

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom
Kantonsratspräsidentin

29. Juni 2026
Widmer Reichlin Gisela

A 522 Anfrage Tanner Beat und Mit. über die Mobilitätsstrategie: Wie wird auf das höhere prognostizierte Bevölkerungswachstum im Kanton Luzern reagiert? / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Beat Tanner ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Beat Tanner: Der Regierungsrat anerkennt in seiner Antwort selbst, dass der Kanton Luzern vor einer erheblichen Herausforderung steht: Gemäss Prognosen des Bundes wird die Bevölkerung des Kantons Luzern bis 2040 um rund 30 Prozent wachsen. In der «Luzerner Zeitung» wurde vergangene Woche sogar von einem möglichen Anstieg auf über 600 000 Einwohnerinnen und Einwohner berichtet. Besonders stark vom Wachstum betroffen ist dabei die Agglomeration Luzern. Doch wenn man die Antworten des Regierungsrates liest, stellt sich eine zentrale Frage: Wo ist der konkrete Plan, wo ist die Vision, wie dieses enorme Mobilitätswachstum überhaupt bewältigt werden soll? Denn die Realität sieht heute bereits anders aus: Die Buslinien in der Agglomeration sind vielerorts an der Kapazitätsgrenze oder darüber hinaus ausgelastet. Pendlerinnen und Pendler erleben täglich überfüllte Busse, unzuverlässige Fahrzeiten und zunehmende Staus im Strassenraum. Diese Unzuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs (ÖV) hat auch das Luzerner Kantonsspital (LUKS) bei seinen Kunden festgestellt und hat sogar einen Einfluss auf seinen Betrieb. Viele Busse stecken im Verkehr, manchmal hat es von der Busspur vom Bahnhof bis zum Pilatusplatz nur stehende Busse. Und genau hier zeigt sich die Schwäche der aktuellen Strategie und einer fehlenden Vision. Der Regierungsrat setzt primär auf das sogenannte 4V-Konzept – vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten. Das klingt gut, ist aber letztlich ein strategischer Rahmen und keine Infrastruktur. Strategiepapiere transportieren jedoch keine Menschen. Gerade in der Agglomeration Luzern braucht es nicht nur Konzepte – es braucht konkrete zusätzliche Kapazitäten und Visionen. Besonders problematisch ist die Situation beispielsweise in der Talschaft Kriens. Kriens gehört zu den Gemeinden mit einem erwarteten starken Bevölkerungswachstum im Kanton. Gleichzeitig verfügt diese stark wachsende Talschaft bis heute über keinen direkten Schienenanschluss ins Zentrum. Das bedeutet konkret: Der gesamte ÖV basiert auf Buslinien, die sich den knappen Strassenraum mit dem motorisierten Verkehr teilen müssen. Das ist ein strukturelles Problem. Busse sind ein wichtiges Verkehrsmittel – aber sie haben eine klare Kapazitätsgrenze. Wenn die Bevölkerung weiter wächst, stösst ein reines Bussystem früher oder später an seine Grenzen. Genau das sehen wir heute bereits. Trotzdem verzichtet der Regierungsrat in seiner Strategie ausdrücklich darauf, neue leistungsfähige Verkehrssysteme wie etwa eine S-Bahn oder eine Subway mit einer Kreuzverbindung überhaupt zu prüfen. Begründet wird dies damit, dass solche Projekte lange Planungszeiten hätten. Gerade weil Infrastrukturprojekte lange dauern, müsste man heute damit beginnen. Wenn man den Gotthardtunnel nicht geplant hätte, weil es zu lange dauert, hätten wir noch heute keinen Tunnel. Wenn wir heute nicht planen, wird Luzern auch im Jahr 2050 keine leistungsfähige Lösung haben. Ein weiteres Problem ist die starke Abhängigkeit vom Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Dieser ist zweifellos wichtig. Entscheidend ist zudem, dass auch die Zubringerverbindungen konsequent mitgeplant werden und verlässliche Fahrzeiten garantieren. Nur wenn der ÖV schnell, zuverlässig und attraktiv ist, sind die Menschen auch bereit, vom Individualverkehr auf den ÖV

umzusteigen. Die Antwort des Regierungsrates lautet im Wesentlichen: Busbeschleunigung, Verkehrsmanagement und kleinere Massnahmen. Das reicht nicht.

Sarah Bühler-Häfliger: Das prognostizierte Bevölkerungswachstum im Kanton Luzern wird zu mehr Verkehr führen. Die Antwort des Regierungsrates gibt insgesamt eine gute Übersicht über die geplanten Stossrichtungen im zukünftigen Gesamtverkehr. Sie zeigt klar auf, dass angesichts des Bevölkerungswachstums kein Weg an einer effizienteren Nutzung des Strassenraums vorbeiführt. Weil in den Städten und Agglomerationen schlicht nicht mehr Platz vorhanden ist, braucht es mehr Verkehrsmanagement, Busbeschleunigung und Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr. Anders gesagt, müssen die 4V des Projekts Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) konsequent umgesetzt werden, um die künftigen Verkehrsprobleme infolge des Bevölkerungswachstums zu lösen. Es ist aber eher eine Politik der kleinen Schritte, die wir anstreben müssen, um überhaupt vorwärtszukommen. Diesbezüglich ist die Antwort des Regierungsrates ehrlich. Vieles wird nur in einzelnen kleinen Schritten verbessert werden können, beispielsweise mit Busbeschleunigungsmassnahmen oder mit der Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs. Umso wichtiger ist daher eine übergeordnete Mobilitätsstrategie. Im Programm Gesamtmobilität wird die Strategie der 4V aus dem Zumolu übernommen. Das begrüssen wir ausdrücklich. Die Prioritätensetzung beim Infrastrukturausbau ermöglicht eine Verlagerung des Modalsplits zugunsten des öV sowie des Langsamverkehrs, und das ist schliesslich ein Ziel aus dem Zumolu. Die SP-Fraktion begrüsst die Haltung des Regierungsrates. Die Sanierung, der Unterhalt und die Verbesserung des bestehenden Strassennetzes haben Priorität vor einem generellen Netzausbau. Punktuell soll aber auch ein Infrastrukturausbau möglich sein. Wir begrüssen die differenzierte Sichtweise, die sich am Bedarf der Bevölkerung und an der jeweiligen Region orientiert. Der Wirtschafts- und Güterverkehr darf dabei nicht vergessen gehen. Gleichzeitig ist die Verträglichkeit der Verkehrsemissionen für die betroffenen Siedlungen und Anwohnenden zentral. Ebenso wichtig ist eine vorausschauende Planung. Der Bezug zum kantonalen Richtplan ist massgeblich, und er soll sicherstellen, dass wichtige Arbeits- und Wohngebiete künftig an Lagen entwickelt werden, die bereits gut mit dem öV erschlossen sind. Dann können die Synergien mit den bereits bestehenden Verkehrswegen genutzt werden. Das Programm Gesamtmobilität setzt auf Gesamtverkehrsmassnahmen für alle Verkehrsteilnehmenden. Laut Regierungsrat geht es dabei weniger um visionäre Projekte als um konkrete und bald umsetzbare Massnahmen. Trotzdem stellt sich die Frage, warum man nicht auch eine Vision 2050 ernsthaft angeht, beispielsweise mit einer Neulancierung der Luzerner Tramlinie? Das könnte durchaus Potenzial bieten, um Verkehrslösungen auf dem begrenzten Raum der Agglomeration und der Stadt Luzern zu schaffen. Eine Vision soll ihrem Namen gerecht werden und sie darf durchaus auch kreativ sein, solange sie der übergeordneten Strategie entspricht. In diesem Sinn ist die Anregung des Postulanten interessant, und die Regierung sollte sich diese Überlegungen zu Herzen nehmen.

Gian Waldvogel: Beat Tanner stellt sehr wichtige Fragen, wie Bevölkerung und Wirtschaft im Kanton Luzern sich auch zukünftig gut bewegen können. Es ist klar, bereits heute stehen wir vor massiven Herausforderungen, die Busse bleiben immer öfters im Stau stecken, das öV-Angebot auf dem Gleis kann erst mit der Realisierung des DBL nachhaltig verbessert werden und die Veloinfrastruktur ist weiterhin lückenhaft. Mit dem prognostizierten, grossen Bevölkerungswachstum wird der Druck auf die Verkehrsinfrastruktur weiter zunehmen. Das Ziel, das Beat Tanner in seiner Anfrage formuliert, teilen wir: Das Stadtzentrum und die Agglomeration sollen für Einwohnerinnen und Einwohner aus dem ganzen Kanton Luzern gut erreichbar bleiben. Und auch den Lösungsansätzen mit einer ganzheitlichen Strategie welche leistungsfähige Busachsen, den Ausbau des S-Bahn-Netzes oder gar unterirdische öV-Systeme beinhalten, können wir uns anschliessen. Aber mit dem Zumolu haben wir bereits eine Strategie. Das Problem ist, dass wir Zumolu nicht konsequent anwenden und die Weichen nicht konsequent gestellt werden. Das zeigt die Vernehmlassung zum Programm Gesamtmobilität exemplarisch. Wir brauchen im Kanton Luzern ein klares Umdenken. Die Vorstellung, dass wir parallel für alle Mobilitätsformen die Erreichbarkeit überall sicherstellen können, ist schon physikalisch nicht möglich. Es ist ideologisch verblendet,

wenn wir im urbanen Raum auf Projekte wie den Bypass oder Umfahrungsstrassen setzen. Damit verschieben wir in diesen urbanen Räumen, in denen fast 85 Prozent der Luzerner Bevölkerung leben, nur die Nadelöhre. Die verstopfte Infrastruktur an der Siedlungsgrenze wird bleiben. Für die Grüne Fraktion ist klar: Wir müssen unseren Kanton als urbane Region mit grösseren ländlichen Gebieten verstehen. Gefordert ist in der Folge eine Priorisierung hin zu platzeffizienten und nachhaltigen Verkehrsmitteln: Das heisst, durchgehende Busspuren in Stadt- und Agglomerationen, wo notwendig auch mit einer Reduktion der Spuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Eine sichere und durchgehende Veloinfrastruktur im gesamten Kantonsgebiet. Einen umfassenden Ausbau des öV-Angebots, besonders auch im ländlichen Raum. Das heisst wir müssen vorwärts machen und auf neue Projekte für den MIV verzichten. Nur dann können wir im Kanton Luzern in Zukunft einen flüssigen Verkehr sicherstellen.

Martin Waldis: Das grosse Bevölkerungswachstum im Kanton ist zusehends eine grosse Herausforderung, auch im Bereich Mobilität. Der Bund prognostiziert ein solches Bevölkerungswachstum, und wir versuchen, etwas zu unternehmen, damit wir aneinander vorbeikommen. Ich merke natürlich schon, dass der MIV aus der Stadt verschwinden soll. Das wird früher oder später wohl der Fall sein, der Weg dazu ist mit den Busbevorzugungen usw. geebnet. Das ist in Ordnung, und müssen wir wohl akzeptieren. Die Antwort auf die Frage 3 ist für mich grundsätzlich nachvollziehbar, aber zu wenig pragmatisch. Ich finde, dass es rund um die Stadt eine Kontingentierung braucht und geprüft werden muss, wie viele Nutzerinnen und Nutzer die Stadt überhaupt verträgt. Die Künstliche Intelligenz (KI) wird es richten. Die moderne Technologie könnte solche Berechnungen innerhalb kürzester Zeit liefern und in diesem Sinn auch die Verantwortung übernehmen, sollte es trotzdem zu viel Verkehr geben. Weniger Nutzerinnen und Nutzer sind nachhaltiger als jede bauliche Anpassung der Infrastruktur.

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

Fabian Peter: Ich sehe, dass Ihr Rat bereits Visionen von KI, Tramlinien der Zukunft und weiteren grossen Infrastrukturprojekten hat. Es ist immer spannend, in der Mobilitätspolitik darüber zu diskutieren. Ich komme auf die Anfrage zu sprechen. Diese nimmt die Hauptherausforderung in der Mobilitätsplanung auf. Immer mehr Menschen sind mobiler und bewegen sich mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln mehr. Bereits die Leute, die schon hier sind, ohne Zuwanderung, konsumieren mehr Mobilität und man ist mehr unterwegs. Übrigens ist über die Hälfte des Verkehrs Freizeitverkehr, also nicht der Arbeitsverkehr. Ich bin überzeugt, dass wir mit unseren Planungsinstrumenten Zumolu als Strategie und dem Programm Gesamtmobilität, das Ihr Rat voraussichtlich im Herbst beraten wird, gut aufgestellt sind. Wenn es noch visionäre Projekte gibt, dann muss man darüber diskutieren, ob diese richtig sind. Die Meinungen, welche Infrastrukturprojekte richtig sind, gehen wahrscheinlich ziemlich auseinander, je nachdem, ob es auf der Schiene oder auf der Strasse ist. Bei der Schiene ist wichtig zu sagen, dass die Trams mit dem Agglomerationsprogramm zwar grundsätzlich förderbar sind. Aber der Bund ist für alles, was auf der Schiene ist, zuständig und wir sind nur Bittsteller. Wir sehen ja beim DBL, wie wir auf den Bund angewiesen sind. Dennoch braucht es gerade im städtischen und im Agglomerationsraum auch Projekte. Insbesondere unsere beiden nationalen Schlüsselprojekte, der Bypass auf der Strasse und der DBL auf der Schiene. Dieser wird zusätzliche Kapazitäten für den öV schaffen im eng begrenzten, städtischen Raum, wo der Platz beschränkt oder bereits sehr beschränkt ist. Wir planen auch zusätzliche Infrastrukturprojekte. Diese sind im Programm Gesamtmobilität abgebildet. Wir haben bereits im letzten Aufgaben- und Finanzplan (AFP) aufgezeigt, dass wir in Zukunft mehr in den Infrastrukturausbau investieren wollen, vor allem auch in die Themen des Radroutennetzes, das jetzt in der Vernehmlassung war. Aber auch in weitere Infrastrukturprojekte, sei es für Busbeschleunigungsmassnahmen oder den MIV. In diesem Sinn wird es weitergehen. Ich verstehe aber auch das Anliegen von Kriens. Topografisch ist es eine schwierige Situation, da sich Kriens in einem Tal befindet. In diesem Sinn gibt es keine visionären Projekte, die schon 50 Jahre oder 100 Jahre vorausdenken. Aber wir sind der Meinung, dass die Busspuren die Zubringer Richtung Luzern sind und dort

die Weiterverteilung auf die Bahn stattfinden soll. Es ist mir bewusst, dass in Bezug auf die Mobilität immer differenzierte und verschiedene Meinungen vorhanden sein werden und auch die Mittel nicht immer den Wünschen der verschiedenen Regionen und Gemeinden entsprechen.