf ein leistungsfähiges Netz. Kapazitätsabbauten dürfen nicht zum Selbstzweck geplant

werden. So fordern wir, dass eine Massnahme, welche die Leistungsfähigkeit reduziert, den Beweis antreten muss, dass der Gesamtnutzen der Massnahme auf den Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden positiv bewertet werden kann. Das geltende Strassengesetz verlangt deshalb auch ein leistungsfähiges Netz für die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden. Beim öV sieht es aber anders aus. Dort verbleiben wesentliche Planungskompetenzen beim Verkehrsverbund Luzern (VVL). Die öV-Angebotsmassnahmen werden nicht nach derselben Bewertungsmethodik des PGM beurteilt. Einzelne Linien- oder Taktmassnahmen sind gar nicht erkennbar, weil sie nicht detailliert dargestellt werden. Der Verbundrat des VVL schreibt in seiner Bewertung des PGM ziemlich bestimmt, dass er (Zitat): «erwarte, dass die geplanten Verkehrsmanagement- und Busbeschleunigungsmassnahmen prioritär behandelt, rasch projektiert und umgesetzt werden. Nur so können die Ziele des PGM erreicht werden.» Für die SVP sieht eine formelle Gleichbehandlung der Verkehrsträger deutlich anders aus. Neue öV-Angebote brauchen nicht nur eine gesicherte Finanzierung, sondern auch eine Wirkungskontrolle. Nach einem vollen Betriebsjahr sollte nach unserer Sicht sichtbar sein, ob Nachfrage, Kosten und Wirkung den Erwartungen entsprechen. Ein gutes Angebot darf wachsen und ein schlechtes Angebot müsste entsprechend korrigiert werden. Beim Velonetz wiederum beschliessen wir ein Programmpaket, obwohl wesentliche Einzelmassnahmen erst noch konkretisiert werden müssen und die Vernehmlassung zu den notwendigen gesetzlichen Erlassen im Weggesetz und die parlamentarischen Entscheide noch ausstehen. Der öV und die Radwege werden damit klar bevorteilt. Die VBK hat deshalb auch beantragt, dass ab dem zweiten Programm 2031–2034 der öV und das Velonetz in derselben Planungstiefe beschrieben werden sollen, wie die Strassenbaumassnahmen. Wollen Sie heute wirklich ein neues System für vier Jahre verbindlich einführen, wenn wir gleichzeitig bereits beschliessen müssen, dass eine offensichtliche Schwäche erst ab 2031 korrigiert werden kann? Das PGM vernachlässigt die Bedürfnisse der ländlichen Regionen. Heute werden für die Beurteilung der Relevanz der verschiedenen Projekte Kriterien wie Verkehrsvolumen, Siedlungsdichte und Unfallgeschehen berücksichtigt. Erst in einem späteren Schritt soll auf die räumliche und regionale Ausgewogenheit geachtet werden. Auch hier musste die VBK wesentliche Nachbesserungen machen und verlangt nun, dass ab dem nächsten Programm ausdrücklich das Kriterium «regionale Erschliessung» aufgenommen wird. Aus der Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner der ländlichen Gebiete besteht die Erwartung, dass ein Programm, das sich Gesamtmobilität nennt, schon bei der ersten Ausgabe ausgewogen präsentiert wird. Das PGM löst die bestehenden Planungs- und Bauprobleme nicht und übernimmt einen bestehenden Projektüberhang. Schauen wir doch einmal im Detail auf die konkreten Zahlen. Das PGM enthält für die Jahre 2027–2030 148 Massnahmen mit einem Kostenvolumen von rund 396 Millionen Franken. Für diese Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete stehen nach der eigenen Finanzplanung aber nur rund 330 Millionen Franken zur Verfügung. Wir beschliessen also bereits heute rund 20 Prozent mehr, als in diesem Bereich finanziell abgebildet ist. Von den insgesamt rund 416 Millionen Franken, die für den Neu- und Ausbau der Kantonsstrassen in der Vierjahresperiode angenommen werden, sind zudem rund 86 Millionen Franken bereits für Programmpakete und Sammelrubriken reserviert. Aus unserer Sicht ist die Sammelrubrik Mobilitätsplanung und -steuerung massiv überhöht und dort kann gespart werden. Wir brauchen keine Studien und Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung. Und aus dem bisherigen Bauprogramm werden voraussichtlich rund 165 Millionen Franken an nicht erledigtem Planungs- und Realisierungsvolumen in die neue Periode übertragen. Wir haben also folgende wesentliche Probleme: Wir haben einen Projektüberhang und einen Planungsstau, bei vielen Projekten fehlt die Realisierungsreife und haben trotz der mit der Botschaft B 102 massiv ausgebauten finanziellen Mittel rund 20 Prozent der Massnahmen im Strassenbau nicht gedeckt. Ich bezweifle auch sehr, dass der Kanton genügend Planerinnen und Planer finden wird, um die rasch wachsende Anzahl der Projekte zu entwickeln und zum Abschluss zu bringen. All diese Probleme stehen bereits in der Botschaft des Regierungsrates. Wer nun behauptet, einzig ein Ja zu diesem Gesamtpaket sichere die Bauprojekte, verwechselt einen Programmbeschluss mit dem effektiven Bau.

Unsere Kritik an der Verkehrslenkung ist auch eine Standortfrage. Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die strategische Ausrichtung. Die Regierung legt ihrer Planung das 4V-Prinzip zugrunde: Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln. Das ist ein politisches Konzept, über das man diskutieren kann. Problematisch wird es dort, wo aus einer angeblich neutralen Gesamtverkehrsplanung eine aktive Lenkungsstrategie wird. Die Botschaft hält ausdrücklich fest, dass beim MIV nur punktuelle Kapazitätsausbauten vorgesehen werden sollen und dass dadurch bei steigendem Verkehrsaufkommen Fahrten vermehrt ausserhalb der Spitzenzeiten stattfinden sollen. Mobilitätsmanagement soll mit Information und Anreizen das Verhalten der Bevölkerung und der Unternehmen beeinflussen. Für die SVP ist die Reihenfolge eine andere: Wir wollen zuerst Engpässe lösen, Verkehr effizient abwickeln und Alternativen attraktiv machen. Wir wollen nicht Engpässe bewusst bestehen lassen, damit die Menschen ihr Verhalten ändern müssen. Gerade auf dem Land lässt sich eine Autofahrt nicht beliebig vermeiden oder verlagern. Ein Schreiner mit Material, eine Pflegefachperson im Schichtbetrieb, ein Lieferdienst oder eine Familie mit mehreren Terminen hat andere Mobilitätsbedürfnisse als jemand, der fünf Gehminuten von einem Bahnhof mit Viertelstundentakt wohnt. Die kantonalen Zahlen zeigen diese Realität deutlich: Der MIV stellt heute mit rund 69,7 Prozent den mit Abstand grössten Anteil im ausgewiesenen Luzerner Modalsplit. Der prozentuale Anteil der öV-Nutzenden ist in den Jahren 2015–2025 sogar rückläufig. Deshalb muss eine Gesamtmobilitätspolitik technologieoffen sein und nicht 70 Prozent der Bevölkerung im Alltag behindern. Ein guter öV kann den MIV entlasten und sichere Velowege sind sinnvoll. Verkehrsmanagement kann bei konkreten Engpässen helfen. Aber diese Instrumente müssen den Gesamtverkehr verbessern und dürfen nicht dazu dienen, ein Verkehrsmittel künstlich unattraktiv zu machen. Oder mit anderen Worten: Man sollte Mobilität ermöglichen statt Pendler umerziehen.
Besonders problematisch ist die Priorisierung. Der Regierungsrat sagt selbst: Was nicht in der Periode 2027–2030 vorgesehen ist, wird nicht bearbeitet. Damit entscheidet dieser Programmbeschluss nicht nur darüber, was wir gerne hätten. Er entscheidet darüber, welche Projekte vier Jahre lang planerisch vorwärtskommen und welche warten müssen. Umso erstaunlicher ist, was der offizielle Vernehmlassungsbericht über die Bewertung festhält. Bei vielen Projekten fehlten noch vertiefte Planungsgrundlagen, weshalb fragwürdige Interpretationen und politische Überlegungen entsprechend Einfluss nahmen. Und der Regierungsrat räumt ein, dass die Bewertungsergebnisse nicht so transparent dargestellt werden konnten, dass sie für interessierte Dritte vollständig nachvollziehbar wären.
Wo ein Bewertungsverfahren faktisch darüber entscheidet, welche Strasse geplant und welche nicht geplant wird, ist Transparenz dieser Priorisierung Pflicht. Und wir sollten uns keinen Illusionen hingeben, was die politische Richtung des PGM betrifft. Die SVP-Fraktion fordert eine bessere Vorlage. Wir verlangen eine terminierte Rückweisung. Der Regierungsrat soll die Planung der bisherigen Kantonsstrassenprojekte gestützt auf § 112a Strassengesetz weiterführen, fristgebundene Agglomerationsmassnahmen sichern, die Umfahrungsplanungen zügig weiterbearbeiten und innert klarer Frist ein überarbeitetes Programm vorlegen. Dieses muss die regionalen Erschliessungsbedürfnisse ausdrücklich berücksichtigen, die Projektbewertungen nachvollziehbar offenlegen, die finanziellen Prioritäten klar ausweisen und die Sammelrubriken so abgrenzen, dass die parlamentarische Kontrolle gewährleistet bleibt. Andere Kantone zeigen, dass Gesamtmobilität nicht zwingend einen einzigen überladenen Umsetzungsbeschluss verlangt. Bern und Aarau kennen beide eine Gesamtmobilitätsstrategie, trennen aber die Finanzierung und die Umsetzungskonzepte der jeweiligen Verkehrsbereiche. Die sollten wir uns zum Vorbild nehmen. Die koordinierte Gesamtmobilität darf nicht bedeuten: mehr Verwaltung, mehr Lenkung und weniger parlamentarische Kontrolle. Gesamtmobilität muss bedeuten: mehr Wirkung für jeden eingesetzten Franken und eine leistungsfähige Infrastruktur für alle Verkehrsträger.
Darum lautet unsere Haltung: Ja zu einer Gesamtstrategie. Ja zu Investitionen in die Mobilität unseres Kantons. Aber nein zu einem Instrument, bei dem wir heute strukturelle Mängel beschliessen und deren Korrektur erst 2031 möglich ist. Ich bitte Sie deshalb, dem

Rückweisungsantrag zuzustimmen. Sollte dieser abgelehnt werden, wird die SVP-Fraktion die Vorlage überzeugt ablehnen.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Das PGM ist mit einer Holding vergleichbar: Es bildet das Dach über die Gesamtverkehrsplanung, den öV und den Veloverkehr. Diese Bündelung der Kräfte in einem Programm erachten wir als grossen Vorteil für eine gemeinsame Zukunft aller Verkehrsträger. Die Vernehmlassung und auch die nachfolgenden Anträge von verschiedenen Parteien haben es gezeigt: Grundsätzlich sind alle bis auf die SVP-Fraktion dem PGM positiv gestimmt. Doch wie man es so kennt, sind doch nicht alle unter diesem Dach gleicher Meinung. Nicht alle sind mit den einzelnen Massnahmen einverstanden. Jede Gruppe von Verkehrsteilnehmern, jede Region wird zum Partikularinteressenten. Wir sind der Meinung, dass das der falsche Weg ist. Das PGM ist ein Konstrukt, das gestärkt, aber auch verbessert werden muss. Es wird aber nicht stärker, wenn sich die einzelnen Gruppen aller Verkehrsteilnehmer nur für ihre Anliegen einsetzen. Es muss ein gemeinsamer Weg gefunden werden. Wir sehen das PGM als Start-up, das sich in den nächsten Jahren etablieren und verbessern muss. Gerade beim Bauprogramm sehen wir aber die Projekte zwischen Stadt und Land ausgewogen aufgeteilt. Grossprojekte wie Umfahrungen sind wichtige Elemente für die einzelnen Regionen. An dieser Priorisierung möchten wir nicht rütteln. Wir glauben daran, dass das PGM als Gesamtes nicht die Flughöhe für einzelne Fussgängerstreifen hat. Mit dem Mantelerlass zur künftigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs werden wir auch die Grundlagen für das PGM schaffen. Nur mit genügend finanziellen Mitteln wird es möglich sein, die einzelnen Projekte in einem einigermassen akzeptablen zeitlichen Rahmen umzusetzen. Zum Schluss bitte ich alle Parteien, einen Kompromiss einzugehen. Für uns heisst das, dass das PGM nicht ausgereift ist. Das PGM erarbeitet aber Lösungen für sämtliche Verkehrsteilnehmer und für sämtliche Regionen des Kantons Luzern. Lassen wir das PGM nicht bereits am Anfang durch überhöhte Forderungen einzelner Gruppierungen auseinanderfallen. Zeigen wir uns kompromissbereit und sagen Ja zum PGM. Aus diesem Grund wird die FDP-Fraktion die sechs Anträge der VBK unterstützen. Den Antrag der Mitte-Fraktion zu den flankierenden Massnahmen des Bypasses werden wir ebenfalls unterstützen. Dieser Antrag ersetzt zwei Anträge aus der VBK. Alle anderen Anträge werden wir ablehnen. Zum Schluss noch eine persönliche Einschätzung. Mit einer kompromissfähigen Politik gewinnen wir keinen Blumentopf und wir wissen, dass wir damit auch keine Wahlen gewinnen.

Für die SP-Fraktion spricht Sarah Bühler-Häfliger.

Sarah Bühler-Häfliger: Mit dem PGM liegt erstmals ein Instrument vor, das die verschiedenen Verkehrsträger und Mobilitätsmassnahmen des Kantons in einem Gesamtzusammenhang betrachtet. Aus Sicht der SP-Fraktion ist dieser verkehrsmittelübergreifende Ansatz grundsätzlich richtig und wichtig. Positiv beurteilen wir insbesondere das neue Kapitel zum Bezug des Massnahmenprogramms zur Strategie. Der Zusammenhang mit dem 4V-Prinzip und dem Mobilitäts- und Verkehrsmanagement wird damit deutlich besser aufgezeigt als in den vorhergehenden Massnahmen. Die stärkere Berücksichtigung des Gesamtverkehrsaspekts bei Strassenprojekten ist ein Fortschritt, und das wird auch deutlich im neuen Namen des Aufgabenbereichs «strassengebundene Mobilität» statt nur «Strassen». Wir begrüssen, dass die Behindertengleichstellung und Barrierefreiheit jetzt endlich das Gewicht erhalten, das sie seit 20 Jahren bereits haben müssten. Dass dafür zusätzliche 41 Millionen Franken vorgesehen sind und die Massnahmen gebündelt und damit effizienter umgesetzt werden sollen, ist angesichts des bestehenden Handlungsbedarfs richtig. Auch bei der Velonetzplanung und beim öV sind gegenüber der Vernehmlassung Verbesserungen erkennbar. Insgesamt würdigen wir deshalb positiv, dass das PGM wichtige Schritte in Richtung einer integrierten Mobilität macht. Trotzdem weist das PGM aus Sicht der SP-Fraktion noch wesentliche Lücken und Verbesserungspotenzial auf. Die Anträge der VBK zielen aus Sicht der SP-Fraktion meist auf eine Verbesserung des PGM, deshalb werden wir diese Anträge mehrheitlich annehmen; bei einigen sind wir auch gespalten. Den übrigen Anträgen der Mitte und der Grünen, und unseren eigenen natürlich, werden wir mehrheitlich zustimmen, weil auch diese eine Verbesserung des

Programms zum Ziel haben. Eine grosse Schwäche liegt für uns darin, dass das Programm bei der Steuerung der zukünftigen Mobilität zu wenig verbindlich ist. Wenn wir Mobilität im Sinn des Zumolu weiterentwickeln und gleichzeitig unsere Klima- und Nachhaltigkeitsziele erreichen wollen, müssen wir nicht nur Projekte auflisten, sondern auch festlegen, wohin sich unser Verkehrssystem entwickeln soll. Dazu gehören insbesondere konkrete und messbare Ziele für den Modalsplit. Im PGM fehlen solche Zielgrössen weiterhin. Damit bleibt letztlich offen, wie der Kanton die angestrebte Verlagerung und Vermeidung von Verkehr tatsächlich messen und steuern will. Ein zweiter wesentlicher Punkt ist die Busbeschleunigung. Gerade dort besteht grosser Handlungsbedarf. Verspätete Busse beeinträchtigen die Qualität und Attraktivität des öV und damit letztlich auch die angestrebte Verlagerung auf den flächeneffizienten Verkehr. Wir vermissen ein klares und verbindliches Bekenntnis zur raschen Umsetzung von Busbeschleunigungsmassnahmen. Vieles wird auf spätere Umsetzungsperioden verschoben oder an grössere Infrastrukturprojekte gekoppelt. Das ist aus unserer Sicht zu langsam und zu wenig verbindlich. Es ist wichtig, dass wir hier vorwärtsmachen und nicht jahrelang auf Verbesserungen warten müssen. Bis dahin stecken die Busse immer weiter im Stau fest. Um auch der Busbeschleunigung die gleiche Gewichtung zu geben, neben dem neuen Verfahren für Grossprojekte, haben wir deshalb unsere Bemerkung zur Bestärkung der Busbeschleunigung eingegeben. Auch der Fussverkehr ist im Massnahmenteil weiterhin nicht eigenständig verankert. Dadurch wird es schwierig, die entsprechenden Massnahmen transparent zu beurteilen, zu priorisieren und ihre Finanzierung nachzuvollziehen. Wenn das PGM tatsächlich ein Gesamtmobilitätsprogramm sein soll, dann muss es auch den Fussverkehr berücksichtigen oder zumindest notwendige Koordinationsmassnahmen mit den anderen Verkehrsteilnehmenden. Schliesslich erwarten wir bei der Priorisierung der Projekte eine ausgewogene Gewichtung: Verbesserungen beim öV, beim Fuss- und Veloverkehr, bei der Verkehrssicherheit, der Klimaverträglichkeit sowie bei der Wohn- und Aufenthaltsqualität müssen gleichwertig gewichtet werden wie Verbesserungen im Verkehrsfluss. Unser Fazit fällt deshalb differenziert aus: Wir begrüssen die grundsätzliche Idee und die neue Systematik des PGM. Der Schritt von mehreren Einzelprogrammen zu einer verkehrsmittelübergreifenden Gesamtplanung ist ein Fortschritt. Wir werden deshalb den Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion ablehnen. In der vorliegenden Form ist das PGM für uns noch nicht konsequent genug. Es braucht noch Verbesserungen und eine gleichwertige Priorität für die Busbeschleunigung. Dafür und für weitere wichtige Anliegen werden wir uns bei den einzelnen Anträgen einsetzen. Wir werden auf das Vorlage eintreten und uns in der weiteren Beratung dafür starkmachen, dass das Programm seinem Namen tatsächlich gerecht wird: Ein Gesamtmobilitätsprogramm, das alle Verkehrsmittel zusammendenkt und die Mobilität des Kantons nicht nur verwaltet, sondern zukunftsgerichtet steuert.

Für die Grüne Fraktion spricht Samuel Zbinden.

Samuel Zbinden: Weil der Bus im Surental am Morgen immer im Stau steht, verpasst Verena in Sursee ihren Anschluss auf den Zug – sie muss also das Auto nehmen, um nach Neuenkirch zur Arbeit zu fahren. Weil der Veloweg über die Seebrücke so gefährlich ist, getraut sich Paul nicht, das Velo zu nehmen, um vom Maihof ins Alpenquai zu fahren – also nimmt er den Bus; aber der steckt auch im Stau. Weil Miranda das Trottoir entlang der Hauptstrasse nach Büron zu unangenehm ist, fährt sie mit dem Auto zum Dorfladen. Das alles sind Beispiele, weshalb Menschen ganz konkret ihr Mobilitätsverhalten nicht ändern, weil die Infrastruktur respektive das öV-Angebot nicht genügt. Unser Rat hat 2023 mit Zumolu die Strategie für einen flüssigen, sicheren und klimafreundlichen Verkehr verabschiedet. Wesentlicher Pfeiler ist dabei das 4V-Prinzip, ein wissenschaftliches und kein politisches Konzept, das eine Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs auf flächeneffiziente Verkehrsmittel vorsieht. Der Planungsbericht wurde entsprechend vom Kantonsrat und auch der Grünen Fraktion deutlich gutgeheissen. Die damit einhergehende integrierte, gesamtheitliche Planung von Infrastrukturprojekten über alle Mobilitätsformen hinweg, ist zukunftsweisend und Grundlage für eine nachhaltige Mobilität. Heute diskutieren wir mit dem PGM die wesentlichen Infrastrukturmassnahmen, welche sozusagen Fleisch an

den Knochen dieser Vision bringen sollen. Die nun vorliegende Massnahmenplanung widerspiegelt diese Strategie des Kantons nur bedingt. Es ist klar: Eine Mobilitätswende ist zwingend notwendig, diesbezüglich sind wir uns alle einig. Denn bereits heute stehen wir vor massiven Herausforderungen: Die Busse bleiben immer öfter im Stau stecken, das öV-Angebot auf dem Gleis kann erst mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs (DBL) verbessert werden, und die Veloinfrastruktur ist lückenhaft. Es ist klar: Die bisherige kantonale Verkehrspolitik mit ihrem einseitigen Fokus auf den MIV ist ein Irrweg. Mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum und der zunehmenden Verdichtung des Kantons wird der Druck auf die Verkehrsinfrastruktur weiter zunehmen. Der Platz auf unseren Strassen wird im städtischen und im Agglomerationsraum immer enger. Nur schon die physikalischen Gesetze zwingen uns, einen einseitigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sehr kritisch zu hinterfragen. Hinzu kommt, dass Luzern die Klimaziele nur erreichen kann, wenn die Mobilität in Luzern klimaneutral wird. Der Verkehr hat mit über 30 Prozent Anteil an den territorialen Emissionen des Kantons einen entscheidenden Einfluss. Mit Blick auf den alarmierenden Hitzesommer 2026 ist also eine klimafreundliche Mobilität von enormer Bedeutung. Ich bin überzeugt, dass ganz viele Menschen im Kanton Luzern gerne auch mal aufs Auto verzichten und vermehrt mit dem Bus, dem Velo oder zu Fuss unterwegs sein würden. Damit das möglich wird, braucht es aber eine bessere Infrastruktur für zuverlässige öV-Verbindungen und sichere Velowege, die sich nicht nur die Mutigsten zutrauen. Mit einer erfolgreichen Verlagerungspolitik schaffen wir – Bernhard Steiner – auf unseren Strassen den Platz für jene Personen, die wirklich auf das Auto angewiesen sind: das Gewerbe, die Logistik oder Menschen, welche sehr ländlich leben, oder Menschen mit körperlichen Einschränkungen, die Schreinerin, die viel Material mitführt, oder der Pflegefachmann, der im Schichtbetrieb arbeitet. Genau diese Personen sollen gut vorwärtskommen. Mit all diesen Fakten im Rucksack sollte der Fall klar sein: Wir müssen die Verkehrsinfrastruktur ökologischer und flächeneffizienter gestalten. Doch wie gesagt, das PGM tut das nur bedingt; und droht sogar, die alten Fehler in Beton zu giessen. Wie kommen wir zu diesem Schluss? Erstens werden dringlich notwendige Busbeschleunigungen in Luzern, Emmen, Horw, Kriens, in der Region Sursee und im Seetal auf Jahre hinaus verzögert. Busbeschleunigungen sind ein zentrales Instrument für einen zuverlässigen öV. Deren Nichtumsetzung kritisiert auch der Verbundrat VVL: «Verschiedene Busbeschleunigungsmassnahmen waren bereits in mehreren Bauprogramm-Generationen enthalten und warten noch immer auf ihre Realisierung.» Das Resultat ist klar: Die Busse bleiben auch die nächsten Jahre noch im Stau stehen. Schon heute gehören die Luzerner Busse im Vergleich zu den unpünktlichsten der ganzen Schweiz. Zweitens plant die Regierung munter neue Strassenprojekte, mit ungenügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis, die den Kanton in Zukunft hunderte von Millionen Baukosten verursachen, jahrzehntelange Planungskapazitäten der Verwaltung auffressen und gleichzeitig unser Stauproblem nicht lösen, sondern verschlimmern werden. Dazu gehören die verschiedenen Umfahrungsprojekte sowie die Reussportbrücke – eine neue Strasse mitten in der Stadt Luzern. Die Forschung sagt es seit Jahren: Ein Angebotsausbau für den MIV führt dazu, dass dieses Angebot genutzt wird, noch mehr Autoverkehr entsteht und die ausgebauten Strassen in kürzester Zeit wieder verstopft sind. In der fachlichen Beurteilung des Kantons haben Umfahrungsprojekte im Vergleich zu Varianten ohne neue Strassen ungenügend abgeschlossen. Wir werden mit diesen Projekten nur die Nadelöhre verschieben – die verstopfte Infrastruktur an der Siedlungsgrenze wird bleiben. Auch hier setzt die Regierung mit dem PGM den gegenteiligen Anreiz, den sie gemäss der Mobilitätsstrategie setzen müsste – wir laden die Menschen ein, möglichst weiter das Auto zu nehmen, statt einen besseren öV und vernetzte Velowege zu bauen. Drittens dauert es mit dem vorliegenden Programm deutlich zu lange, bis das Luzerner Velonetz vernetzt, sicher und durchgehend umgesetzt wird. Es fehlen auch die notwendigen Mittel, um das Velonetz gemäss den gesetzlichen nationalen Bestimmungen abzuschliessen. Sehr viele Menschen würden öfters mit dem Velo zur Arbeit oder zu Freizeitaktivitäten fahren, aber dazu braucht es eine sichere und durchgehende Infrastruktur. Auch hier gilt es, deutlich mehr zu investieren, schneller vorwärtszumachen, damit die Menschen vermehrt aufs Velo umsteigen. Entsprechend hat

die Grüne Fraktion zu all diesen Bereichen Anträge gestellt. Anträge von anderen Parteien, die im Sinn des Zumolu das 4V-Prinzip stärken, werden wir unterstützen. Anträge, welche im Widerspruch zur 4V-Strategie stehen, lehnen wir ab. Die Grüne Fraktion tritt auf die Vorlage ein und lehnt den Rückweisungsantrag ab. Wir wollen uns dieser Diskussion stellen. Wie wir uns in der Schlussabstimmung verhalten, hängt vom Ergebnis der Detailberatung ab.

Für die GLP-Fraktion spricht Franziska Rölli.

Franziska Rölli: Das PGM bringt zum ersten Mal die wichtigsten Arten der Mobilität im Kanton Luzern in einem Programm zusammen. Insgesamt hat das bereits zu einigen Verbesserungen für eine gesamtheitlichere Verkehrsinfrastrukturplanung geführt. An ein paar Stellen besteht jedoch aus unserer Sicht noch Anpassungsbedarf. Mehr dazu direkt bei den entsprechenden Anträgen. Bezüglich des Massnahmenteils sind wir nicht mit allen Priorisierungen glücklich. Insgesamt dürfte sich das Programm aus unserer Sicht noch stärker an den Zielen des Zumolu ausrichten. Insbesondere die Busbeschleunigung wird aus unserer Sicht nach wie vor zu wenig berücksichtigt. Da die Komplexität sehr hoch ist und sich das Vorziehen einzelner Massnahmen zwangsläufig auf andere Massnahmen verzögernd auswirken würde, verzichten wir jedoch darauf, für die Beschlussperiode grössere Änderungen einzufordern. Aus unserer Sicht ist der Verzicht auf klare Zielsetzungen und Indikatoren im PGM, respektive die Referenzierung auf bereits existierende Ziele und Indikatoren, absolut unzureichend. Die Infrastruktur- und sonstigen Massnahmen, die mit dem PGM priorisiert werden, sind nicht Mittel zum Zweck, sondern sollen die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und eine Transformation zu einem klimaverträglichen Verkehrssystem sicherstellen. Wir begrüssen deshalb, dass der Regierungsrat bereit ist, entsprechende Indikatoren im AFP und der Jahresrechnung hinzuzufügen. Insgesamt ist das vorliegende PGM aus unserer Sicht eine passable erste Ausgabe des neuen Instruments und wir werden somit auf die Vorlage eintreten und ihr zustimmen.

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

Fabian Peter: Wir haben in den Eintretensvoten bereits viele Anliegen gehört. Ich werde jetzt nicht auf diese Punkte eingehen, denn bei den Anträgen werden wir auf alle diese Punkte zurückkommen. Das ist sicher auch im Sinn der Effizienz richtig. Es ist uns aber wichtig, übergreifend einige Punkte darzulegen. Der Kanton Luzern will langfristig als Wohn- und als Wirtschaftsstandort attraktiv bleiben. Dazu gehört eine gute Erreichbarkeit aller Kantonsteile mit allen verschiedenen Verkehrsträgern, differenziert nach den entsprechenden Kosten-Nutzen-Verhältnissen der Verkehrsträger respektive auch dort, wo sie sinnvoll eingesetzt sind. Ihr Rat hat den Planungsbericht Zukunft Mobilität 2023 zustimmend zur Kenntnis genommen. Das war die Grundlage für das PGM. Damit wurden die strategischen Stossrichtungen und Ziele für die Mobilität in unserem Kanton damals festgelegt. Mit dem vorliegenden erstmaligen PGM geht es nun darum, die Massnahmen für eine funktionierende Mobilität festzulegen, zu bündeln und umzusetzen. Zum ersten Mal soll unser Kanton nun ein verkehrsmittelübergreifendes Programm für die Mobilität erhalten. Eigentlich können Sie das gut mit der Botschaft «Verkehr ‘45» des Bundesrates vergleichen, mit der man zum ersten Mal die Bahn, die Nationalstrassen und die Agglomerationsprogramme in einer Übersicht zusammen für die ganze Schweiz zur Diskussion stellt. Unser Rat versteht, dass auch eine gewisse Kritik entsteht, wenn gewohnte Instrumente in ein Neues überführt werden. Eine gewisse Kritik gehört dazu, wenn man etwas ändert. Vielleicht ist es beim ersten Mal noch nicht perfekt gelungen. Wir haben aber einige Punkte diskutiert, auch mit der zuständigen Kommission. Wir haben die Kritik auch nach der Vernehmlassung mitgenommen. Aber wir sind aus unserer Sicht auf einem guten Weg, und es ist vor allem gut koordiniert. Wir sind überzeugt, dass gerade in der Mobilität mit verschiedenen Verkehrsmitteln und unterschiedlichen Infrastrukturen eine übergeordnete Koordination mittlerweile zwingend ist, denn wir sind mehr Menschen, der Platz bleibt gleich, und die Koordination der verschiedenen Infrastrukturen, aber auch der Verkehrsmittel ist umso wichtiger geworden. Das PGM bietet genau diese Funktion. Das war früher mit den drei Instrumenten, nämlich mit dem Bauprogramm, dem Radroutenkonzept und dem öV-Bericht, die auch in unterschiedlichen Zeiträumen beraten wurden, aus unserer Sicht

zu wenig der Fall. Das Programm ist nun das zentrale Instrument zur Koordination aller Massnahmen im Mobilitätsbereich. Deshalb schliesst es verschiedene bisherige Instrumente und Berichte mit ein, also das Bauprogramm für die Kantonsstrassen, den öV-Bericht und das kantonale Velokonzept. Das Massnahmenprogramm im Gesamtprogramm basiert auf den strategischen Vorgaben des Zumolu. Mit dem PGM garantieren wir eine langfristige koordinierte Planung für die Mobilität im Kanton Luzern. In der Kommissionsberatung kamen verschiedene Bemerkungen und Anträge zur Diskussion. Wir werden darauf eingehen.
Wie bereits erwähnt, handelt es sich um das erste PGM. Wir werden natürlich auch weitere Entwicklungen mitnehmen und haben das in der Kommissionsarbeit entsprechend bestätigt. Gerade die Messbarkeit und die Regionalität sollen weiterhin gut abgebildet werden. Ich werde mich beim Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion dazu äussern. Bezüglich Strassen und öV muss man aber auch die Kompetenzen verstehen. Daran ändern wir mit dem PGM nichts. Die Kompetenzen für den Verbundrat, der den öV am Schluss bestellt, sind im Gesetz festgelegt. Das steht heute nicht zur Diskussion. Im PGM wird der bisherige öV-Bericht abgebildet. Insgesamt ist es eine übergreifende Vorlage, die alles miteinander verbindet und koordiniert, und ich glaube, das ist wichtig. Es gehört zur politischen Haltung der verschiedenen Fraktionen, dass nicht alle gleicher Meinung sind. Es ist wahrscheinlich ein Ding der Unmöglichkeit, bei der Umsetzung der Mobilität eine Einheit zu finden, weil die Prioritäten in den entsprechenden Fraktionen etwas unterschiedlich sind. Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen. Wir gehen bei den Anträgen auf die entsprechenden Themen ein.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Bernhard Steiner: Rückweisung an den Regierungsrat.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Antrag lag der Kommission vor und wurde mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt.

Bernhard Steiner: Die SVP-Fraktion beantragt die Rückweisung dieser Vorlage. Nicht, weil Strassenprojekte verhindert oder der öV geschwächt werden sollen. Im Gegenteil, wir wollen, dass die notwendigen Projekte rasch, transparent und finanzierbar umgesetzt werden. Deshalb möchten wir mit einem Argument aufräumen, nämlich der Behauptung, dass eine Rückweisung das Strassenbauprogramm gefährdet. Das ist so einfach nicht haltbar. Der Gesetzgeber hat genau diesen Fall nämlich geregelt. In § 112a des Strassengesetzes heisst es ausdrücklich: «Ist das neue Massnahmenprogramm bis Ende 2026 nicht beschlossen, bleibt für die Kantonsstrassen bis zu dessen Beschluss die Planung gemäss dem Bauprogramm 2023–2026 gültig.» Eine Rückweisung schafft also keinen planungsrechtlichen Stillstand.
Das eigentliche Problem liegt aber woanders. Wir sollten heute ein Programm mit 148 Massnahmen und 396 Millionen Franken Aufwand beschliessen, obwohl für die Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete nur 330 Millionen Franken erwartet werden. Das Programm ist bewusst um 20 Prozent überladen. Gleichzeitig bleiben aus dem bisherigen Bauprogramm rund 165 Millionen Franken an noch nicht geplanten oder ausgeführten Vorhaben übrig. Unser Problem ist also nicht, dass uns die Projekte ausgehen. Unser Problem ist die Priorisierung. Genau diesbezüglich ist die Vorlage nicht genügend ausgereift. In der Vernehmlassung verlangen die Gemeinden und Verbände mehr Transparenz, ein messbares Monitoring und eine ausgewogenere regionale Betrachtung. Der Mitwirkungsbericht hält auch fest, dass die Bewertung vieler Massnahmen auf sehr dünnen Grundlagen beruht und die Ergebnisse nicht so transparent dokumentiert werden können, dass auch Dritte sie vollständig nachvollziehen können. Unsere eigene Vernehmlassung kritisiert zusätzlich eine starke Orientierung an der Verkehrslenkung und Verlagerung anstatt an konkreter Engpassbeseitigung, an den grossen Sammelgefässen und an der Vermischung von sehr unterschiedlichen Aufgaben in einem einzigen politischen Gesamtbeschluss. Deshalb sagen wir Koordination Ja, Paketbeschluss Nein. Weisen wir die Vorlage zurück und verlangen ein schlankes, transparentes und modular aufgebautes Programm, damit unser Rat erkennt, welche Priorität in welchem Projekt liegt und wer die politische Verantwortung übernimmt. Eine Rückweisung ist kein Baustopp, sondern parlamentarische Verantwortung.

Guido Roos: Die SVP-Fraktion will die Vorlage zurückweisen. Was geschieht danach? Ich mache Sie auf den Antrag des Regierungsrates aufmerksam, die in der Beilage 1 aufgeführten Planungs- und Realisierungsmassnahmen der Beschlussperiode 2027–2030 zu beschliessen. Es geht nicht um den vorangehenden Berichtsteil. Mit einer Rückweisung erteilen wir dem Regierungsrat einen mindestens zweijährigen Planungsprozess. Das braucht Zeit und Geld und mehr Personal in der Verwaltung. Das wollen Sie aber nicht. Sie möchten ja, dass gebaut und nicht geplant wird. Bernhard Steiner hat erklärt, dass der Überhang von 20 Prozent falsch ist. Das war bereits im alten Bauprogramm so. Das war schon immer so, weil man weiss, dass es immer wieder zu Verzögerungen kommt. Das ist nichts Neues. Ich appelliere an die Rastmitglieder aus dem Hinterland, Entlebuch und Seetal: Wenn wir die Vorlage zurückweisen und das bestehende Programm für zwei weitere Jahre gilt, gehört der besondere Umgang mit den Umfahrungen Eschenbach und Wolhusen nicht dazu, sondern wird abgelehnt. Seien Sie sich dessen bewusst. Ich appelliere an die SVP-Mitglieder: Stimmen Sie diesem Rückweisungsantrag nicht zu.

Samuel Zbinden: In unserem Eintretensvotum habe ich einiges an Kritik geäussert. Deshalb nun ein paar lobende Worte. Aus Sicht der Grünen Fraktion ist das PGM in Bezug auf den strategischen Aufbau und die fachliche Arbeit sehr gut und ein wichtiger Schritt in Richtung zukunftsfähiger Mobilität. Mit der Priorisierung und der politischen Gewichtung der Massnahmen sind wir zwar nicht einverstanden, aber den Grundaufbau unterstützen wir explizit. Das dreistufige Bewertungsverfahren ist sehr klar und sachlich aufgebaut. Mobilität ist viel mehr als nur Strassenbau, Auto, Bus, Velo und Fussgänger. Mobilität braucht Vernetzung und die Integrierung der verschiedenen Verkehrsträger. Die Luzernerinnen und Luzerner sind nicht entweder im Team Auto, im Team Velo oder im Team öV, sondern sie benutzen alle verschiedenen Verkehrsträger in unterschiedlichen Situationen und Lebensphasen. Unserer Meinung nach wird diese Realität im PGM gut abgebildet. Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen steht im Zentrum. Dann wird mittels Massnahmen aufgezeigt, wie diese Bedürfnisse mit der entsprechenden Infrastruktur abgewickelt werden können. Wir unterstützen diese Grundlagenarbeit und lehnen deshalb den Rückweisungsantrag ab. Bernhard Steiner wünscht sich einen schlanken, modularen Bericht, der nicht überladen ist und der Verwaltung zu viele Planungsressourcen aufbürdet. Stimmen Sie doch unserem Antrag zu und streichen die Umfahrungen, dann wird das Programm schlanker und modularer.

Sarah Bühler-Häfliger: Die SP-Fraktion anerkennt, dass das PGM ein Fortschritt in Richtung einer gesamthaft betrachteten integrierten Mobilität ist. Das PGM hat einige Kinderkrankheiten, doch mit ein paar Verbesserungen, die wir jetzt angehen können, kann es ein ganz passables erstes Programm werden. Es ist nicht Zumolu-konform, alle Massnahmen allein auf die Leistungsfähigkeit der Strasse auszulegen, wie das die SVP-Fraktion möchte. Es gibt noch andere, ebenso wichtige Kriterien. Die parlamentarische Nachvollziehbarkeit und auch die finanzielle der Massnahmen und Sammelrubriken scheint uns gegeben zu sein. Gerade die strikte Unterstellung des öV unter Wirtschaftlichkeit und Nachfrage entspricht nicht der kantonalen Strategie gemäss Zumolu. Vielmehr werden, wenn die Kriterien nur einseitig betrachtet werden, die externen Kosten der verschiedenen Verkehrsmittel ignoriert. Diese müssen wir aber unbedingt auch einrechnen. Das PGM ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die SP-Fraktion lehnt den Rückweisungsantrag ab.

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

Fabian Peter: Es ist klar, dass die Regierung Sie bittet, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Ich gehe auf einige Punkte ein, die beim Eintreten von Bernhard Steiner erwähnt wurden. Zuerst komme ich zu den Strassenprojekten, insbesondere zum MIV. Sie haben gesagt, dass jedes Projekt einen Gesamtnutzen hat, der nachgewiesen werden müsse. Jedes Projekt hat einen Gesamtnutzen für das Verkehrssystem. Aber nicht jedes Projekt kann diesen Nutzen nachweisen. Es ist integral zu verstehen, denn die Strassen und die Infrastrukturen wirken erst dann, wenn sie mit den anderen Massnahmen im System zusammenwirken. Ich komme nun noch auf das Velo zu sprechen. Ich bin der Meinung, dass die Umsetzung auf einem Bundesgesetz beruht und wir etwas tun müssen. Wir können nicht einfach nichts

tun. Die Massnahmen sind abgestimmt, auch mit der Richtplanrevision, die ausserdem den Velonetzplan, den wir Ihnen in bald vorlegen, enthält. Das ist ein Auftrag des Bundes. Beim öV ist es wichtig, dass die Infrastrukturmassnahmen mit dem Angebot abgestimmt sind, für welches der Verbundrat wiederum zuständig ist. Darauf haben wir stark darauf geachtet. Sie haben gesagt, dass es zwischen den Regionen nicht ausgeglichen sei. Wir haben in der Beilage 3 der Botschaft aufgezeigt, welche Massnahmen in welchen Wahlkreisen enthalten sind. Wir haben aufgezeigt, welche Kosten respektive welche Investitionen in welchen Regionen bestehen. Ich kann Ihnen sagen, dass die Landschaft mindestens gleich stark profitiert wie die Agglomeration. Das ist ganz wichtig. Das war auch dem Regierungsrat wichtig. Wir haben auch anlässlich der Finanzierung, die wir letzte Woche beraten haben, erklärt, dass kein Ausspielen von Stadt und Land stattfinden soll, sondern dass wir für alle eine gute Mobilität gewährleisten können. Zum Thema der Überbuchung unterstütze ich das Votum von Guido Roos. Es war auch bis anhin so, dass man beim Bauprogramm immer 20 Prozent überbucht hat. Weshalb? Sie wissen, dass beispielsweise die Umfahrung Beromünster von Ihrem Rat genehmigt wurde. Das Volk hat ebenfalls zugestimmt. Aber wir können noch nicht bauen, denn vor Gericht sind noch Einsprachen hängig. Grosse Projekte können für zwei bis vier Jahre vor Gericht landen. Wenn wir nicht überbuchen, können wir nichts mehr tun, weil wir keine Reserven haben. Wir benötigen Reserven, damit wir, wenn Projekte aufgrund von Einsprachen oder Beschwerden stehenbleiben, andere weiterziehen respektive weiterplanen können. Zu den Stichworten schlank und Transparenz: Sie haben erwähnt, dass es über 300 Massnahmen sind. Wenn wir alle Details transparent ausweisen müssten, dann wäre das Programm nicht mehr schlank. Das ist ein Widerspruch, denn schlank und transparent bei 300 Massnahmen ist sehr schwierig. Sie haben auch gesagt, dass die Priorisierung nicht richtig ist. Man hätte bei der Diskussion in der Kommission oder auch im Rat jederzeit Priorisierungen setzen können, welches Projekt Sie nach vorn oder nach hinten schieben wollen. Wichtig ist, dass wir insgesamt nicht mehr umsetzen können, weil wir uns aufgrund der personellen Möglichkeiten in einem gewissen Korsett befinden. Wir sind überzeugt, dass wir Ihnen eine gute Vorlage präsentiert haben, die vor allem auf die Koordination und auf die Abstimmung Wert legt. Wie beim Bauprogramm in der Vergangenheit haben wir das bezüglich der Strassenprojekte fortgeführt. Es ist richtig, dass die Rückweisung einen grossen administrativen Aufwand generieren würde. Guido Roos hat das ebenfalls erklärt. Der genaue Ablauf müsste noch geklärt werden. Es ist aber definitiv so, dass ein grosser administrativer Aufwand entstehen würde. Das Bauprogramm behält seine Gültigkeit. Das ist richtig. Alles, was im letzten Bauprogramm enthalten ist, können wir weiterplanen. Alles, was jetzt neu im PGM enthalten ist, könnten wir nicht weiterplanen, weil es keine Berechtigung gibt. In diesem Sinn kann ich die Aussage von Guido Roos bestätigen. Die Regierung ist überzeugt, dass ein guter Vorschlag vorliegt. Die gesamtverkehrliche Planung im Rahmen des PGM wird als richtig beurteilt und wir bitten Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 80 zu 22 Stimmen ab.

Auftrag VBK zu Allgemein: Der Regierungsrat wird beauftragt, das Instrument «Programm Gesamtmobilität» ab der 2. Ausgabe (2031–2034) auch für die Teile öffentlicher Verkehr und Velonetz in derselben Planungstiefe wie für die Strassenbaumassnahmen zu beschreiben.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Auftrag wurde von der Kommission mit 13 zu 0 Stimmen überwiesen. Es ist einer dieser Aufträge, der auf eine Verbesserung für die nächste Periode des PGM hinzielt. Wir haben über alle Fraktionen festgestellt, dass die Ausgewogenheit noch nicht gegeben ist, damit wir für alle Programmteile dieselbe Planungstiefe haben. Daher empfehle ich Ihnen, dem Auftrag zuzustimmen.

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

Fabian Peter: Wir sind mit diesem Auftrag einverstanden. Dieses Anliegen soll bei der zweiten Generation bestmöglich berücksichtigt werden. Bereits heute ist klar, dass beispielsweise die Velomassnahmen in der zweiten Generation des Programms vermehrt als konkrete Einzelmassnahmen ausgewiesen werden sollen. Damit wird die Transparenz

über die einzelnen Vorhaben noch erhöht. Aber auch dort bitten wir Sie, dass wir das Dokument einigermassen schlank halten können respektive nicht zu sehr aufblähen wollen. Wir werden nicht alle Massnahmen mit einem kleinen Kostenrahmen auflisten, sonst wird es zu unübersichtlich. Ich bin der Meinung, dass es Sinn macht, eine gewisse Grössenordnung zu halten, damit das Instrument auch übersichtlich bleibt. Das nehmen wir in diesem Sinn mit. Auch beim öV-Angebot muss eine passende Darstellungsform gefunden werden. Wir bitten Sie, dem Auftrag in diesem Sinn zuzustimmen.

Der Rat stimmt dem Auftrag mit 104 zu 0 Stimmen zu.

Auftrag VBK zu Allgemein: Der Regierungsrat wird beauftragt, ab dem nächsten Programm Gesamtmobilität (2031–2034) die Relevanzkriterien um ein Kriterium «regionale Erschliessung» (Erschliessung aller Raumtypen) zu ergänzen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Auftrag wurde von der Kommission mit 8 zu 5 Stimmen überwiesen. Die Mehrheit der VBK möchte mit einem Kriterium die regionale Gewichtung und Erschliessung bereits in Stufe 1 zusätzlich gewichten. Die regionale Gewichtung findet aber auch in Stufe 3 statt. Das war das Argument der Minderheit, den Antrag abzulehnen.

Franziska Rölli: Aus unserer Sicht wird diesem Kriterium bereits genügend Rechnung getragen. Zum einen liegt es in der Natur der Sache einer Strasseninfrastruktur, dass der Erschliessungscharakter mitgedacht wird. Ohne Erschliessungsbedürfnisse würde es keine Kantonsstrassen brauchen. Zudem wird dem Anliegen mit den bestehenden Kriterien «Verkehrsfluss MIV sicherstellen» und «Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkte (ESP)» bereits genügend Rechnung getragen. Weiter wird auch im dritten Priorisierungsschritt die ausgewogene regionale Verteilung der Vorhaben sichergestellt. Daher lehnt die GLP-Fraktion den Auftrag ab.

Samuel Zbinden: Meine Vorrednerin hat es bereits angetönt. Mit dem PGM wird ein dreistufiges Verfahren eingeführt. Im ersten Schritt wird fachlich beurteilt. Im zweiten Schritt wird geprüft, wo das Projekt in Bezug auf Sanierungsbedarf und Planungsreife steht. In einem dritten Schritt wird das Gesamtpaket beurteilt. Hier geht es auch um die regionalpolitische Perspektive. Im dritten Schritt, in der politischen Gesamtbeurteilung, wird genau auf eine ausgewogene räumliche Verteilung dieser Projekte geachtet. Das habe ich vorhin auch in mehreren Voten gehört. Die Landschaft wird angemessen vertreten. Das heisst aber, dass zuerst das Projekt fachlich beurteilt wird, dann aus planerischer Sicht und danach politisch und regional. Das macht Sinn. Wenn es auf Stufe 3 die regionalpolitische Gesamtbeurteilung nicht geben würde, könnten wir den Auftrag der VBK nachvollziehen. Wir sehen, dass die Relevanzkriterien auf Stufe 1 wegen des tieferen Verkehrsvolumens und der tieferen Siedlungsdichte für die Landschaft teilweise schwierig zu erreichen sind. Aber genau deshalb gibt es Stufe 3. Der Auftrag der VBK will quasi, dass die räumliche Verteilung gleich noch einmal in Stufe 1, die fachliche Beurteilung kommt. Das wäre nicht nur doppelt gemoppelt, sondern schlicht der falsche Ort. Die räumliche Verteilung ist kein fachliches Kriterium, sondern ein regionalpolitisches. Deshalb lautet die Frage an die Mehrheit der VBK an dieser Stelle: Was ist die sachliche Begründung, dass die räumlich verteilte regionale Erschliessung doppelt in die Bewertung dieser Projekte einfliessen soll? Die Grüne Fraktion lehnt den Auftrag ab.

Caroline Rey: Der Auftrag ist für einen grossen Teil der SP-Fraktion schwer greifbar. Die Erklärung der Verwaltung, dass die regionale Erschliessung bereits im Kriterium «Erreichbarkeit» subsumiert ist, war für uns schlüssig. Wichtiger erscheint uns das Kriterium der Siedlungsverträglichkeit, wofür wir einen separaten Auftrag eingereicht haben. Ein Teil der SP-Fraktion stimmt dem Auftrag zu, um die Gleichberechtigung aller Regionen zu unterstreichen.

Bernhard Steiner: Die zuverlässige Erschliessung der Regionen und Raumtypen muss in der Priorisierung noch mehr Gewicht erhalten. Gegenüber den städtischen Kriterien, wie beispielsweise bei den Agglomerationen, in denen wir eine gewisse Priorisierung sehen, muss man hier Gegengewicht geben. In diesem Sinn stimmt die SVP-Fraktion dem Auftrag zu.

Guido Roos: Gerne erläutere ich Ihnen die Haltung der Mitte-Fraktion und gehe auf die Frage von Samuel Zbinden ein. Was ist die Überlegung dahinter? Die Autobahnen sind die Hauptschlagader des strassengebundenen Verkehrs. Das wissen wir alle. Wir wissen auch, wie sie finanziert werden, nämlich vom Bund. Insofern hat der Bund in den letzten Jahrzehnten einen wesentlichen Beitrag geleistet, damit sich die Gemeinden und Regionen, die an oder nahe der Autobahn liegen, wesentlich stärker entwickeln können. Sie sind überdurchschnittlich attraktiv geworden. Diese Situation führt dazu, dass der Kanton Luzern in den anderen Regionen, konkret im Seetal, im Entlebuch und im Raum Willisau-Wiggertal, eine besondere Rolle hat. Das gilt für den gesamten Raum, aber vor allem auch für die Regionalzentren. Hinzu kommt die Logik der Mittelverwendung der Agglomerationspolitik, bei der man die Mittel zwingend fristgerecht einsetzen muss. Das führt zu einer besonderen Rolle des Kantons. Daher ist es wichtig, dass wir dieses Kriterium schon auf dieser Ebene einfügen. In diesem Sinn und Geist stimmt die Mitte-Fraktion dem Auftrag zu.

Samuel Zbinden: Ich habe von Guido Roos Argumente gehört, weshalb die regionale Erschliessung ein Gegengewicht darstellt. Das hat auch Bernhard Steiner über die fachlichen Kriterien gesagt. Dieses Gegengewicht ist aber in diesem dreistufigen Verfahren enthalten. Wir haben die fachliche und die planerische Beurteilung und die politische Gesamtsicht. Weshalb soll die regionale Ausgewogenheit doppelt erscheinen und bereits in der fachlichen Beurteilung enthalten sein?

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

Fabian Peter: Wir bitten Sie, diesen Auftrag abzulehnen. Die im PGM verwendeten Kriterien stützen sich auf die gesetzten Ziele aus dem Zumolu, also die Strategie, die Ihr Rat zustimmend zur Kenntnis genommen hat. Die regionale Erschliessung ist wichtig. In der Beilage 3 haben wir versucht, die Ausgeglichenheit von Stadt und Land aufzuzeigen und wie viel in den Wahlkreisen investiert wird. Die regionale Erschliessung ist auch im Kriterium «Erreichbarkeit» subsumiert und berücksichtigt. In diesem Sinn erachten wir es als schwierig, das nochmals separat im Sinn der regionalen Erschliessung darzulegen.

Der Rat stimmt dem Auftrag mit 79 zu 26 Stimmen zu.

Auftrag Samuel Zbinden zu S. 5 ff. / 1 Einleitung: Der Regierungsrat wird beauftragt, im nächsten Programm Gesamtmobilität (2031–2034) aufzuzeigen, wie der Kanton die Klimaziele im Mobilitätsbereich erreicht, insbesondere mit welchen Massnahmen aus den Beschlussperioden die Ziele Vermeidung und Verlagerung erreicht werden.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Antrag lag der Kommission vor und wurde mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Samuel Zbinden: Ich habe vorhin bereits erwähnt, dass der Kanton Luzern bei den Klimazielen in der Mobilität nicht auf Kurs ist. Schauen Sie sich den Klimabericht an. Die Emissionen stagnieren auf sehr hohem Niveau. Die Verkehrsmenge nimmt sogar zu. Die Elektrifizierung des MIV wird zum Glück ihren Teil dazu beitragen, die Emissionen herunterzubringen. Aber, und das sagt auch der Klimabericht, das wird nicht reichen. Es braucht Massnahmen, um den Verkehr zu verlagern und zu vermeiden. Zu diesem Schluss kommt auch der Regierungsrat im Klimabericht. Daher wird im Klimabericht im Bereich der Verlagerung und Vermeidung des Verkehrs explizit auf die Umsetzung des PGM verwiesen. Das heisst, dass die Vorlage, die wir heute beschliessen, eine der zentralen Massnahmen gemäss Klimabericht ist, um unsere Verlagerungs- und Vermeidungsziele zu erreichen. Was ist nun aber im PGM zu lesen? Unter dem Stichwort «Klima» oder «Verlagerung» wird man im PGM wieder freundlich auf den Klimabericht oder das Zumolu verwiesen. Diese Themen würden dort abgehandelt. Aus meiner Sicht ist das ein klassischer Zirkelschluss. Der Klimabericht zeigt nämlich übergeordnet, was der Kanton tun muss, um das Klimaziel zu erreichen. Das Zumolu liefert die planerischen Grundlagen. Aber die konkrete Umsetzung läuft über das PGM. Deshalb muss das PGM aus unserer Sicht zwingend ausweisen, wie sich die verschiedenen Infrastrukturmassnahmen auf die Klimaziele und auf unsere Verlagerungsziele auswirken. Inwiefern hilft oder schadet ein Projekt unseren Zielen? Sehr einfach wäre die Rechnung bei Massnahmen wie der Reussportbrücke oder den

Umfahrungen. Ihr Effekt auf die Klimaziele oder auf die Verlagerungs- und Vermeidungsziele wäre katastrophal. Man kann die Projekte aus ideologischen Gründen trotzdem wollen, aber dann seien wir bitte ehrlich und weisen das so aus. Ich bitte Sie, dem Auftrag zuzustimmen.

Sarah Bühler-Häfliger: Die SP-Fraktion stimmt dem Auftrag zu. Die Umsetzung der Massnahmen wird bis jetzt zu wenig auf die Erreichung der Klimaziele bezogen. Bis jetzt fehlen klare Massnahmen, Ziele und Indikatoren, um aufzuzeigen, wie die Klimaziele im PGM abgebildet werden. Das soll im nächsten Programm verbessert werden.

Franziska Rölli: Auch aus unserer Sicht ist im PGM zu wenig ersichtlich, welche Ziele mit den beinhalteten Massnahmen erreicht werden sollen. Wir erwarten, dass das im nächsten Programm klar und transparent aufgezeigt wird, respektive auf bestehende Ziel- und Ist-Werte aus anderen Programmen referenziert wird. Aus diesem Grund unterstützt die GLP-Fraktion diesen Auftrag. Zudem unterstützen wir weitere Aufträge, die in diese Richtung zielen, namentlich die Aufträge 6 und 7.

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

Fabian Peter: Wir haben Verständnis für den Auftrag, bitten Sie aber, diesen abzulehnen. Dieses Anliegen soll beim Umsetzungs- und Wirkungsindikator bei der Massnahmen- und Umsetzungsplanung des Planungsberichts Klima und Energie versucht werden aufzunehmen. Dort ist die richtige Stelle. Wir haben verschiedene Sektoralpolitiken, respektive auch die entsprechenden Planungsberichte. Es macht Sinn, die Planung des Energie- und Klimathemas gebündelt zu halten und dort in geeigneter Form bei den Indikatoren zu berichten.
Das Monitoring erfolgt bei der Massnahmen- und Umsetzungsplanung der Klima- und Energiepolitik. Wir haben das Anliegen aber für das andere Instrument aufgenommen.

Der Rat lehnt den Auftrag mit 67 zu 33 Stimmen ab.

Auftrag Caroline Rey zu S. 11 / Relevanzkriterien: Der Regierungsrat wird beauftragt, ab dem nächsten Programm Gesamtmobilität (2031–2034) die Relevanzkriterien mit dem Kriterium «Siedlungsverträglichkeit» zu ergänzen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Antrag lag der VBK nicht vor.

Caroline Rey: Aus unserer Sicht erhält die Siedlungsverträglichkeit bei der Beurteilung von Massnahmen ein zu geringes Gewicht. Gerade im dicht besiedelten Gebiet, das bereits heute durch Mehrverkehr belastet ist, ist die Siedlungsverträglichkeit ein wichtiges Thema. Lärm- und Luftemissionen mindern die Wohn- und Lebensqualität massiv, und es droht ein Verlust der Aufenthaltsqualität. Deshalb möchte die SP-Fraktion die Siedlungsverträglichkeit als Relevanzkriterium im kommenden PGM ergänzen. Wird mehr Gewicht auf die Siedlungsverträglichkeit bei Strassenprojekten gelegt, so rücken auch flankierende Massnahmen als zentrale Bestandteile von solchen Projekten mehr ins Bewusstsein der Planerinnen und Planer.

Samuel Zbinden: Der Aspekt der Siedlungsverträglichkeit ist für jedes Mobilitätsprojekt entscheidend, insbesondere für die Akzeptanz bei der Bevölkerung. Deshalb ist es aus unserer Sicht sinnvoll, dieses Kriterium zur Beurteilung der Projekte zu ergänzen. Die Grüne Fraktion stimmt dem Auftrag zu. Ich komme nochmals auf meinen vorherigen Auftrag zurück, da ich mich nach dem Votum des Regierungsrates nicht noch einmal äussern wollte. Habe ich Regierungsrat Fabian Peter richtig verstanden, dass im Wirkungsbericht des Klimaberichts auf dieses Anliegen eingegangen werden soll? In dem Sinn, dass die Auswirkung der einzelnen Projekte auf das Klima ausgewiesen wird? Das ist entscheidend. Einfach nur zu sagen, wo wir beim Verkehr stehen, kann bereits jetzt im Klimabericht nachgelesen werden. Spannend wäre aber, die Auswirkungen jedes einzelnen grossen Projekts zu sehen.

Franziska Rölli: Auch dieses Kriterium wird aus unserer Sicht bereits genügend abgebildet. So besteht bereits das Kriterium «Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöhen.» Daher lehnt die GLP-Fraktion den Auftrag ab.

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

Fabian Peter: Zur Frage von Samuel Zbinden: Es wird nicht möglich sein, das für jedes Projekt im Wirkungsbericht zum Planungsbericht Klima abzubilden. Das würde den Rahmen sprengen. Aber wir werden versuchen, das Thema zweckmässig aufzuzeigen, aber sicher

nicht auf Projekttiefe. Wir bitten Sie, den vorliegenden Auftrag abzulehnen. Das geforderte Kriterium «Siedlungsverträglichkeit» ist aus unserer Sicht mit dem bereits angewendeten Kriterium «Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöhen» inklusiv Lärmbelastung bereits genügend abgedeckt. Deshalb ist dieses Kriterium nicht zusätzlich nötig.

Der Rat lehnt den Auftrag mit 81 zu 25 Stimmen ab.

Auftrag Samuel Zbinden/Sarah Bühler-Häfliger zu S. 22 ff. / 3 Verkehrsmittelübergreifende Strategie: Das nächste Programm Gesamtmobilität (2031–2034) soll klare Ziele für den Modalsplit definieren und alle Massnahmen auf die Wirkung auf den Modalsplit hin beurteilen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Auftrag lag der Kommission vor und wurde mit 7 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Samuel Zbinden: Damit der Kanton die Mobilität langfristig steuern und auch Zumolu-konform ausgestalten kann, ist der Modalsplit entscheidend, genauso wie vorhin die Klimaziele. Deshalb braucht es konkrete Modalsplitziele für die verschiedenen Verkehrsträger und Transparenz darüber, welche Auswirkungen die Massnahmen auf den Modalsplit haben. Warum der Modalsplit? Er spannt die Brücke zwischen dem Mobilitätsbedürfnis der Luzernerinnen und der Luzerner auf der einen Seite und verschiedenen Zielen des Kantons Luzern auf der anderen Seite. Beispielsweise den sorgfältigen Umgang mit unserem Boden, den Schutz vor Lärm, die Klimaziele und weitere Umweltziele. Nur wenn wir den Modalsplit in Richtung Flächeneffizienz bringen, haben wir eine Chance, diese Ziele überhaupt erreichen zu können. Wo stehen wir heute beim Modalsplit? 70 Prozent der Distanzen im Kanton Luzern werden mit dem MIV, 20 Prozent mit dem öV und nur 10 Prozent mittels Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt. Diese Verteilung stagniert, weil gerade im ländlichen Raum gute und verlässliche öV-Alternativen und Veloinfrastrukturen fehlen. Deshalb müssen wir nachbessern.

Sarah Bühler-Häfliger: Natürlich brauchen wir klare Ziele für den Modalsplit. Der Modalsplit steht im Zumolu und ist deshalb eine kantonale Strategie. Wie sich das gehört, müssen in einem kantonalen Programm die Ziele der Strategie definiert werden. Dann braucht es auch Indikatoren für die Umsetzung. Wir brauchen die Ziele als Steuerungsinstrument für die Massnahmen. Es macht einen Unterschied, ob wir für das Velo einen Modalsplitanteil von 15 Prozent erreichen wollen oder vielleicht sogar von 30 Prozent. Je nachdem müssen wir die Massnahmen für das Velo anders priorisieren. Ziel ist, was ein weiterer Vorteil ist, dass die Ziele pro Raumtyp differenziert ausgewiesen werden können. Das ist bis jetzt noch nicht so definiert. Auch das ist eine Verbesserungsmassnahme für das nächste Programm. Ich bitte Sie daher, diesem Auftrag zuzustimmen.

Guido Roos: Die Mitte-Fraktion steht dafür ein, dass wir den Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs und des öV verändern. Die Situation ist aber so, dass der jetzige Modalsplit sehr unterschiedlich ist, beispielsweise in der Stadt Luzern und der Agglomeration. Im ländlichen Raum ist er noch einmal ganz anders. Man müsste einfach zu Ende denken. Wenn wir bei jeder Massnahme das Ziel definieren, wird das einen unglaublichen Aufwand nach sich ziehen. Diese Massnahmen greifen beispielsweise auch in anderen Räumen. Früher oder später werden wir sagen, dass wir die Wirkungsziele messen und ein Reporting machen müssen, damit man das wirklich nachverfolgen kann. Das wird zu einem unglaublichen administrativen Monster werden. Aus diesen Überlegungen lehnen wir den Auftrag ab. Wir stehen aber für eine deutliche Verbesserung des Modalsplits ein.

Bernhard Steiner: Ein verbindliches Ziel für den Modalsplit macht die Wahl von bestimmten Verkehrsträgern direkt zum politischen Steuerungsziel. Aus Sicht der SVP-Fraktion wird damit auch die kritisierte Verkehrsverlagerung gefördert. Entscheidend müssen aber der Nutzen, die Erreichbarkeit und die Leistungsfähigkeit sein. Deshalb lehnen wir den Auftrag ab.

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

Fabian Peter: Die Regierung bittet Sie, diesen Auftrag abzulehnen. Weshalb? Bereits beim Planungsbericht Zumolu wurde auf das Ausweisen von konkreten Modalsplitzielwerten je

Verkehrsmittel verzichtet. Mit der Übersicht der Ziele pro Raumtyp wird die angestrebte Mobilitätsentwicklung in den verschiedenen Raumtypen aber illustriert und aufgezeigt, in welche Richtung sich die einzelnen Verkehrsmittel verändern sollen. Diese Richtung gibt man an, aber nicht in genauen Zahlen. Gemäss den Zielen pro Raumtyp soll der Anteil des MIV am Gesamtverkehr bis auf die urbanen Gebiete nicht wachsen. Im urbanen Raum soll der MIV gemäss Zielbild eher abnehmen. Die absolute Anzahl der MIV-Fahrten wird sich jedoch in den nächsten Jahren aufgrund der Prognosen erst noch einmal weiter erhöhen. Erst mit dem Angebot auf der Schiene können wir den Modalsplit effektiv verbessern. Dazu braucht es die entsprechenden Schlüsselprojekte des Bundes. Die Verkehrsleistung innerhalb des Kantons soll sich jedoch unterhalb der Prognosen entwickeln respektive am Zielbild gemäss Zumolu orientieren. Das ist wichtig, es braucht aber nicht festgebundene Ziele im PGM. Wir haben in der Kommission über die Indikatoren diskutiert, die im AFP aufgenommen werden sollen. Beim nächsten AFP gibt es den sogenannten Goldkanten-AFP, mit dem die Indikatoren für die nächsten vier Jahre frisch festgelegt werden. Dort sollen für das Monitoring und Controlling der PGM-Umsetzung und auch der Wirkung neue Indikatoren vorbereitet werden, auch zur Ablösung der bisherigen Indikatoren. Der AFP umfasst bereits heute je Aufgabenbereich Strasse und öV Indikatoren, die jährlich gemessen werden. Diese werden nun überprüft, angepasst und ergänzt. Diesbezüglich haben wir der VBK in Aussicht gestellt, das mit Ihnen entsprechend abzugleichen, um jährlich ein Monitoring zu erhalten. Wir bitten Sie deshalb, diesen Auftrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Auftrag mit 71 zu 32 Stimmen ab.

Sarah Bühler-Häfliger zieht den nachfolgenden Antrag zurück.

Auftrag Sarah Bühler-Häfliger zu S. 23 ff. / 3.2 Verkehrspolitische Ziele: Der Regierungsrat wird beauftragt, ab dem nächsten Programm Gesamtmobilität (2031–2034) Ziele zum Modalsplit basierend auf der Strategie Zumolu auszuweisen.

Auftrag Guido Roos zu S. 32: Der Regierungsrat wird beauftragt, die für eine siedlungsverträgliche Integration des Gesamtsystems Bypass Luzern erforderlichen flankierenden Massnahmen gesamtheitlich auszuweisen und deren Umsetzung mit dem Bau und der Inbetriebnahme des Bypasses abzustimmen. Dabei sind insbesondere die vorgesehenen Massnahmen, deren räumlicher Perimeter und angestrebte Wirkung sowie Terminierung, Kosten, Finanzierung und Zuständigkeiten darzustellen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Wir haben zwar über dieses Thema diskutiert und zwei entsprechende Aufträge überwiesen, aber dieser Auftrag lag der VBK nicht vor.

Guido Roos: Ich habe die wesentlichen Ausführungen bereits beim Eintreten gemacht, möchte den Auftrag aber gerne noch einmal erläutern. Der Bau des Bypasses Luzern ist für unser Verkehrssystem unerlässlich und zum Glück seit längerer Zeit eine beschlossene Sache. Die Bauzeit wird viele Jahre dauern und zahlreiche Einschränkungen mit sich bringen. Für uns ist wichtig, dass die Bauzeit möglichst wenig negative Auswirkungen für die Menschen und die Wirtschaft mit sich bringt. Deshalb braucht es während der Bauzeit eine siedlungsverträgliche Gestaltung und auch nach der Inbetriebnahme. Die Betroffenheit der Gemeinden im Gebiet der Stadt und Agglomeration Luzern ist hier sehr unterschiedlich. Die VBK hat zwei Bemerkungen überwiesen. Zwar geht es um das Beschlussprogramm 2027–2030 und um das zweite Programm 2032–2034. Wir bitten Sie, diese abzulehnen und durch den vorliegenden Auftrag 8 zu ersetzen. Warum? Es ist wichtig, dass sich der Kanton Luzern stark dafür einsetzt. Grundsätzlich ist zwar der Bund für Massnahmen nahe der Autobahn verantwortlich. Für die restlichen Massnahmen sind es der Kanton und teilweise auch die Gemeinden. Diese Massnahmen sind häufig bereits im Bauprogramm enthalten und werden umgesetzt. Uns ist es aber wichtig, dass sich der Regierungsrat sehr stark zugunsten der Gemeinden einsetzt, aber ohne ein aktiv definiertes Preisschild, wie das bei den anderen beiden anderen Aufträgen der Fall ist. Daher bitte ich Sie, die beiden Aufträge abzulehnen und diesen zu unterstützen.

Christian Meister: Die Bypass-Baustelle wird während 15 Jahren massivste Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinden haben. Wie sich der Verkehrskollaps anfühlt, haben wir

während des Umbaus des Seetalplatzes und besonders bei der City-Ring-Baustelle gesehen: Bis zu 40 Prozent Umsatzeinbussen beim Gewerbe, wie beispielsweise im Emmen Center, und keine, auch nur ansatzweise, pünktlichen Busse. Und das nun 15 Jahre lang. Eine Katastrophe. Das wird viele Arbeitsplätze kosten, belastet die Bevölkerung extrem und ist unzumutbar. Vor sieben Jahren habe ich meine ersten Vorstösse im Emmer Einwohnerrat eingereicht, um mit flankierenden Massnahmen den Bau für die Betroffenen verträglicher zu machen und die Wirkung des Bypasses zu verbessern. Auch andere Gemeinden und Städte kämpfen seit Jahren. Das ist also keine Hauruck-Übung mit neuen Forderungen, die man noch nie gehört hat. Aktuell laufen noch Gespräche zwischen der Spitze des Astra, dem Kanton und den Gemeinden. Kriens hat mit der Überdachung und die Stadt Luzern mit dem Masterplan rund um den Bahnhof und anderen Massnahmen bereits eine Lösung mit dem Astra und mit dem Kanton gefunden. Mit Emmen laufen aktuell Gespräche. Ich denke, dass das auch mit anderen, direkt betroffenen Gemeinden noch der Fall sein wird. Die Verhandlungen sind richtig und unglaublich wichtig für die betroffene Bevölkerung und das Gewerbe. Diese flankierenden Massnahmen werden nicht gratis sein. Ich danke Ihnen für die Zustimmung zu allen drei Anträgen rund um den Bypass, damit in einem weiteren Schritt die Planung der flankierenden Massnahmen finanziert wird.

Caroline Rey: Die SP-Fraktion begrüsst es, dass die flankierenden Massnahmen ausführlich ausgewiesen werden sollen. Es soll jedoch nicht nur bei der Darstellung derselbigen bleiben, sondern auch eine rasche Umsetzung, unabhängig vom Baustart des Bypass, angestrebt werden. Kriens kann so längerfristig von der trennenden Wirkung der bestehenden Autobahn entlastet werden. Quartiere werden verbunden und die Lärmbelastung gesenkt. Die SP-Fraktion stimmt dem Auftrag ebenso zu wie den folgenden Aufträgen 9 und 10.

Samuel Zbinden: Es ist wichtig, dass sich der Kanton weiter beim Bund dafür einsetzt, dass der Bypass, wenn er gebaut werden sollte, siedlungsverträglich ausgestaltet wird. Ich glaube, dass Sie alle wissen, dass die Grünen den Bypass ablehnen. Aber wenn er realisiert werden sollte, ist es zentral, dass sowohl die Realisierung als auch die Bauphase siedlungsverträglich gestaltet werden. Die Grüne Fraktion unterstützt diesen Auftrag.

Franziska Rölli: Da die Finanzierung der flankierenden Massnahmen in der Zuständigkeit des Bundes liegt, es jedoch ein grosses kantonales Interesse ist, dass die Massnahmen rechtzeitig und in ausreichendem Umfang umgesetzt werden, unterstützt die GLP-Fraktion die aktualisierte Fassung des Auftrags. In der Folge lehnen wir Auftrag 13 und Antrag 20 ab.

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

Fabian Peter: Der Regierungsrat beantragt Ihnen, diesen Auftrag abzulehnen, weil er bereits in Umsetzung ist, respektive die flankierenden Massnahmen bereits in Erarbeitung sind, primär auch die Steuerungsmassnahmen. Das Anliegen ist deshalb nicht unbedingt als Einzelmassnahme im PGM aufzulisten, da die Kostenrelevanz auch nicht so hoch ist. Der Regierungsrat unterstützt wie auch Ihr Rat die Teilüberdeckung der A2, die siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraums bei Kriens. Zudem haben wir uns auch mit der Stadt Luzern einigen können. Wie Christian Meister erwähnt hat, befinden wir uns momentan auch mit der Gemeinde Emme und mit dem Astra im Austausch, damit auch dort möglichst umfassende und gute flankierende Massnahmen umgesetzt werden, um während der Bauzeit alles möglichst optimal abzuwickeln. In diesem Sinn braucht es diesen Auftrag nicht. Wir sind bereits daran. Zudem werden die flankierenden Massnahmen, die im engeren Sinn in direktem Zusammenhang mit dem Bundesprojekt stehen, auch vom Bund finanziert. Das Astra hat den Auftrag, flankierende Massnahmen mitzufinanzieren oder zu finanzieren, sofern sie nur während des Baus gemacht werden müssen. Wir befinden uns in den entsprechenden Gesprächen dazu. Ich bitte Sie, den Auftrag abzulehnen.

Der Rat stimmt dem Auftrag mit 101 zu 0 Stimmen zu.

Auftrag Samuel Zbinden zu S. 32 ff. / 4 Massnahmenprogramm Mobilität: Der Regierungsrat wird beauftragt, für das nächste Programm Gesamtmobilität (2031–2034) den Fussverkehr als eigenständiges Programmpaket vorzusehen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Auftrag lag der Kommission vor und wurde mit 7 zu 5 Stimmen abgelehnt.

Samuel Zbinden: Ganz egal, ob wir Auto-, öV- oder Velo-Fan sind, wir alle teilen eine Mobilitätsform, wir gehen zu Fuss. Als grundlegende Mobilitätsform und als Teil des Aktivverkehrs ist der Fussverkehr das Fundament unseres gesamten Verkehrssystems. Er ist kostenlos, umweltfreundlich, gesund und fördert die soziale Teilhabe. Deshalb muss der Kanton eine sichere Infrastruktur für den Fussverkehr garantieren. Dafür braucht es im nächsten PGM ein eigenes Programmpaket und dadurch eine klare Priorisierung und gesicherte Finanzierung von Fussverkehrsmassnahmen.

Franziska Rölli: Wir teilen die Einschätzung, dass der Fussverkehr in den Projekten aktuell noch zu wenig mitgedacht wird. Ein separates Programmpaket lehnen wir jedoch ab, da ausserhalb der Kantonsstrasse und den sonstigen Kantonsgrundstücken kein kantonaler Auftrag zum Erstellen von Fusswegen besteht. Die Zuständigkeit liegt bei den Gemeinden. Somit können Massnahmen für den Fussverkehr mit Einzelprojekten oder kleineren Bauten über die Sammelrubrik umgesetzt werden. Die GLP-Fraktion lehnt den Auftrag ab.

Sarah Bühler-Häfliger: Der Fussverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Gesamtmobilität und soll daher in Zukunft ein eigenes Programmpaket erhalten. Wir haben gehört, dass die Gemeinden prinzipiell für den Fussverkehr und für das Wanderwegnetz zuständig sind. Das ist richtig. Aber gerade das ist ein Brennpunkt, der im neuen PGM gar nicht erwähnt wird. Mit der neuen gesamtheitlichen Betrachtung der Verkehrsmittel teilen sich nämlich immer häufiger auch verschiedene Verkehrsmittel die gleichen Wege oder den gleichen Strassen- oder Wegraum. Ich denke hier beispielsweise an die Fussgängerinnen und Fussgänger, die den gleichen Raum mit Velos, E-Scootern, E-Bikes, E-Rollern und nicht zu vergessen mit Mountainbikes teilen. Das ist konfliktanfällig und es wird auch in Zukunft einige Planungen und Anstrengungen brauchen, auch auf Kantonsebene, um die verschiedenen Verkehrsmittel koordinieren zu können. Der Kanton hat Mountainbikes explizit vom PGM ausgenommen. Um aber ein gutes Miteinander, gerade auf den Stadt- und Wanderwegen, zu erreichen, ist es nötig, dass der Kanton diesbezüglich ein Augenmerk setzt. Wir brauchen deshalb explizit die fokussierte Betrachtungsweise. Ich bitte Sie, diesem Auftrag zuzustimmen.

Guido Roos: Wenn wir diesem Auftrag zustimmen, greifen wir in die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden ein. Das PGM denkt die Mobilität breit und integral, aber es kann nicht andere Regeln übersteuern, wie beispielsweise die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Das macht in diesem Fall keinen Sinn. Ich bitte Sie, den Auftrag abzulehnen.

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

Fabian Peter: Ich bitte Sie, auch diesen Auftrag abzulehnen. Ich hoffe, dass ich erfolgreicher bin als vorhin, da hat gar niemand auf mich gehört. Aber das gehört wohl manchmal dazu, wenn man auf der Regierungsbank sitzt. Strassenprojekte werden auch für den Fussverkehr geplant. Wir nennen sie neu die strassengebundene Mobilitätsinfrastruktur. Die Fussgänger sind ebenfalls auf der Strasse unterwegs. Der Kanton arbeitet mit den Gemeinden zusammen, die in ihren Planungsinstrumenten die Fusswegnetze festlegen und abseits der Kantonsstrassen für deren Umsetzung zuständig sind. Eigenständige Massnahmen sind oft klein und werden über die Sammlerubriken finanziert. Franziska Rölli hat das gut erklärt. Die Zuständigkeit ausserhalb der Kantonsstrassen liegt bei den Gemeinden. Dort ist es ein integraler Bestandteil, den wir jeweils planen, und den Sie bei Dekreten und Vorlagen entsprechend zur Kenntnis nehmen respektive darüber diskutieren. Auch die Wanderwegnetze sind in der Zuständigkeit der Gemeinden. Das System funktioniert heute und es wäre aus unserer Sicht zu aufwendig und nicht zweckmässig, ein eigenständiges Programmpaket für den Fussverkehr vorzusehen. Aber selbstverständlich ist der Fussverkehr sehr wichtig und gesund. Darin sind wir uns einig.

Der Rat lehnt den Auftrag mit 78 zu 23 Stimmen ab.

Auftrag VBK zu S. 32 ff. / 4 Massnahmenprogramm Mobilität: Der Regierungsrat wird beauftragt, ab dem nächsten Programm Gesamtmobilität (2031–2034) regionale Gesamtmobilitätskonzepte auszuweisen und sie zu berücksichtigen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Auftrag wurde von der Kommission mit 11 zu 1 Stimme bei 1 Enthaltung überwiesen. Der VBK ist es wichtig, dass die Regionen mit einbezogen werden. Wir haben bereits in der Vergangenheit Gesamtmobilitätskonzepte ausgearbeitet und tun das auch in der Zukunft. Wir sehen hier noch Verbesserungspotenzial in der Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und den Regionen.

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

Fabian Peter: Das Vorgehen ist bereits so geplant, das haben wir auch in der Kommission erwähnt. Aus dieser Sicht ist der Auftrag nicht nötig, sondern die Forderung entspricht dem angedachten Vorgehen, wobei der Lead bei den Regionen liegt. Derzeit befindet sich beispielsweise das regionale Gesamtmobilitätskonzept «Idee Seetal» in Erarbeitung. Das ist der Pilot, und entsprechend erfolgt die Erarbeitung in anderen Regionen. In diesem Sinn bitte ich Sie, den Auftrag abzulehnen, da er unnötig ist.

Der Rat stimmt dem Auftrag mit 100 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 32 ff. / 4 Massnahmenprogramm Mobilität: Die Planungsmassnahmen für die vier Umfahrungsprojekte Eschenbach, Wolhusen, Alberswil/Schötz und Hochdorf sind so weit zügig zu bearbeiten, dass die politischen Grundsatz- und Kreditentscheide ohne vermeidbare zeitliche Verzögerungen vorbereitet werden können.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die Kommission hat die Bemerkung mit 7 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung überwiesen. Die Meinungen der VBK dazu waren sehr divers.

Samuel Zbinden: Ich muss es relativ deutlich sagen: Die Grüne Fraktion hat überhaupt kein Verständnis für diese Bemerkung der VBK. Zu allen vier Umfahrungsprojekten, die im Raum stehen, haben Fachleute des Kantons umfangreiche Beurteilungen und Berechnungen erstellt. Das Ergebnis ist immer relativ ähnlich: Die Umfahrungsprojekte sind unfassbar teuer, sie widersprechen den verkehrspolitischen Zielen des Kantons und ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist sehr schlecht. Schauen wir das Beispiel Wollhausen an. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2024 geht ganz klar hervor, dass die Variante 0+ sowohl bei der Nutzwertanalyse wie insbesondere auch bei der Kostenwirksamkeitsanalyse die beste Option ist. Zitat: «Die Variante 0+ ist mit der Gewichtung des Kantons um den Faktor 3 besser als die zweitbeste Variante.» Wir lehnen es entschieden ab, dass diese Grossprojekte weiter ausgearbeitet werden sollen, wenn sowohl die finanziellen als auch die fachlichen Grundlagen derart klar dagegen sprechen. Es ist doch nicht zu begründen, weshalb wir aus rein ideologischen Gründen so viel Geld und Personal in die Planung investieren, um Projekte weiter auszuarbeiten, die der fachlichen Prüfung schlicht nicht standhalten und unseren Zielen widersprechen, die wir uns als Rat gegeben haben und die unser Verkehrssystem nicht besser machen werden. Die aufwendigen Vorarbeiten und Studien sind abgeschlossen und die Berichte zeigen ein relativ klares Bild. Es ist völlig unsinnig, dass die fachliche Einschätzung jetzt mit der Bemerkung der VBK ideologisch übersteuert werden soll und schlechte Projekte zügig weiterbearbeitet werden sollen. Die Grüne Fraktion lehnt die Bemerkung ab.

Sarah Bühler-Häfliger: Zu dieser Bemerkung gibt es in der SP-Fraktion verschiedene Meinungen. Die eine Hälfte der Fraktion lehnt die Bemerkung ab, weil sie findet, dass man darauf verzichten kann. Die SP-Fraktion ist nicht prinzipiell gegen diese Grossprojekte. Die Hälfte findet aber, dass dieser Antrag verfahrenstechnisch nicht nötig ist, weil alle Massnahmen aus dem PGM mit dem gleichen Verfahren behandelt werden müssen. Natürlich wird von den Fachpersonen immer versucht, ohne eine vermeidbare zeitliche Verzögerung vorzubereiten. Die andere Hälfte der Fraktion findet aber, dass die wichtigen Anliegen der lokalen Bevölkerung und der ländlichen Gebiete ernsthaft aufgenommen werden sollen und es im PGM dazu auch eine Bestärkung des neu geplanten Verfahrens über Grossprojekte wie Umfahrungen geben darf. Diese Hälfte der Fraktion wird die Bemerkung annehmen.

Franziska Rölli: Um eine gute politische Diskussion zu ermöglichen, unterstützen wir den Kompromiss, dass die Vorprojekte der Umfahrungen erstellt werden, auch wenn die bestehenden Verkehrsprobleme aus fachlicher Sicht mit anderen Massnahmen besser

und nachhaltiger gelöst werden könnten. Wir lehnen es aber ab, diese Vorprojekte mit der vorliegenden Bemerkung im Gegensatz zu anderen Projekten mit höherer Wirkung vor Verzögerungen zu schützen. Begründet mit unserer Gesamthaltung zu diesen Umfahrungsprojekten lehnen wir den Antrag 17 von Samuel Zbinden ebenfalls ab, der die Vorprojekte komplett streichen möchte.

Bernhard Steiner: Die vier Umfahrungsprojekte sind so weit zügig zu konkretisieren, dass die notwendigen politischen Grundsatz- und Kreditentscheide ohne künstliche Verzögerung gefällt werden können. Das ist seit Jahren eine Kernforderung der SVP-Fraktion.

Hannes Koch: Alberswil, Schötz, Eschenbach, Hochdorf und Wolhusen haben mit grossem Verkehrsaufkommen zu kämpfen. Der Verkehr belastet die Bevölkerung und die Natur. Zweckmässigkeitsbeurteilungen haben klar gezeigt, dass die Bestvariante den Handlungsbedarf in der Gesamtverkehrsoptimierung zeigt. Die Gesamtverkehrsoptimierungen sind nachhaltig und bringen die notwendigen Verbesserungen für die Bürgerinnen und Bürger. Schlussendlich sind die Gesamtverkehrsoptimierungen aus der Kosten-Nutzen-Sicht verträglich. Denken Sie doch zurück an den letzten AFP. Dort haben wir mit beeindruckendem Aufwand und akrobatischer Argumentation rund 20 Millionen Franken eingespart. Mit den im Antrag geforderten Umfahrungen sprechen wir von Projekten, die pro Projekt mehr als 100 Millionen Franken kosten werden und das Problem trotzdem nicht wie gewünscht verbessern werden. So wie es scheint, hat der Kanton Luzern ausreichend finanzielle Mittel, um unglaublich teure Projekte zu fordern, die nicht genügend Nutzen bringen. Was der Kanton Luzern aber sicher nicht hat, ist Landwirtschaftsland und Fruchtfolgeflächen. Genau dieses Land wird verbaut. Genau deshalb sind auch immer wieder seitens der Landwirtschaft kritische Stimmen gegenüber Umfahrungsprojekten zu vernehmen. Fruchtfolgeflächen sind die wichtigsten Böden für die Schweiz. Sie sind die Basis für den Anbau von Nahrungsmitteln. Der Schweizerische Bauernverband und die kantonalen Verbände wie der Luzerner Bäuerinnen- und Bauernverband betonen regelmässig, dass diese Flächen eine strategische Ressource für die Ernährungssicherheit sind. Einmal überbaute Fruchtfolgeflächen sind für die Landwirtschaft dauerhaft verloren. Der Kanton Luzern ist verpflichtet, das Kontingent des vom Bund geforderten Mindestumfangs an Fruchtfolgeflächen zu sichern. Die geforderten Umfahrungsprojekte gefährden genau diese Kontingente, besonders in bereits landwirtschaftlich intensiv genutzten Regionen wie dem Seetal oder dem Rottal. Kurz gesagt: Der Kanton Luzern hat zwar mehr als genug Geld für überteuerte Umfahrungsprojekte, aber er hat einfach nicht die Fläche dazu, um diese umzusetzen. Schlussendlich müssen wir Lösungen haben, die den Bürgerinnen und Bürgern dienen. Deshalb ist es richtig, die Gesamtverkehrsoptimierungen umzusetzen. Aus diesem Grund ist es richtig, die Bemerkung abzulehnen.

Guido Roos: Ich spreche zur Bemerkung 11 und dem Antrag 17. Entscheidend ist bei dieser Frage, welche Funktion eine Strasse hat. Das haben wir hier im Rat bereits diskutiert, nämlich vor etwa zwei Jahren bei der Beratung des Planungsberichts Tempo 50. Wir haben festgestellt, dass sich die Fachpersonen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) vielleicht zu wenig bewusst sind, welche Funktion eine Strasse hat. Wir haben das mit einer geschickten Lösung via Verordnung geändert, indem man bei Tempo 50 oder Tempo 30 die Frage der Funktion der Kantonsstrasse in den Vordergrund stellt. Wieso dieser Vergleich? Es geht natürlich auch um die Siedlungsverträglichkeit in den Dörfern Schötz, Alberswil, Hochdorf, Wohlhausen und Eschenbach. Es geht aber vor allem um Erschliessungsprojekte. In Eschenbach und Hochdorf geht es um die Erschliessung des Seetals. In Wohlhusen geht es vor allem um die Erschliessung des Entlebuchs. Diesen Aspekt hat die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zu wenig berücksichtigt. Das ist sehr deutlich. Das ist auch ein Grund, weshalb der Kanton mittlerweile davon absieht, das anzuwenden. Es ist völlig richtig, dass man das jetzt vorantreibt und den politischen Willen abholt. Das ist auch die Idee dieses Vorgehens. Hannes Koch möchte ich gerne noch einen Hinweis zur Fruchtfolgefläche geben. Das ist ganz sicher ein Argument. Aber ich kann Ihnen sagen, dass es in Wolhusen vor allem durch Wasser und Fels geht, eigentlich sind null Fruchtfolgeflächen

betroffen. Aus den genannten Überlegungen wird die Mitte-Fraktion die Bemerkung 11 annehmen und den Antrag 17 ablehnen.

Martin Wicki: Jetzt wird langsam klar, was die ideologische Vorlage bedeuten soll. Man bekämpft die Projekte sukzessive, die man nicht will. Das war auch ein Teil unseres Rückweisungsantrags. Die Grundzüge dieser Vorlage und vor allem die Machenschaften der linken Seite sind jetzt klar, das konnte man jetzt hören. Wir können nicht richtig beurteilen, was es am Schluss nützt. Der Handwerker, der jeden Tag eine Stunde im Stau steht, beispielsweise in Wolhusen, diese Tatsache wird auch nicht in die Kostenrechnung mit einbezogen. Es ist eine teure Sache, aber man muss auch langfristig denken. Vielleicht hätte man auch einfach bedenken sollen, ob es dieses Wachstum in dieser Form braucht oder nicht. Vielleicht hätte man dann auch weniger Verkehrsprobleme. Wenn man nun weiterdenkt: Rund 20 Prozent der Mobilität erfolgen über den öV. Wenn wir in den nächsten 15 Jahren 20 Prozent wachsen und die Strassen nicht mehr belasten wollen, müssten wir die Bahn und den Bus fast verdoppeln, damit wir das Verkehrsaufkommen abwickeln können. Ist es überhaupt möglich, den Bahnverkehr ohne Landverbrauch zu verdoppeln? Ich glaube nicht. Ich bin mit Herzen dabei, dass wir nicht zu viel Land verbrauchen. Wie erwähnt, beginnt es mit dem Wachstum bei der Zuwanderung. Aber wenn bei den überdimensionalen Velostreifen mit zwei Metern Land dazwischen, das niemand gebrauchen kann, das verdreckt ist und auch keinen ökologischen Mehrwert hat, gespart würde, ginge es vielleicht auch mit dem Landverbrauch besser auf.

Hannes Koch: Der Hinweis von Guido Roos zeigt, dass das Projekt Wolhusen das absolut teuerste ist, weil es durch Wasser und Stein führt. Er zeigt aber auch, dass die anderen drei Projekte Fruchtfolgeflächen zerstören. Deshalb gilt es, die Bemerkung abzulehnen.

David Affentranger: Ich glaube, es ist wichtig, dass man den Verkehr gesamtheitlich betrachtet, gesamtheitlich über alle Verkehrsträger, aber auch gesamtheitlich im Raum. Die ZMB in allen Ehren, das war ein Projekt, bei dem man den Fokus, mitten im Seetal, sehr stark auf die K 16, also auf eine Strasse, gelegt hat. Der Verkehr aus dem Seetal oder auch aus anderen Gebieten kann sich in alle Richtungen verteilen, nicht nur auf einer Strasse. Schlussendlich ist es wichtig zu wissen, wie das Resultat der ZMB zustande gekommen ist. Das hat ganz bestimmt damit zu tun, wie die verschiedenen Indikatoren gewertet und festgelegt wurden. Jetzt schon zu sagen, dass es diese Umfahrungsprojekte nicht braucht und sie nicht geprüft werden müssen, ist aus meiner Sicht oder vor allem aus Sicht des Seetals komplett falsch. Wir diskutieren heute nicht über eine Umfahrung, bei der das Bauprojekt per Perimeter bereits fixfertig ist. Wir diskutieren über die Möglichkeit, ob und wo diese Umfahrungen gemacht werden können. Das ist zentral. Die Umfahrungen nützen schlussendlich nicht nur den Autofahrern und Lastwagenfahrern, sondern die Umfahrungen, sollten sie einmal kommen, nützen allen, auch den Velofahrern und dem Langsamverkehr. Das heisst, dass man der Bemerkung unbedingt zustimmen muss. Schlussendlich geht es nicht nur darum, dass ein Auto aus dem Hitzkirchertal schneller in die Stadt kommt, sondern es geht insbesondere um den Druck in Eschenbach, Ballwil und Hochdorf. Diese Gemeinden wollen ihre Siedlungsräume entlasten und sicherer machen und eine höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität. Deshalb bin ich sehr froh, dass wir im Seetal mit dem Pilotprojekt – Regierungsrat Fabian Peter hat es eben erwähnt – endlich über den Regionalverkehr sprechen können und der Raum, in dem wir uns aufhalten, über die Grenzen hinaus mit einbezogen wird. Ich bin überzeugt, dass es ganz sicher eine gute Lösung gibt.

Benno Ineichen: Ich äussere mich zum Votum von Hannes Koch und den Fruchtfolgeflächen. Es stimmt, dass das Seetal bereits so weit verbaut ist, dass man eine sinnvolle Lösung für diese Umfahrung finden muss. Ich möchte Sie aber darauf aufmerksam machen, bei den Fruchtfolgeflächen die gleichen Masse anzuwenden, wenn es um Velowege, Wasserrenaturierungen und alle Flächen, die Sie renaturieren wollen, geht. Dort fragen Sie nie nach den Fruchtfolgeflächen.

Mario Bucher: Ich möchte bei den beiden Vorvotanten anschliessen. Für das Seetal, insbesondere für Eschenbach, Hochdorf und Hitzkirch, aber auch Ballwil, sind diese Umfahrungen sehr zukunftsweisend. Wir sind uns einig, dass die ZMB kurz- und mittelfristig

eine Lösung oder eine Entlastung bringen kann. Aber langfristig fährt auch mit der ZMB kein einziges Auto weniger durch unsere Dörfer. Diese Umfahrungen bieten insbesondere für grüne Anliegen eine Chance in den Zentren, für eine Entlastung des Strassenverkehrs, für eine Aufwertung der Dörfer und für eine bessere Lebensqualität unserer Bürger in unseren Dörfern. Sie sehen diese Umfahrungen auch als Chance. Wie auch schon gesagt wurde, ist es auch eine Chance für die Velofahrer, für den Langsamverkehr und die Fussgänger, wenn die Autos nicht mehr durch die bewohnten Ortszentren hindurchfahren, sondern aussen herum umgeleitet werden können. Das ist auch wichtig zu erwähnen. Über das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Velonetze kann man sich auch streiten und darüber, was sie bringen. Ich glaube nicht, dass sich unbedingt viel mehr Velofahrer auf den Velonetzen befinden werden, nur weil es ein Velonetz hat. Der Autofahrer hingegen sieht den Nutzen dieser Velonetze. Wir sind froh, wenn wir unseren Verkehr trennen können, auch zu Sicherheitszwecken. Ich bin froh, wenn ein Velofahrer nicht auf meiner Strasse fährt, und der Velofahrer ist froh, wenn ich nicht auf seiner Strasse fahre. Es muss doch immer ein Miteinander sein. Wie von David Affentranger erklärt, müssen wir die Gesamtheit des Verkehrs und der Mobilität betrachten. Man muss alle Teilnehmer inkludieren und nicht die einen aus ideologischen Gründen ablehnen.

Samuel Zbinden: Das Thema Fruchtfolgeflächen beschäftigt uns alle. Gemäss Lustat geht das meiste Landwirtschaftsland und damit auch Fruchtfolgeflächen durch das Siedlungsgebiet verloren. Dazu gehören auch die Strassen. Aber sicher nicht infolge von Renaturierungen oder Ökologie. Zur Kritik der SVP zu den Velowegen: Vergleichen Sie, wie gross der Anteil des Strassenraums für die Autos ist und wie gross für die Velowege. Dann sehen Sie, dass die Velowege sicher nicht das Problem sind.

Martin Birrer: Ich danke den Vorrednern der SVP-Fraktion, dass sie sich für die Umfahrungen aussprechen. Das finde ich gut. Ich bitte Sie jedoch, das PGM nicht abzulehnen, denn wenn Sie das PGM ablehnen, kommen auch diese Umfahrungen nicht zustande.

Martin Wicki: Wir haben gehört, dass keine Abhängigkeit besteht und die Projekte trotzdem vorangetrieben werden können. Mir ist wichtig, dass wir mit dieser Ideologie, etwa bei den Grünstreifen, aufhören. Teilweise haben wir bereits breitere Velo- und Fusswege als Strassen.

Guido Roos: Zum Votum von Martin Wicki: Wenn wir die Vorlage ablehnen, gilt das bestehende Programm. In diesem Programm sind diese vier Umfahrungen nicht enthalten. Ich bitte den Regierungsrat, in seinem Votum präzise Ausführungen dazu zu machen.

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

Fabian Peter: Ich gehe gerne kurz auf die Frage von Guido Roos ein. Ich kann bestätigen, dass es so ist, wie es Martin Birrer und Guido Roos gesagt haben. Wenn das PGM abgelehnt wird, dann bleibt das jetzige Bauprogramm gültig, und nur Massnahmen, die darin enthalten sind, können weiterbearbeitet werden. Diese Umfahrungen sind dort für die nächste Etappe nicht vorgesehen. Bei einer Ablehnung des PGM können wir mit den Planungsarbeiten dieser Projekte nicht beginnen. Nun zur vorliegenden Bemerkung. Aus unserer Sicht ist es bereits so angedacht, dass wir mit diesen Umfahrungsprojekten fortfahren. Wir haben eine Priorisierung in der Planung erarbeitet, weil wir nicht alles miteinander machen können. Bernhard Steiner hat darauf hingewiesen, dass bereits eine Überbuchung erfolgt ist. Diese ist wichtig, das war auch in der Vergangenheit so. Wir können nicht alle vier Projekte gleichzeitig umsetzen. Sie haben bereits aufgrund der Diskussionen gespürt, dass Diskussionsbedarf und Potenzial vorhanden sind. Deshalb hat der Regierungsrat das neue Vorgehen vorgeschlagen, nämlich möglichst bald über den Grundsatz der Umfahrung abzustimmen, inklusive Volksabstimmung. Sonst werden über eine lange Zeit viele Planungsgelder aufgewendet, und wenn am Schluss nichts kommt, war alles vergebens. Deshalb braucht es bereits in einem frühen Stadium eine möglichst hohe Planungssicherheit. In diesem Sinn bitte ich Sie, die Bemerkung abzulehnen. Es ist bereits vorgesehen, dass wir bei Annahme des PGM wie geplant mit der entsprechenden Umfahrung weiterfahren.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 85 zu 25 Stimmen zu.

Bemerkung Sarah Bühler-Häfliger zu S. 32 ff. / 4. Massnahmenprogramm Mobilität: Die Planungsmassnahmen für die Umsetzung von Busbeschleunigungs-Projekten, inklusive Sofort- und Überbrückungsmassnahmen sowie Testbetriebe von solchen, sind so weit zügig zu bearbeiten, dass die politischen Grundsatz- und Kreditentscheide ohne vermeidbare zeitliche Verzögerungen vorbereitet werden können.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Diese Bemerkung lag der Kommission nicht vor.

Sarah Bühler-Häfliger: Jetzt kommen wir zur eigentlichen Grundidee des PGM. Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen gleichberechtigt behandelt werden. Da wir mit der vorangehenden Bemerkung eine Bestärkung der Grossprojekte vorgenommen haben, ist diese Bemerkung ein Ausgleich dazu. Wir haben die Bemerkung zu den Grossprojekten verabschiedet. Bei dieser geht es um Umfahrungsprojekte, und diese sind nicht nur, aber vor allem für den MIV gewinnbringend. Um das Gleichgewicht zu bewahren, sollen mit der vorliegenden Bemerkung auch die Busbeschleunigungsmassnahmen im gleichen Mass gestärkt werden wie die Grossprojekte. Sie wissen, dass die Busbeschleunigungsmassnahmen zentral sind, damit der Bus in dicht besiedelten Gebieten pünktlich fahren kann. Um das zuerst auszuprobieren, bevor eine Massnahme definitiv realisiert wird, sollen deshalb auch Testbetriebe und Überbrückungsmassnahmen unkompliziert möglich sein. Diese Massnahmen kommen im PGM bis jetzt zu kurz. Mit diesen beiden Bemerkungen haben wir also mit den Grossprojekten eine Massnahme für das weniger dicht besiedelte Gebiet und mit der Busbeschleunigung eine Massnahme für das dichter besiedelte Gebiet vorliegen. So schaffen wir den Ausgleich zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und auch zwischen den verschiedenen Regionen. Ich bitte Sie daher, dieser Bemerkung zuzustimmen.

Franziska Rölli: Im Gegensatz zu den Umfahrungsprojekten haben Busbeschleunigungsmassnahmen eine sehr hohe positive Wirkung auf den Gesamtverkehr. Stark belastete Achsen sind die Grundvoraussetzung, dass MIV-Nutzende auf den flächeneffizienten öV umsteigen und dadurch Strassenraum für die Personen freigeben, die nicht umsteigen können. Daher stimmt die GLP-Fraktion der Bemerkung zu.

Samuel Zbinden: Wie schon beim Eintreten betont, gehören die Luzerner Busse zu den unpünktlichsten der Schweiz. Wenn das so bleibt, ist es schlicht nicht attraktiv, umzusteigen, weil der Bus ja ohnehin im Stau steht. So bleiben alle beim Auto und die Strassen sind verstopft. Ich möchte an einem konkreten Beispiel aufzeigen, wie wir dieses Problem lösen können. Die Ringstrasse in Sursee ist morgens und abends notorisch verstopft. Niemand kommt vorwärts, auch die Busse stehen im Stau. Die Berechnungen zeigen aber, dass der Verkehr bereits wieder flüssig fliessen könnte, wenn wir in den Hauptverkehrszeiten nur 10 Prozent weniger Verkehr hätten. Das heisst, wenn man es schafft, 10 Prozent zu motivieren, auf den Bus umzusteigen, indem der Bus bevorzugt und dadurch schneller wird, hilft man nicht nur öV-Fans wie mir, sondern in erster Linie auch Handwerkerinnen und Handwerkern, dem Gewerbe, der Logistik und allen anderen, die auf das Auto angewiesen sind. Wenn Sie also ein grosser Autofan sind, der in Zukunft auch freie Fahrt für freie Bürgerinnen und Bürger will, dann setzen Sie sich für Busbeschleunigungen ein. So werden die Strassen nämlich endlich wieder freier und Sie können mit Ihrem Auto ohne Stau umherdüsen.

Guido Müller: Auch ich bin Velofahrer, Busnutzer und Autofahrer. Zum Thema der Busbeschleunigung bitte ich den Regierungsrat, eine klare Aussage zu machen. Bei der Busbeschleunigung mit einer Busspur von Obernau bis zur Mall of Switzerland handelt es sich um ein Wunschprojekt. Man kann darüber geteilter Meinung sein. Ich finde es gut, wenn der Bus dort, wo möglich, bevorzugt und beschleunigt wird. Aber seien Sie doch bitte ehrlich. Wenn wir diese Busbeschleunigung wollen, aber den Flaschenhals Zürichstrasse haben, der, egal wie das Projekt geplant wird, keinen Meter breiter wird, stehen am Schluss das Velo, der Bus und das Auto im gleichen Stau, weil die Zürichstrasse keine Mehrkapazität schafft. Das sind die Flaschenhälse, die wir beseitigen müssen. Man müsste ehrlich sein und sagen, dass wir entweder eine ganze Häuserzeile abreissen oder dass das Projekt nicht sinnvoll ist, weil es nur dazu beiträgt, dass der Bus beschleunigt beim Löwendenkmal im Stau steht, anstatt

vielleicht am Bahnhof oder auf der Seebrücke. Das ist der einzige Unterschied. Deshalb bitte ich, das einmal klarzustellen. Die Busbeschleunigung soll zu einer Beschleunigung führen und nicht zu einer Verschiebung des Problems von der Seebrücke weg zum Löwendenkmal. Dann stehen sich einfach alle dort im Weg, weil man dort gar keine Möglichkeit hat, das Problem zu lösen. Ich wäre dankbar, wenn der Regierungsrat einen Anschauungsunterricht machen könnte, wie man das Problem wirklich lösen will.

Guido Roos: Auch die Mitte-Fraktion steht für Busbeschleunigungsprojekte ein, jedoch mit Augenmass. Mein Vorredner Guido Müller hat es gut geschildert. Die Projekte sind häufig anspruchsvoll, auch was den Platz angeht. Uns ist es wichtig, dass an derselben Stelle einer Strasse innerhalb weniger Jahre nicht mehr als einmal baulich eingegriffen wird. Unserer Einstellung nach sollen Busbeschleunigungsprojekte nur dann einzeln baulich realisiert werden, wenn in den kommenden 15 bis 20 Jahren kein weiteres Bauprojekt nötig ist. Ich habe noch eine Bemerkung zum Votum von Guido Müller. Es ist natürlich so, wie er es geschildert hat. Die Buslinie von Oberau nach Ebikon ist ein gutes Beispiel, denn sie ist zentral. Wenn diese richtig laufen würde, würde sich der Verkehrsfluss auch für den MIV verbessern. Nur weil die Zürichstrasse oder der Schlossberg sehr eng ist, darf das unserer Meinung nach nicht der Grund sein, dass man nichts tut. Das wäre falsch politisiert und falsch umgesetzt. Die Mitte-Fraktion unterstützt die Bemerkung.

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

Fabian Peter: Zuerst eine Vorbemerkung zum Votum von Guido Müller. Den Auftrag einer durchgehenden Busspur hat Ihr Rat im Rahmen der Beratung des Planungsberichts Spange Nord 2021 mittels einer Bemerkung erteilt. Auch Räto B. Camenisch hat dieser Bemerkung im Namen der SVP-Fraktion zugestimmt. Das ist im Kantonsratsprotokoll nachzulesen. Meine Nachbarin war damals Kantonsratspräsidentin. Diesen Auftrag haben wir mitgenommen. Sie wissen, dass wir mit der Vereinbarung mit der Stadt Luzern entsprechende Massnahmen eingeleitet haben. Es ist aber richtig, dass es Engpässe gibt, bei denen man ohne grosse Eingriffe, also quasi ganze Häuserzeilen abzureissen, nicht mehr Platz hat. Man kann nur den zur Verfügung stehenden Platz möglichst effizient nutzen. Wenn man effizient sagt, dann ist dort, wo am meisten Menschen mit einem Transportmittel befördert werden können, in der Regel der Bus besser besetzt als das Auto. Das Velo braucht weniger Platz, also kommt das Thema der Flächeneffizienz zum Tragen. Nun aber zur vorliegenden Bemerkung. Die Regierung empfiehlt Ihnen, diese abzulehnen. Im Grundsatz sind wir mit dem Anliegen einverstanden, denn Busbeschleunigungsmassnahmen wie Buspriorisierungen, elektronische Steuerungsmöglichkeiten mit Lichtsignalanlagen, Busspuren usw. sind Bestandteile des PGM. Diese sind enthalten und werden in den jeweiligen Horizonten geplant oder umgesetzt und auch entsprechend priorisiert. Nun ist es so, dass wir uns beim PGM mit der Darlegung von Einzelmassnahmen vor allem auch auf die finanziellen Grössen konzentriert haben. Diese Massnahmen sind meist gar nicht sehr kostspielig, sondern sie sind politisch eher heikel respektive sie bedürfen einer guten Abwägung der Platzbedürfnisse und der Effizienz für den Gesamtverkehr. Deshalb sind sie nicht einzeln aufgeführt. In diesem Sinn können wir das Anliegen nachvollziehen, es ist auch so im PGM abgebildet, aber die Bemerkung braucht es nicht. In diesem Sinn lehnen wir sie ab.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 65 zu 41 Stimmen zu.

Auftrag VBK zu S. S. 72 ff. / Beilage 2 Massnahmen weiterer Perioden: Die gesamtheitliche Planung von flankierenden Massnahmen für eine siedlungsverträgliche Integration des Gesamtsystems Bypass Luzern und Abstimmung von deren Umsetzung mit dem Bau und der Inbetriebnahme des Bypasses: 1,0 Mio. Fr.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die Kommission hat den Auftrag mit 12 zu 0 Stimmen überwiesen.

Guido Roos: Die inhaltlichen Ausführungen zu diesem Auftrag habe ich bereits gemacht. Eine Mehrheit der Mitte-Fraktion lehnt den Auftrag ab, eine Minderheit stimmt ihm zu.

Fabian Peter: Inhaltlich haben wir über diesen Auftrag schon befunden. Sie haben einem entsprechenden Auftrag auch gegen den Willen des Regierungsrates zugestimmt. In diesem Sinn ist das Thema aus meiner Sicht erledigt. Aber auch hier bitten wir Sie, den Auftrag

abzulehnen, denn die flankierenden Massnahmen sind bereits vorgesehen. Es ist deshalb nicht nötig, diese Bemerkung zu überweisen und die Kosten einzustellen.

Der Rat lehnt den Auftrag mit 57 zu 50 Stimmen ab.

Auftrag VBK zu S. S. 90 ff. / Beilage 6 Massnahmen öV-Angebot: Der Regierungsrat wird beauftragt, den Ausbau des Nachtnetzes auf der Landschaft zu prüfen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die Kommission hat den Auftrag mit 11 zu 0 Stimmen überwiesen.

Eva Lichtsteiner: Wenn Sie planen, am nächsten Samstagabend nach 23.30 Uhr mit dem öV von Luzern nach Zell zu reisen, dann erwartet Sie Aufregung. Sie können um 2.30 Uhr in Luzern einsteigen, also nachts, steigen dann in Olten um nach Bern, reisen nach einem eineinhalbstündigen Aufenthalt in Bern weiter nach Langenthal, wo Sie nach St. Urban weiterfahren und danach in den Bus nach Zell umsteigen. Die Reisezeit beträgt 5 Stunden 23 Minuten. Fazit: Ich gehe davon aus, dass Sie auf den Ausflug verzichten oder mit dem Auto reisen. Das Beispiel verdeutlicht, dass das Nachtnetzangebot auf der Landschaft teils gar nicht oder manchmal nur sehr ungenügend vorhanden ist. Beispielsweise wird die Drehscheibe Ettiswil nur unzureichend genutzt, womit Potenzial für das Luzerner Hinterland verloren geht. Gerade junge Menschen würden von einem besseren Nachtnetz profitieren und unsere Mobilitätsziele sowieso. Gleichzeitig muss uns auch klar sein, dass solche Angebote finanziell nicht immer rentieren. Das ist auch der Grund, weshalb ich hierzu ein Votum halte. Wir müssen uns also bewusst sein, dass wir dem VVL auch genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stellen. Einfach bestellen und dann bei der Finanzierung kneifen, das geht nicht. Deshalb möchten wir vor allem auch an die Mitte- und die FDP-Fraktion appellieren, auf diesem Weg eine kohärente und konsistente Politik zu betreiben. Das gilt auch für den kommenden Antrag zum Viertelstundentakt auf den Strecken Luzern-Willisau und Luzern-Hochdorf und umgekehrt. Diesen begrüssen wir ebenfalls, insbesondere weil auch häufige Verkehrsverbindungen für die Attraktivität des öV zentral sind. Aber auch das rechnet sich finanziell oft erst langfristig. Wir sind diesbezüglich aber zuversichtlich, dass wir das schaffen und stimmen dem vorliegenden wie auch dem folgenden Auftrag zu. Sie haben bemerkt, dass ich mir erlaubt habe, auch zum folgenden Auftrag zu sprechen.

Caroline Rey: Ein attraktives Nachtnetz fördert den Umstieg vom Auto auf den öV und ermöglicht es, auch spätabends noch nach Hause zu kommen. Das Netz weist aber vor allem auf der Landschaft erhebliche Lücken auf. Der Auftrag ist daher eine wichtige Massnahme zur Förderung des öV auf der Landschaft. Das wird uns aber etwas kosten, und das sollten wir uns leisten wollen. Die SP-Fraktion stimmt dem Auftrag zu.

Martin Birrer: Ich danke, dass uns die Grünen mit ins Boot nehmen und wir das unterstützen dürfen. Ich erinnere Sie auch gerne daran, dass Sie dem PGM bei der Schlussabstimmung zustimmen sollten, denn sonst kommt dieser Auftrag nicht zum Tragen.

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

Fabian Peter: Eva Lichtsteiner, wir haben in Zukunft auch attraktive Veloverbindungen, die allenfalls eine gute Alternative wären. Der Regierungsrat lehnt den Auftrag ab. Der Entscheid über konkrete Angebotsmassnahmen liegt beim VVL. Das wurde durch Ihren Rat im Gesetz so festgelegt. Sie sind die gesetzgebende Legislative. Deshalb sollten wir uns auch daran halten. Der geforderte Ausbauschritt löst Kosten von rund 400 000 Franken pro Jahr aus. Eine Umsetzung wäre also nur möglich, wenn im AFP die Beiträge an den VVL entsprechend erhöht würden oder der VVL ein anderes Angebot einsparen oder abbauen würde.

Der Rat stimmt dem Auftrag mit 102 zu 4 Stimmen zu.

Auftrag VBK zu S. S. 96 ff. / Beilage 7 Erläuterungen zu Schlüsselplanungen: Der Regierungsrat wird beauftragt, sich bei den zuständigen Stellen für die Realisierung der viertelstündigen S-Bahn-Verbindungen in die Regionalzentren Hochdorf und Willisau (und Gegenrichtung) einzusetzen und im nächsten Programm Gesamtmobilität (2031–2034) die nötigen Massnahmen aufzuzeigen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die Kommission hat den Auftrag mit 11 zu 0 Stimmen überwiesen.

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

Fabian Peter: Wir bitten Sie, den Auftrag abzulehnen, da er im Moment nicht umsetzbar ist. Ohne den DBL und eine Infrastruktur auf der Schiene, die das ermöglicht, können diese Verbindungen nicht ausgebaut werden. Andernfalls müssten wir nationale Verbindungen nach Bern oder Zürich abbauen, denn der Gütschtunnel kann nicht dichter befahren werden. Das zeigt den Engpass auf und weshalb wir uns mit aller Kraft für den DBL einsetzen. Wir werden uns sicher im Rahmen der Möglichkeiten bei Angebotskonzepten für gute öV-Verbindungen einsetzen. Auch hier ist der Verbundrat für das Angebot zuständig und wir für die Infrastrukturen. Bei der Bahn ist es der Bund. Deshalb kann es höchstens ein Zeichen sein. Wir müssen Sie bitten, den Auftrag abzulehnen, da er nicht in unserer Kompetenz liegt.

Der Rat stimmt dem Auftrag mit 76 zu 25 Stimmen zu.

Antrag Samuel Zbinden zu Ziffer 1 / Beilage 1: Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030: Die folgenden fünf Busbeschleunigungsmassnahmen sind vorzuziehen: PGM 1-1113 Planung in der Programmperiode 2027-30, Realisierung 2031-2034; PGM 1-1125 Planung in der Programmperiode 2027-30, Realisierung 2031-2034; PGM 1-1151 Planung in der Programmperiode 2027-30, Realisierung 2031-2034; PGM 1-1175 Planung in der Programmperiode 2027-30, Realisierung 2031-2034; PGM 1-1345 Planung in der Programmperiode 2027-30, Realisierung 2031-2034.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Zuerst erlaube ich mir einen Nachtrag zum vorangehenden Auftrag. Es ist mir wichtig klarzustellen, dass wir als Kanton den VVL ausgelagert haben. In anderen Kantonen ist das das Amt für öffentlichen Verkehr. Es ist der Kanton, der die Leistungen für die S-Bahn beim Bund bestellt. Der Kanton hat eine wichtige Aufgabe, und es ist uns als VBK wichtig, dass der Kanton beim Ausbau der S-Bahn noch mehr Druck macht. Darüber wurde in der VBK auch ausführlich diskutiert. Der vorliegende Antrag lag der Kommission vor und wurde mit 7 zu 5 Stimmen abgelehnt.

Samuel Zbinden: Wie bereits beim Antrag 12 betont, der erfreulicherweise überwiesen wurde, sind die Busbeschleunigungsprojekte zentrale Instrumente, um den öV attraktiver zu machen. Nun haben wir den Antrag 12 überwiesen, der sagt, dass diese Projekte zügig bearbeitet werden sollen. Das ist schön und gut. Zum Teil, gemäss den konkreten Massnahmen, sind das aber Projekte, die erst nach 2034 realisiert werden sollen. In dieser Periode, also in den Jahren 2027 bis 2030, sind sie nicht einmal in der Planung enthalten. Damit schaffen wir die nötige Entlastung der Strasseninfrastruktur nicht. Was für Konsequenzen hätte es aber, wenn die Projekte erst nach 2034 umgesetzt würden? Gemäss Ausführungen des VVL-Verbundrates würden Provisorien oder die Verschiebung der Inbetriebnahme von entsprechenden öV-Angeboten nötig. Viele Busfahrgäste wären aufgrund von Verkehrsüberlastungen, Verspätungen und Anschlussbrüchen weiterhin betroffen. Das würde die Attraktivität des öV schmälern, die Betriebskosten erhöhen und Angebotsverbesserungen könnten ihre Wirkung gar nicht entfalten. Wie bereits gesagt, sind die Busse im Kanton Luzern im Vergleich mit allen Kantonen die zweitunpünktlichsten. Deshalb ist es aus unserer Sicht zentral, diese Massnahmen endlich zu priorisieren und zu sagen, Bus voraus.

Sarah Bühler-Häfliger: Es eilt mit der Busbeschleunigung. Weil der Bus im Stau steckenbleibt, verpassen die Reisenden ihre Zuganschlüsse am Bahnhof. Das Busfahren wird so immer weniger attraktiv. Der Verkehrsverbund muss jährlich Millionen von Franken aufwenden, um die Verspätungen zu kompensieren, weil er mehr Fahrzeuge einsetzen muss, damit er den Fahrplan einigermassen stabil halten kann. Wir befürworten die Beschleunigung der Busse. Das ist in allen Kantonsteilen notwendig, wie es die Auflistung der Grünen Fraktion zeigt. Hier geht es um Busbeschleunigungen von Nebikon über Emmen bis nach Kriens. Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Bernhard Steiner: Die finanziellen Mittel verlangen eine Gesamtpriorisierung nach Nutzen, Planungsreife und Finanzierbarkeit und kein pauschales Vorziehen einzelner Busprojekte. Zudem darf eine Busbevorzugung die Leistungsfähigkeit des MIV und des Wirtschaftsverkehrs nicht ohne nachgewiesenen Gesamtnutzen vermindern. Die SVP-Fraktion lehnt den Antrag ab.

Franziska Rölli: Wir teilen zwar die Auffassung, dass die Busbeschleunigung in der ersten Ausgabe des PGM zu wenig priorisiert wurde. In der Diskussion hat sich aus unserer Sicht jedoch gezeigt, dass das vorliegende Programm insgesamt einen ausgewogenen Kompromiss darstellt. Diesen Kompromiss möchten wir nicht durch das Vorverschieben von fünf Projekten gefährden. Daher lehnt die GLP-Fraktion den Antrag ab.

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

Fabian Peter: Ich erlaube mir eine Vorbemerkung an die Kommissionspräsidentin der VBK: Selbstverständlich setzen wir uns auch für den Viertelstundentakt ein, respektive für die notwendige Infrastruktur. Diesbezüglich sind wir uns glücklicherweise einig. Nun aber zum vorliegenden Antrag. Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD), respektive der Regierungsrat, hat die Massnahmen zur Busbeschleunigung im Rahmen des PGM hoch priorisiert. Aber nicht alle Massnahmen lassen sich gleichzeitig oder früher umsetzen. Der Verbundrat war mit der Präsidentin und dem Geschäftsführer bei der Beratung in der VBK vertreten und ist mit dem PGM einverstanden. Wenn Sie Prioritäten höher setzen, erhält etwas anderes weniger Priorität. Wir können nicht alles gleichzeitig höher priorisieren, weil wir nicht mehr Mittel respektive Planungsressourcen zur Verfügung haben. In diesem Sinn müsste man etwas anderes zurückstellen. Wir bitten Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 82 zu 25 Stimmen ab.

Antrag Samuel Zbinden zu Ziffer 1 / Beilage 1: Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030: Die Umfahrungsprojekte PGM-1-1030 (Alberswil / Schötz), PGM-1-1059 (Eschenbach), PGM-1-1104 (Eschenbach) und PGM-1-1207 (Wolhusen) sind zu streichen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Antrag lag der Kommission nicht vor.

Samuel Zbinden: Da wir die inhaltliche Diskussion bereits geführt haben, halte ich mich kurz. Die Grüne Fraktion lehnt es ab, Grossprojekte weiter auszuarbeiten, wenn die finanziellen und fachlichen Grundlagen so klar dagegensprechen. Die Ergebnisse der fachlichen Vorarbeiten sprechen eine deutliche Sprache. Machen wir vorwärts mit der Ausarbeitung der Bestvarianten und entlasten konkret die betroffenen Dorfzentren. Hören wir damit auf, von teuren, landschaftsfressenden und stauproduzierenden Umfahrungsprojekten zu träumen.

Sarah Bühler-Häfliger: In der SP-Fraktion gibt es zu diesem Thema zwei Meinungen, deshalb ist unser Abstimmungsverhalten gespalten. Die eine Hälfte der Fraktion stimmt dem Antrag zu, weil sie der Meinung ist, dass die Umfahrungsprojekte so aus dem PGM zu streichen sind. Die andere Hälfte der Fraktion lehnt den Antrag ab, weil eine ausgewogene Betrachtung der Verkehrsmittel und der Regionen ebenfalls wichtig ist. Auch die Bedürfnisse der Menschen in den verschiedenen Regionen können sich unterscheiden. Deshalb sind wir nicht per se gegen diese Grossprojekte. Vielmehr muss im individuellen Fall beurteilt werden, und auch die Wirkung auf die Region und die Siedlungsverträglichkeit müssen mit einbezogen werden.

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

Fabian Peter: Ich halte mich ebenfalls kurz, da die Diskussion bereits geführt wurde. Auch die Vernehmlassungsergebnisse haben das Vorgehen der Regierung gestützt, dass diese vier Projekte vorangetrieben werden sollen, damit Volksentscheide erwirkt werden können. Wir bitten Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 90 zu 17 Stimmen ab.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Antrag Rahel Estermann zu Ziffer 1 / Beilage 1: Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030: Streichung der Massnahme PGM-1-1212 (Reussportbrücke).

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Antrag lag der Kommission vor und wurde mit 7 zu 5 Stimmen abgelehnt.

Rahel Estermann: Was ist die Reussportbrücke? Diese Brücke führt vom Autobahnanschluss Lochhof über die Reuss ins Luzerner Flurmühlequartier. Dieser Autobahnanschluss müsste nun ausgebaut werden. Es würde also eine relativ grosse

Brücke gebaut, denn sie ist in diesem Programm enthalten. Wenn Sie nicht wie ich der VBK angehören, werden Sie kurz stutzig und erklären, dass wir die Frage dieser Brücke und der Spange Nord schon lange geklärt und in diesem Rat über Jahre diskutiert haben. Weshalb ist die Reussportbrücke doch noch in diesem Programm enthalten? Das ist tatsächlich ein Restposten aus dem Projekt Spange Nord. Die Brücke gehörte dazu, um die Spange Nord quasi mit der Autobahn, dem Bypass, zu verbinden. Inzwischen haben wir aber davon abgesehen, die Spange Nord zu bauen. Die Reussportbrücke ist aber weiterhin im Programm enthalten und das würde dazu führen, dass man mitten in der Stadt eine Autobahnausfahrt baut. Das würde heissen, dass man sehr viele Autos direkt ins Herz der Stadt, nach Littau, ins St. Karliquartier und das Fluhmülequartier leiten würde. Das hätte in der Stadt, aber auch in den angrenzenden Gebieten wie Emmenbrücke, Littau usw. sehr grosse Auswirkungen. Mit Zumolu haben wir aber beschlossen, dass wir in diesen urbanen Gebieten flächeneffiziente Verkehrsmittel bevorzugen. Die Reussportbrücke steht jedoch in direktem Widerspruch zu diesem Grundsatz. Kommt hinzu, dass die Luzerner Bevölkerung zum Autobahnanschluss Spange Nord bereits vor Jahren mit 72 Prozent Nein gesagt hat. Es ist sehr schwierig, wenn wir hier als Kanton demokratiepolitisch sagen, dass wir diesen Anschluss weiterhin bauen wollen. Ein weiteres Argument ist, dass es verkehrsplanerisch keinen Sinn macht. Sie können diejenigen Personen fragen, die sich wissenschaftlich damit beschäftigen. Es ist fachlich unbestritten, dass es verkehrsplanerisch keinen Sinn macht, und es ein Wahnsinn ist, wenn man die Brücke baut und den ganzen Verkehr in die Stadt leitet. Deshalb bitte ich Sie, auch diese Brücke aus dem Programm zu streichen, denn sie macht keinen Sinn. Sie widerspricht den Grundsätzen, die wir in der Debatte festgelegt haben, wie wir die Mobilität gestalten wollen. Ich bitte Sie daher, dem Antrag zuzustimmen.

Franziska Rölli: Die Mehrheit der GLP-Fraktion betrachtet die Reussportbrücke, die im Zug des Bypass den Anschluss Lochhof ermöglichen sollte, als Massnahme, die zu unnötigem Mehrverkehr führt. Somit unterstützt eine Mehrheit unserer Fraktion den Antrag, eine Minderheit lehnt ihn ab.

Caroline Rey: Die Reussportbrücke ist nicht stadtverträglich und genügt den Anforderungen an eine moderne und nachhaltige Mobilität nicht. Das Projekt steht im klaren Widerspruch zum Zumolu, wo in urbanen Gebieten eine Priorisierung der Mobilität auf flächeneffiziente Verkehrsmittel vorgesehen ist. Zudem ist das Projekt seit längerem sistiert. Die SP-Fraktion unterstützt die Streichung der Massnahme.

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

Fabian Peter: Die Reussportbrücke ist ein verbleibendes Element der ehemaligen Spange Nord. Ich verweise auch diesbezüglich gerne auf das Kantonsratsprotokoll vom 21. Juni 2021, das ich heute bereits einmal zitiert habe. Damals hat Ihr Rat diesen Planungsbericht mit grosser Mehrheit genehmigt. In diesem Planungsbericht ist vorgesehen, dass wir die Reussportbrücke weiterplanen, aber so, dass eine Inbetriebnahme frühestens nach der Fertigstellung des Bypasses möglich ist. Deshalb wurden bis jetzt keine weiteren Planungen vorgenommen. Es ist nun aber gemäss Ihrem damaligen Entscheid vorgesehen, dass in den Jahren 2028 und folgende Aussagen über die Zweckmässigkeit respektive über die weiteren Schritte zu diesem Projekt gemacht werden sollen. Das Parlament hat im Zusammenhang mit der Spange Nord die Reussportbrücke in der Mehrheit nicht infrage gestellt. Deshalb ist es nachvollziehbar, dass diese im PGM enthalten ist. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 72 zu 33 Stimmen ab.

Antrag Samuel Zbinden zu Ziffer 1 / Beilage 1: Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030: Programmpaket Umsetzung Velonetzplanung (S. 71, Totalbetrag): Für das Programmpaket Velonetzplanung müssen total 60 Mio. Fr. (für 4 Jahre) eingestellt werden.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Dieser Antrag lag der Kommission nicht vor.

Samuel Zbinden: Die Bevölkerung im Kanton Luzern hat mit über 68 Prozent Ja gesagt zum Bundesbeschluss Velo. Das resultierende nationale Veloweggesetz fordert, dass die Kantone bis 2042 ein nationales Velowegnetz umsetzen. Weil jetzt aber im Kanton Luzern die Umsetzungsbotschaften für die Anschlussgesetzgebung an das nationale Bundesgesetz

noch in Erarbeitung sind und erst in einigen Monaten final vorliegen werden, sind in diesem PGM noch keine konkreten Einzelmassnahmen zur Umsetzung des Velonetzes enthalten. Umso entscheidender ist in dieser Periode das Programmpaket Umsetzung Velonetz. Sobald in ein paar Monaten die Botschaft final beschlossen ist, muss es an die Umsetzung dieser Massnahmen gehen. Der Kanton muss mindestens sämtliche Velowege entlang der Kantonsstrassen und alle Velowegvorzugsrouten unabhängig von der Lage planen und finanzieren. Wir alle kennen den Planungs- und Bauhorizont von Strassenprojekten. Wenn man nicht jetzt sofort mit der Umsetzung des Velowegnetzes startet, können wir das Ziel 2042 vergessen. Deshalb unser Antrag: Wir wollen sicherstellen, dass in diesem Programmpaket bereits in dieser PGM-Periode genügend Geld zur Verfügung steht, damit die Planung und bestenfalls auch die Umsetzung der Veloinfrastruktur so richtig Fahrt aufnehmen kann. Es darf nicht sein, dass nur, weil das PGM im September beschlossen wird und die Velobotschaft erst Ende Jahr, vier Jahre wieder zu wenig oder nichts geschieht, um die entscheidenden Veloeinzelmassnahmen umzusetzen. Dieser Antrag ist die Möglichkeit für uns alle, jetzt so richtig in die Pedale zu drücken und endlich vorwärtszumachen für eine sichere, durchgehende Veloinfrastruktur im Kanton Luzern.

Caroline Rey: Die SP-Fraktion begrüsst den vorliegenden Antrag, damit die Velonetzplanung rechtzeitig angegangen werden kann und nicht an den finanziellen Mitteln scheitert. Wir schliessen uns den Ausführungen von Samuel Zbinden an.

Guido Roos: Wie von Samuel Zbinden ausgeführt, war die Velowegnetzplanung vor Kurzem in der Vernehmlassung. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor. Das ist im GMP entsprechend umschrieben. Wir lehnen den Antrag ab, aber es ist uns wichtig, dass die Umsetzung angepackt wird. In zwei Tagen findet die nächste Kommissionssitzung statt und wir beraten den AFP. Wie wir in der letzten Kommissionssitzung bereits besprochen haben, können wir über einen intelligenten Mitbericht anregen, dass man die mögliche Umsetzung und Finanzierung im AFP 2028–2031 aufzeigen soll. Dann ist der Regierungsrat so weit, dass er einen genauen Plan mit dem entsprechenden Mittelbedarf aufzeigen kann. Wir schlagen vor, diesen Weg zu gehen, also über einen Mitbericht der Kommission an die Planungs- und Finanzkommission (PFK). In diesem Sinn werden wir den vorliegenden Antrag in dieser Form ablehnen.

Franziska Rölli: Die GLP-Fraktion kann die Begründung des Regierungsrates nachvollziehen, dass es eine gewisse Zeit braucht, bis die notwendigen Gesetzesänderungen und Planungen umgesetzt sind. Zudem erfolgt ein Grossteil der Massnahmen zur Umsetzung des Velonetzes über Einzelmassnahmen, die bereits im PGM enthalten sind. Wir erwarten allerdings, dass beim nächsten Programmpaket in vier Jahren das Velonetzprogramm wie geplant ausgebaut wird und deutlich mehr als 60 Millionen Franken für vier Jahre eingestellt werden. Für diese Beschlussperiode erachten wir es jedoch als nicht realistisch, massiv mehr Projekte umzusetzen. Deshalb lehnen wir den Antrag ab.

Bernhard Steiner: Eine pauschale Aufstockung auf 60 Millionen Franken ist abzulehnen, solange die Strecken, die Prioritäten, die Kosten und die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss nicht ausreichend transparent ausgewiesen sind. Bei knappen Mitteln braucht es zuerst eine nachvollziehbare Priorisierung. Deshalb ist der Antrag abzulehnen.

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

Fabian Peter: Wie Franziska Röllli bereits betont hat, werden wir beim nächsten PGM ausführlicher darüber berichten. Ich kann Sie aber beruhigen, dass beim vorliegenden PGM der Bedarf nach finanziellen Ressourcen für die Umsetzungsperiode 2027–2030 mit rund 10 Millionen Franken eingestellt ist, insbesondere für die Planung von zusätzlichen neuen Einzelmassnahmen. Aber es sind bereits rund 30 Massnahmen zugunsten des Velos im Umfang von rund 45 Millionen Franken eingeplant. Diese sind in bestehenden Strassenprojekten enthalten, bei denen es um die Strasse und auch den Veloweg geht. Insgesamt sind es rund 55 Millionen Franken. Wir sind also recht nahe bei den geforderten 60 Millionen Franken. In diesem Sinn bitte ich Sie, diesen Antrag abzulehnen. Das PGM ist so aufgegleist, dass wir für die nächste Programmperiode genügend Mittel haben, um zu planen, denn weiter als bis zur Planung kommen wir leider in den nächsten drei Jahren nicht.

Sie wissen, wie lange die Abläufe für einzelne Massnahmen in der Regel dauern. Aber es sind bereits weitere Massnahmen in der Planung angestossen, die ebenfalls rund 45 Millionen Franken für die Velos beinhalten, für die Zeit bis 2030.

Der Rat lehnt den Antrag mit 83 zu 28 Stimmen ab.

Antrag VBK zu Ziffer 1 / Beilage 1: Massnahmen Beschlussperiode 2027-2030: Die gesamtheitliche Planung von flankierenden Massnahmen für eine siedlungsverträgliche Integration des Gesamtsystems Bypass Luzern und Abstimmung von deren Umsetzung mit dem Bau und der Inbetriebnahme des Bypasses: 1,0 Mio. Fr.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die Kommission hat diesen Antrag mit 12 zu 0 Stimmen überwiesen.

Guido Roos: Über dieses Thema haben wir bereits mehrfach diskutiert. Die VBK hat zwei entsprechende Anträge überwiesen, einen für die Programmperiode 2031–2034, den unser Rat knapp abgelehnt hat. Dieser Antrag bezieht sich auf die vorliegende Programmperiode. Die Mitte-Fraktion lehnt den Antrag grossmehrheitlich ab, da ein entsprechender Ersatzantrag einstimmig überwiesen wurde. Ich bitte Sie, den vorliegenden Antrag abzulehnen.

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

Fabian Peter: Sie haben bereits über einen ähnlichen Antrag befunden. Ich bitte Sie, den vorliegenden Antrag abzulehnen. Wir haben die Gelder für die flankierenden Massnahmen eingestellt, soweit sie überhaupt in der Kompetenz des Kantons liegen. Grundsätzlich ist der Bund als Projektverursacher zuständig.

Der Rat lehnt den Antrag mit 79 zu 29 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Kantonsratsbeschluss über das Programm Gesamtmobilität 2027–2030, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 79 zu 27 Stimmen zu.