

Anfrage Tanner Beat und Mit. über die Mobilitätsstrategie: Wie wird auf das höhere prognostizierte Bevölkerungswachstum im Kanton Luzern reagiert?

eröffnet am 8. September 2025

Die Mobilitätsstrategie «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (Zumolu) bildet eine wichtige Grundlage für die künftige Entwicklung des Verkehrs im Kanton. Aus Sicht der unterzeichneten Kantonsrättinnen und Kantonsräte bestehen jedoch zentrale inhaltliche Lücken im Hinblick auf die verkehrliche Bewältigung des vom Bund prognostizierten Bevölkerungswachstums, insbesondere in der Stadt Luzern und der Agglomeration.

Sollte das vom Bund prognostizierte Bevölkerungswachstum – insbesondere in der Stadt Luzern und der Agglomeration – eintreffen, wird die bestehende Verkehrsinfrastruktur rasch an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Sinkt in der Folge die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs, nimmt die Akzeptanz in der Bevölkerung ab, was sich negativ auf die Standortattraktivität Luzerns auswirkt.

Zudem schränkt die Stadt Luzern den motorisierten Individualverkehr (MIV) bereits heute so stark ein, dass dies spürbare Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in den angrenzenden Gemeinden und Städten hat – oder künftig haben wird. Das Stadtzentrum und die Agglomeration sollen jedoch auch für Einwohnerinnen und Einwohner aus dem ganzen Kanton Luzern gut erreichbar bleiben.

Gerade in Gebieten wie Kriens, Emmen usw., die exemplarisch für die strukturellen Herausforderungen der Agglomeration stehen, stösst die heutige und geplante Verkehrs- und öV-Infrastruktur zunehmend an ihre Grenzen. Buszubringerlinien sind vermehrt von Stau betroffen, was zu verpassten Anschlägen an den Bahnverkehr führt. Damit geht ihre Funktion als integrativer Teil des öffentlichen Verkehrs verloren – die Attraktivität des öV-Angebots sinkt, und unsere Ziele können nicht erreicht werden.

Punktuelle Einzelmaßnahmen wie vereinzelte Busspursequenzen oder Ampelvorrangschaltungen reichen nicht aus, um den Herausforderungen des wachsenden Verkehrsaufkommens wirksam zu begegnen. Gefragt sind vielmehr ganzheitliche, koordinierte Lösungsansätze – etwa durchgängige, leistungsfähige Busachsen, ein gezielter Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie die Prüfung innovativer Infrastrukturmodelle wie unterirdischer öV-Systeme oder verkehrslenkender Umfahrungsstrassen zur gezielten Entlastung des öffentlichen Verkehrs. Es braucht eine Vision 2050.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie kann die kantonale Mobilitätsstrategie (Zumolu) so weiterentwickelt werden, dass sie dem vom Bund prognostizierten Bevölkerungswachstum bis 2040/2050 und darüber hinaus angemessen Rechnung trägt und gleichzeitig auf breite Akzeptanz in der Bevölkerung stösst?
2. Welche verkehrsplanerische Rolle soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Kanton Luzern künftig einnehmen – insbesondere im Spannungsfeld von Klimazielen, Flächenkonkurrenz und zunehmender städtischer Verdichtung?
3. Welche konkreten Massnahmen sind vorgesehen, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit trotz wachsender Bevölkerungsdichte signifikant zu erhöhen – insbesondere in der Agglomeration Luzern ohne Verbote (attraktiver öV statt restriktiver MIV)?
4. Welche Infrastrukturprojekte (z. B. durchgehende Busachsen, neue Tramlinien, öV-Tunnels oder Knotenpunkte) haben aus Sicht des Kantons höchste Priorität zur Sicherstellung einer zukunftsfähigen Mobilität?
5. Welche verkehrlichen und stadtentwicklungspolitischen Konsequenzen ergeben sich, wenn der Nationalstrassen-Bypass gebaut wird, gleichzeitig aber der Tiefbahnhof Luzern auf unbestimmte Zeit verschoben wird? Welche flankierenden Massnahmen sind notwendig, um negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr und die Agglomeration abzufedern?
6. Welche Möglichkeiten sieht der Kanton, den Durchgangs- und Transitverkehr zum Beispiel im Talraum der Stadt Kriens wirksam zu reduzieren, um die Lebensqualität, die Lärmbelastung sowie die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und der Veloinfrastruktur zu verbessern?
7. Welche kurz- und mittelfristigen oder langfristigen Lösungsansätze verfolgt der Kanton zur Optimierung der Verkehrsführung an bekannten Engpässen – wie zum Beispiel in der Stadt Kriens – angesichts der hohen Auslastung der Buslinien, der dichten Haltestellenfolge, der beengten Platzverhältnisse im Talboden ohne verfügbare Freiflächen sowie des Fehlens durchgehender Busspuren und des hohen Transitverkehrs?
8. Welche konkreten Projekte könnten im Rahmen von Agglomerationsprogrammen oder mit finanzieller Beteiligung des Bundes realisiert werden, um die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem prognostizierten Verkehrswachstum nachhaltig anzugehen?
9. Müsste der Kanton Luzern nicht eine langfristige Vision für den öffentlichen Verkehr bis 2050 entwickeln – und diese konsequent mit den erwarteten Bevölkerungsentwicklungen und künftigen Bedürfnissen und Bauentwicklungen abstimmen?

Tanner Beat

Albrecht Michèle, Erni Roger, Arnold Sarah, Scherer Heidi, Amrein Ruedi, Koller-Felder Nadine, Bucher Philipp, Bärtschi Andreas, Theiler Jacqueline, Dubach Georg, Meier Thomas, Forster Eva, Beck Ronny, Hunkeler Damian, Hauser Michael, Marti André, Wicki-Huonder Claudia, Boos-Braun Sibylle, Engler Pia, Huser Claudia, Rölli Franziska, Fässler Peter, Waldvogel Gian, Irniger Barbara, Bolliger Roman, Heselhaus Sabine