

Luzern, 6. Februar 2026

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 522**

Nummer: A 522
Protokoll-Nr.: 167
Eröffnet: 08.09.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

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

Zu Frage 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?

Der Kanton Luzern steht vor grossen Herausforderungen im Bereich der Mobilität. Der vom Bund prognostizierte Bevölkerungszuwachs von rund dreissig Prozent kann nur durch die konsequente Umsetzung des 4V-Konzepts – vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten – bewältigt werden. Unsere Mobilitätsstrategie ist räumlich differenziert und trägt den Möglichkeiten und Voraussetzungen der unterschiedlichen Räume im Kanton Luzern Rechnung. Damit erhalten auch die unterschiedlichen Mobilitätsarten wie der motorisierte Individualverkehr (MIV), öffentliche Verkehr (öV) oder Fuss- und Veloverkehr (FVV) unterschiedliche Prioritäten. Mit dem Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (B 140) hat Ihr Rat die strategischen Stossrichtungen bereits zustimmend zur Kenntnis genommen. Diese bilden die Grundlage für eine leistungsfähige und zukunftsorientierte Mobilität im Kanton Luzern.

Das zukünftige Programm Gesamtmobilität (PGM) ist ein weiterer wesentlicher Baustein. Das erste PGM befand sich vom 3. November 2025 bis 6. Februar 2026 in der öffentlichen Vernehmlassung. Der Strategieteil wurde unverändert aus dem Zumolu übernommen und wird jeweils dann angepasst, wenn auch der kantonale Richtplan überarbeitet wird. Eine vorzeitige Anpassung durch den Regierungsrat ist zwar möglich, im Zusammenhang mit der ersten Generation PGM jedoch nicht erforderlich.

Zu Frage 2: Welche verkehrsplanerische Rolle soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Kanton Luzern künftig einnehmen – insbesondere im Spannungsfeld von Klimazielen, Flächenkonkurrenz und zunehmender städtischer Verdichtung?

Der MIV wird auch weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Im Sinne des 4V-Konzepts wird der MIV so gestaltet, dass er verträglich integriert und dort priorisiert wird, wo man darauf angewiesen ist. Grundsätzlich soll der MIV dort eingesetzt werden, wo er notwendig und sinnvoll ist, etwa für den Wirtschaftsverkehr, den Gütertransport oder in Bereichen mit eingeschränkten Alternativen, weil beispielsweise der öV aufgrund räumlicher Begebenheiten oder der Bevölkerungsdichte nicht genügend attraktiv angeboten werden kann.

Betriebliche und bauliche Massnahmen im bestehenden Strassennetz haben Vorrang gegenüber einem Netzausbau. Infrastrukturbauten sollen aber auch in Zukunft möglich sein. Durch diese Prioritätensetzung kann die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems erhöht werden. Gleichzeitig unterstützt sie die angestrebte Verlagerung des Modalsplits auf öV und FVV und ermöglicht eine Mobilitätsentwicklung, die den unterschiedlichen Bedürfnissen der Raumtypen gerecht wird.

Zu Frage 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)?

Der Kanton Luzern stellt sicher, dass die Infrastruktur den Herausforderungen des Wachstums standhält, indem er eine integrierte Planung verfolgt, die u. a. den öV, die Strasseninfrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden, die Verkehrsdrehscheiben und Bushubs und die Siedlungsentwicklung umfasst. Es gilt aber zu berücksichtigen, dass schnelle und einfache Lösungen schwierig zu erreichen sind. Der Platz in den Agglomerationsräumen und speziell in den Städten ist für die Mobilität knapp und es muss mit dem bestehenden Raum geplant werden. Im städtischen und im Agglomerationsraum führt beispielsweise die Attraktivierung des öV durch neue Busspuren in der Regel zu weniger Platz für den MIV. So muss immer eine Abwägung erfolgen, möglichst viel Mobilität für alle Menschen, aber auch für den Wirtschaftsverkehr zu ermöglichen. Auch auf der Landschaft ist dem Kulturlandverlust entsprechend Rechnung zu tragen und sorgsam mit den Ressourcen umzugehen.

Die geplanten übergeordneten Infrastrukturausbauten Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) gehören zu den Schlüsselprojekten im Kanton Luzern. Zur Bewältigung der Gesamtmobilität auf Strasse und Schiene sind beide von grosser Bedeutung: Der Bypass als Entlastungsprojekt und der DBL als Wachstums- und Verlagerungsprojekt. Ziel ist, das Wachstum im öV mit dem DBL aufzufangen und die Entlastung auf der Strasse mit dem Bypass zu erreichen. Ohne den Bypass und den DBL ist es nicht möglich, die von Ihrem Rat mit dem Planungsbericht Zumolu gesetzten Ziele zu erreichen.

Der Entwurf des PGM enthält zahlreiche Massnahmen in allen Teilen des Kantons, die zur Erreichung der Ziele der Strategie beitragen: In der Umsetzungsperiode 2027-2030 sind es 143 Massnahmen, mit denen die Strasseninfrastruktur geplant, ergänzt oder ausgebaut wird. Bei rund der Hälfte handelt es sich um Gesamtverkehrsmassnahmen, bei denen die Infrastruktur Strasse für verschiedene Verkehrsmittel verbessert wird. Je rund ein Fünftel der Massnahmen haben ihren Schwerpunkt beim öV bzw. beim Velo. Nur wenige Massnahmen sind reine MIV-Massnahmen. Auch bei diesen steht jedoch nicht die Erhöhung der Kapazität im Vordergrund, sondern die Anpassung des geometrischen Normalprofils zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wie zum Beispiel im Projekt Lammschlucht oder die Entlastung einer Ortschaft

vom Durchgangsverkehr im Fall der Umfahrung von Beromünster. Der ebenfalls im PGM enthaltene Ausbau des öV-Angebots trägt zu einer besseren Erreichbarkeit von Teilen des Kantons mit dem öV und zu dessen Zuverlässigkeit bei.

Zu Frage 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?

Das PGM sieht nicht die Einführung neuer Systeme wie Tramlinien vor, sondern die Weiterentwicklung des bestehenden Gesamtverkehrssystems. Die angesprochenen Tramlinien oder andere neue Verkehrssysteme würden auch aufgrund der langjährigen Verfahren (Machbarkeitsprüfung, Eintrag Richtplan, Planung, etc.) bis zur Konkretisierung auf Stufe PGM mindestens zehn Jahre in Anspruch nehmen. Es geht der Regierung im vorliegenden Entwurf des PGM also nicht um visionäre Projekte, sondern um konkrete, bald umsetzbare Projekte. Des Weiteren verweisen wir auf die in den anderen Antworten gemachten Aussagen zu konkreten Projekten.

Zu Frage 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?

Der Bau einer neuen Autobahninfrastruktur zwischen der Verzweigung Rotsee und Kriens (Bypass Luzern) soll die bestehenden Engpässe beseitigen und die A2 im Bereich des Agglomerationszentrums vollständig für den Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Agglomeration freispielen. Die Stausituationen im Strassenverkehr können im nationalen und lokalen Netz eliminiert werden, was auch zu einem zuverlässigeren strassengebundenen öV und gewissen Entlastungen für den MIV führt.

Unabhängig vom Zeitpunkt der Realisierung des DBL sind jedoch auch Busbeschleunigungsmassnahmen erforderlich, um einen zuverlässigen Betrieb sicherzustellen und die notwendigen Kapazitäten im öV bereits heute zu stärken. Dabei wird auch die Einführung durchgehender Busspuren geprüft. Je früher aber der Bypass gebaut und in Betrieb ist, desto besser wird auch die Situation für öV und MIV im Raum der Agglomeration Luzern. Ziel ist zu klären, ob einzelne Abschnitte bereits vor dem Bypass vorgezogen und umgesetzt werden können, um frühzeitig Verbesserungen zu erzielen. Ergänzend dazu werden Massnahmen im Verkehrsmanagement, einschliesslich Dosierungen, weiterentwickelt. Diese dienen dazu, den Verkehrsfluss zu stabilisieren, die Priorisierung des öV zu sichern und die Gesamtzuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen. Ohne entsprechende Steuerung wird es nicht mehr möglich sein, Verkehrsüberlastungen wie bei Unfällen auf der A2 oder der A14 oder bei vielen gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen in der Agglomeration Luzern zu verhindern.

Zu Frage 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?

Durch gezielte Verkehrslenkung, Umgestaltung des Strassenraums und Attraktivierung von öV und Velo kann ein Anreiz geschaffen werden, den Durchgangsverkehr zu reduzieren, resp. kann die Qualität der Mobilität erhöht werden. Die Bevölkerung profitiert von weniger Lärm, mehr Sicherheit und höherer Lebensqualität.

Zudem verweisen wir auf die bereits erwähnten generellen Herausforderungen, dass in Städten der Platz für die Mobilität beschränkt ist und nicht mehr Raum zur Verfügung steht. Darum gibt es keine einfachen, kostengünstigen Lösungen, die auch politisch breit getragen sind. Es sind kleine Schritte der Verbesserungen, die im städtischen Raum von Kriens möglich sind.

Zu Frage 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?

Vgl. Antwort zu Frage 6

Zu Frage 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?

Das Agglomerationsprogramm Luzern der 5. Generation befindet sich zurzeit in der Prüfung durch den Bund. Der Kanton Luzern beantragt für eine grosse Anzahl von Massnahmen eine Mitfinanzierung. Darunter finden sich Gesamtverkehrsmassnahmen, in deren Rahmen Strassenabschnitte für alle Verkehrsmittel optimiert werden, so zum Beispiel im Bereich Löwenplatz, Zürichstrasse, Alpenstrasse, Löwenstrasse in Luzern. Eine gute Wirkung erzielen Verkehrsmanagement-Massnahmen, die den verkehrlichen Ablauf für alle Verkehrsmittel optimieren und damit die Sicherheit sowie den Verkehrsfluss verbessern, in der Regel aber ohne grosse Infrastrukturanpassungen auskommen. Verkehrsdrehscheiben verbessern die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, insbesondere Bus-Bahn, Velo-Bahn und die Zugänglichkeit von öV-Haltestellen für Zufussgehende. Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Busverkehrs verbessern dessen Zuverlässigkeit und Zugänglichkeit. Die Reussportbrücke ist eine wichtige grosse Massnahme zugunsten des MIV. Und schliesslich ist auch eine grosse Zahl von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen enthalten, die verteilt über den ganzen Verkehr den FVV attraktiver und sicherer machen.

Es handelt sich also nicht um ein Agglomerationsprogramm der grossen Einzelmassnahmen, sondern eine grosse Anzahl von Verbesserungen in der Fläche des Agglomerationsraumes erbringen die angezielte Wirkung im Sinne der Strategie des Kantons Luzern.

Zu Frage 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?

Diese Vision existiert: Im öV-Bericht 2023-2026 wird in Kapitel 3.1 der Zielzustand des öV bis 2050 gezeigt. Diese basiert auf einem erwarteten Bevölkerungswachstum. Mit dem DBL wird bis dahin eine wichtige Voraussetzung für ein deutlich leistungsfähigeres Bahnangebot geschaffen. Verkehrsdrehscheiben ermöglichen die Vernetzung mit dem auf das erweiterte Bahnangebot abgestimmte und ebenfalls auszubauenden Busnetz sowie anderen Sharing-Angeboten. Unabhängig des DBL sind bereits für die nächsten Jahren an neuralgischen Stellen Busbeschleunigungs-Massnahmen in Prüfung, damit das Busnetz seine Leistungsfähigkeit frühzeitig voll ausspielen und bereits vor dem DBL zur Verkehrsverlagerung beitragen kann. Starke Nachfrageströme werden auch 2050 im klassischen Linienverkehr abgewickelt. Zu Zeiten und in Gebieten mit schwacher Nachfrage können flexiblere Angebotsformen zum Zuge kommen. Zudem ist eine Machbarkeitsstudie Ridepooling mit autonomen Fahrzeugen in Arbeit.

Der kantonale Richtplan und die kommunalen Nutzungsplanungen sorgen dafür, dass das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum hauptsächlich an optimal mit dem öV erschlossenen Lagen stattfinden wird.