



Herr Beat Hofstetter
Abteilungsleiter Planung Strassen,
Dienststelle Verkehr und Infrastruktur

Per Email und Online-Tool an:
beat.hofstetter@lu.ch

Luzern, 25.01.2022

Vernehmlassung Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen: Stellungnahme der SP Kanton Luzern im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Fabian Peter
Sehr geehrter Herr Hofstetter
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Vernehmlassung betreffend Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen möchten wir uns herzlich bedanken und nehmen gerne die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr und danken Ihnen ebenfalls für die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Aufgrund der gesellschaftlichen und klimatischen Entwicklungen rückt die Verkehrspolitik immer stärker in den Fokus. Der Wandel im Arbeits- und Freizeitverhalten sowie die kantonalen Klima- und Umweltziele zum Schutz unserer Lebensgrundlagen, stellen uns vor grosse Herausforderungen aber bieten auch Chancen. In Zukunft die unterschiedlichen Bedürfnisse der Mobilität unter einen Hut zu bringen, wird komplexer und anspruchsvoller.

Die öffentliche Hand steht hier in der Verantwortung das zukünftige Mobilitätsbedürfnis aller Menschen und unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes zu gewährleisten. Die Voraussetzungen sind so zu gestalten, dass dies klima- und umweltfreundlich geschieht. Besondere Verantwortung erhält die Regierung bei der Erfüllung dieser Aufgabe auch gegenüber dem Erhalt der natürlichen Lebensräume und Lebensgrundlagen für die Produktion von lokalen Nahrungsmitteln durch eine vorausschauende Siedlungs- und Raumentwicklung.

Die Trennung zwischen Baugebiet und Nichtbaugebiet ist strikte einzuhalten und der Verkehr ist an der Quelle zu vermeiden. Ein besonderes Augenmerk der zukünftigen Strassenbaupolitik gilt den externen Umwelt- und Klimakosten. **Die externen Kosten, welche durch den Verkehr ausgelöst werden, müssen transparent ausgewiesen, internalisiert und vor allem gedeckt werden.** Aufgrund des Kohärenz-, Transparenz- und Verursacherprinzips, gilt es dies konsequent umzusetzen, ansonsten wird umwelt-, klima- oder biodiversitätsschädigendes Verhalten indirekt subventioniert und durch falsche Anreize gefördert, was volkswirtschaftliche Ineffizienzen schafft, aufgrund der erheblichen Investitionen zum Schutz des Klimas und der natürlichen Lebensgrundlagen.

Die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundesrates zeigen auf, dass der Verkehr auch in Zukunft wächst. Aufgrund gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Trends wie der Zunahme von Homeoffice, der fortschreitenden Urbanisierung und einer immer älter werdenden Bevölkerung, wächst der Verkehr indes weniger stark als die Bevölkerung. Im Vergleich zur Bevölkerung wächst der Personenverkehr unterproportional um nur 11 Prozent. Der Güterverkehr steigt um 31 Prozent. Besonders der Lieferwagenverkehr nimmt zu. Arbeitswege werden weniger, Freizeitwege mehr. Der öffentliche Verkehr erhöht seinen Anteil an den Verkehrsleistungen von 21 auf 24 Prozent, während das Velo



seinen Anteil verdoppelt. Der Anteil, der mit dem Auto zurückgelegt wird, bleibt nach wie vor bedeutend, reduziert sich aber von 73 auf 68 Prozent.

Die Transformation hin zu einem klimaneutralen Kanton bis 2050 muss auch im Bauprogramm für die Kantonsstrassen verfolgt und gesteuert sowie auf die zukünftigen Entwicklungen angepasst werden. Massnahmen des Bauprogramms, welche die Umwelt- und Klimaemissionen reduzieren und den Zugang zur Mobilität für Menschen mit Behinderungen ermöglichen, müssen vorangetrieben werden und umgekehrt Projekte kritisch hinterfragt werden, welche den Klima- und Umweltzielen zuwiderlaufen. Bei der Beurteilung und Priorisierung muss berücksichtigt werden, dass die Ansprüche, das Mobilitätsbedürfnis sowie die Voraussetzungen zum Erreichen der genannten Ziele sich im urbanen Raum, der Agglomerationen und auf der Landschaft unterscheiden. So muss zum Beispiel im urbanen Raum die konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs erfolgen.

Die Regierung steht hier in der besonderen Verantwortung die Weichen für eine nachhaltige Verkehrs-, Raum- und Siedlungsentwicklung resp. -Politik zu stellen und Massnahmen zu beschliessen, die eine nachhaltige Entwicklung und Benutzung des Bodens vorantreiben. Der Verkehrsraum muss verstärkt unter Berücksichtigung der prognostizierten Zunahme der Benutzung des öffentlichen- und des Veloverkehrs weiterentwickelt werden und Massnahmen zur Klimaadaptation und zur Umstellung auf erneuerbare Energien, z. B. Solarpanels entlang von Kantonsstrassen sind zu überprüfen und bei Eignung voranzutreiben.

Unter Berücksichtigung der genannten Grundsätze nehmen wir gerne Stellung zu den folgenden im Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen vorgesehenen Projekte:

- Bei verschiedenen geplanten Projekten wird erwähnt, dass die Erstellung von Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) erfolgt. Im Kanton Luzern werden bis 2023 erst 129 der 671 Haltestellen hindernisfrei benutzbar sein. Wir begrüessen deshalb die Sanierung von Bushaltestellen gemäss BehiG, denn die bundesrechtlichen Vorgaben bestehen schon seit 2004 und müssen nun endlich umgesetzt werden. **Aus diesem Grund beantragen wir, dass die Bushaltestellen im Kanton Luzern bis 2026 gemäss BehiG saniert und hindernisfrei benutzt werden können.** Das vorliegende Bauprogramm muss dementsprechend angepasst werden. Bei der Umsetzung dürfen aus unserer Sicht aber keine Bushaltestellen geschlossen werden, um eine Sanierung zu umgehen.
- Wir beantragen Projekte, welche einen hohen Nutzen für den öffentlichen Verkehr und/oder den Rad- oder Fussverkehr bedeuten voranzutreiben oder früher als vorgesehen umzusetzen, da sie zur Erreichung der Klima- und Umweltzielen eine hohe Bedeutung erlangen. Zudem kann durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs der Modalsplit des MIV gesenkt werden, womit der Bau von neuen Strassen und der Kulturlandverlust verhindert werden kann. Folgende Projekte müssen aus diesen Überlegungen stark vorangetrieben und früher als geplant realisiert werden
 - K 2 Luzern, Pilatusstrasse – Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof (z.B. Bushaltestelle Durchmesserperronanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen). Die Durchmesserperrons sind die Grundvoraussetzung für die Erhöhung der Zuverlässigkeit der RBus Linien.
 - K 2/4/17 Kriens/Luzern/Ebikon, durchgehende Busspuren. Dies ist ein klarer Auftrag des Parlaments und bedarf der umgehenden Realisierung.
 - K 2 Luzern, Pilatusstrasse – Schweizerhofquai, Optimierung Strassenraum, Förderung öV und Fuss- und Veloverkehr, Sanierung Bushaltestellen BehiG in Koordination Sanierung Strasse. Die Förderung und Bevorzugung des öV im urbanen Raum muss oberste Maxime sein.



- K 4 Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse
 - K 19 Projekte in Kriens Mattenhof. Das Gebiet Kriens Mattenhof entwickelt sich rasch und durch die schnellere Realisierung kann der Modalsplit zugunsten des öV verschoben und die Gesamtverkehrsbelastung reduziert werden.
- Wir beantragen die Projekte des Bauprogramms für Kantonsstrassen prioritär umzusetzen und konsequent voranzutreiben, welche die Umsetzung des Radroutenkonzepts beschleunigen.
- Das Projekt K 11 Wolhusen-Menznauerstrasse, Einmündung Spitalstrasse soll mittels Kreisellösung inkl. Radverkehrsanlage realisiert werden. Bei der Sanierung der betroffenen K 11 bis Spitalstrasse konnte der Kreisel infolge fehlender Aufführung im laufenden Bauprogramm nicht realisiert werden. Die Notwendigkeit ist nicht bestritten.
- Das Projekt K 11 Alberswil-Schötz, Umfahrung Planung inkl. Variantenstudium ist in Topf A zu platzieren. Der Verkehr, insbesondere der Schwer- und Transitschwerverkehr, beeinträchtigen die Lebensqualität und die Sicherheit der Schötzer Einwohner:innen massiv.
- Das Projekt K 15a: Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse ist in Topf A zu platziert. Die Massnahmen für den ÖV und das Verkehrsmanagement sind an den Bahnhofumbau Rothenburg gekoppelt und gehören dementsprechend zusammen realisiert.
- Das Projekte K 17a: Inwil, Autobahnanschluss bis Kantonsgrenze ist in Topf A zu platzieren. Entlang der Reuss verläuft eine beliebte und stark befahrene Radroute. An der betroffenen Stelle muss jedoch auf die stark befahrene und gefährliche Kantonsstrasse ausgewichen werden. Die schnelle Realisierung einer sicheren Radverbindung bis an die Kantonsgrenze ist unbedingt notwendig.
- Auf die Projekte K 13 Luzern, Kasernenplatz, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr, K 13 Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen für öV und Fuss- und Veloverkehr sowie K 13, Reussportbrücke wird verzichtet. Das Projekt missachtet verschiedene kantonale Gesetzgebungen und Ziele. Die negativen Auswirkungen des Projektes übersteigen den Nutzen. Bei Realisierung würde die Reussportbrücke den motorisierten Individualverkehr im innerstädtischen Raum erhöhen und die Bestrebungen des Klima-, Gesundheits- und Umweltschutzes sowie die Ziele von ZuMuLu und anderen raumpolitischen Instrumenten zur Vermeidung des Verkehrs an der Quelle und insbesondere die Erhöhung des Modalsplits des öV-, Velo- und Fussverkehrs.
-
- Auf das Projekt K 65 Buchrain, Knoten K65/65c, Optimierung Leistungsfähigkeit ist zu verzichten. Durch das geplante Projekt ist eine starke Zunahme des MIV zu erwarten, was die Zuverlässigkeit des öV Gesamtsystems reduziert und gleichzeitig erhöhen sich die verkehrsbedingten Probleme und kantonalen Zielkonflikte.

Wir danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme sowie die wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Auskünfte stehen Ihnen Hasan Candan, Kantonsrat und Mitglied VBK, hasan.canda@gmail.com, Telefon direkt 079 631 64 81 und Isabella Schwegler-Thürig, Kantonsrätin und Mitglied VBK, jb.schthue@bluewin.ch, Telefon direkt 079 888 84 51 zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Hasan Candan
Kantonsrat

Isabella Schwegler-Thürig
Kantonsrätin