



Herr Patrick Abegg  
Mobilitätskoordinator BUWD

Herr Mario Krieg  
Mitarbeiter Rechtsdienst BUWD

Per E-mail und Online-Tool an:  
[patrick.abegg@lu.ch](mailto:patrick.abegg@lu.ch) und  
[mario.krieg@lu.ch](mailto:mario.krieg@lu.ch)

Luzern, 10.03.2022

## **Vernehmlassung zum Planungsbericht des Projekts Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (ZuMoLu) und zum Gesetz über das Programm Gesamtmobilität (Mantelerlass zum Programm Gesamtmobilität): Stellungnahme der SP Kanton Luzern im Rahmen der Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Fabian Peter  
Sehr geehrter Herr Abegg  
Sehr geehrter Herr Krieg

Für die Einladung zur Vernehmlassung betreffend ZuMoLu und Mantelerlass zum Programm Gesamtmobilität 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.

### **Zukunft Mobilität Luzern: SP fühlt sich in ihrer Mobilitätspolitik bestärkt und bestätigt**

Mit dem Projekt Zukunft Mobilität Luzern, kurz ZuMoLu, stellt die Luzerner Regierung zum richtigen Zeitpunkt die verkehrspolitischen Weichen für die Zukunft. Nach dem Irrflug der vergangenen Jahre ist aus Sicht der SP die Neuausrichtung in der Mobilitätspolitik bitter nötig, denn die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und umweltpolitischen Rahmenbedingungen haben sich stark gewandelt. Die SP fühlt sich aufgrund der vorliegenden Berichte in ihrem Engagement für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätspolitik bestätigt und bestärkt. Für die SP ist die zukünftige Mobilität klimaneutral, flächeneffizient und stärkt die Lebensqualität im ganzen Kanton.

### **Zukünftige Mobilität ist klimaneutral, flächeneffizient und stärkt die Lebensqualität in den urbanen Zentren und in den Gemeinden gleichermaßen**

Für die SP ist die zukünftige Mobilität klimaneutral, flächeneffizient und stärkt die Lebensqualität im ganzen Kanton. Wichtige Lebensräume für Mensch und Natur und Flächen für die lokale Lebensmittelproduktion (Fruchtfolgeflächen und landwirtschaftliche Nutzflächen) bleiben erhalten und die Reduktion von Lärm-, Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen werden konsequent vorangetrieben. Mobilität ist lebensnotwendig für die wirtschaftliche-, gesellschaftliche- und soziale Teilhabe und muss allen Menschen gewährleistet werden. Die Mobilität soll auch in Zukunft die unterschiedlichen Bedürfnisse erfüllen können, die Mobilität resp. wer - wie - wo - wann, muss aber kritisch-konstruktiv hinterfragt und weiterentwickelt werden.

Wenn wir es geschafft haben die Mobilität zu elektrifizieren oder fossilfrei zu gestalten, ist sie zwar klimaneutral - was zweifelsohne ein wichtiger Schritt ist bis 2040 - der Platz und die natürlichen



Ressourcen bleiben aber knapp. Die Mobilität muss deshalb in das Gesamtsystem integriert werden und darf die ökologischen Grenzen nicht sprengen. Umso wichtiger ist es, dass die bestehende Infrastruktur effizient genutzt und das Mobilitätsverhalten überdenkt werden. Es ist deshalb eine wichtige und herausfordernde Aufgabe des Staates die Mobilitätsbedürfnisse raumtypendifferenziert so zu erfüllen, dass die positiven Aspekte der Mobilität erhöht und die negativen Aspekte minimiert werden, damit insgesamt die Lebensqualität in den urbanen Zentren und in den Gemeinden steigt. Mobilität verursachen eine Reihe von Kosten und Nutzen. Die nicht direkt spürbaren und meist ungedeckten, so genannten externen Kosten, fallen als Folge von Schäden in der Umwelt, bei Unfällen und bei der Gesundheit an. Getragen werden sie von Dritten, der Allgemeinheit oder zukünftigen Generationen. Aus Sicht der SP muss deshalb ein besonderes Augenmerk daraufgelegt werden, die schädliche Wirkung von Anreizen und Subventionen der Mobilitätspolitik auf Umwelt, Klima, Biodiversität und Gesundheit zu minimieren. Externe Kosten und Zielkonflikte der Mobilität sind weiter transparent auszuweisen und müssen verursachergerecht gedeckt werden.

Neue Mobilitätsformen u. a. durch Sharing-, Pooling- oder On-Demand-Angebote werden die klassischen Mobilitätsformen nicht ersetzen, leisten aber einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Mobilitätsziele, zusammen mit der Digitalisierung, Home-Office, smartem Arbeiten und weiteren technologischen oder gesellschaftlichen Entwicklungen. Luft nach oben besteht aus Sicht der SP bei der Nutzung von Mobilitätsdaten. Ein möglichst reibungsloser Informationsfluss zwischen Infrastrukturbetreibern, Verkehrsunternehmen, privaten Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen und den Verkehrsteilnehmenden trägt dazu bei, das Verkehrswachstum besser zu bewältigen. Daten spielen in der Mobilität eine immer wichtigere Rolle und sind neben der Strassen- und Schieneninfrastruktur eine dritte systemrelevante Infrastruktur.

#### **Strategie vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich abwickeln wird von der SP unterstützt**

Um die wichtigen und ambitionierten Ziele der Regierung erreichen zu können, gilt es volkswirtschaftlich ineffiziente und umweltpolitisch problematische Mobilität an der Quelle zu vermeiden und das zukünftige Mobilitätsbedürfnis auf klimaneutrale und flächeneffiziente Mobilitätsformen zu lenken. Denn ineffiziente Mobilität führt zu hohen volkswirtschaftlichen Kosten für Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Um diesem Anspruch gerecht zu werden verlangt die SP eine konsequente Vorbildrolle seitens Regierung, welche zusammen mit den Gemeinden die Siedlungs-, Mobilitäts- und Raumentwicklung aufeinander abstimmt und die Mobilitätsziele fördert und einfordert. Dass die Regierung diese Vorbildrolle wahrnehmen und einfordern kann, zeigt sie mit der Planung des zentralen Verwaltungsgebäudes am Seetalplatz. Das in diesem Zusammenhang vorgesehene Zusammenführen der strategischen raum- und verkehrsplanerischen Instrumente mit den Gesetzesanpassungen begrüsst die SP.

Eine Herausforderung wird es dennoch sein, die Fehlplanungen der vergangenen Jahre zu korrigieren. Der bisherige Mobilitätsinfrastrukturausbau muss kritisch hinterfragt und die anstehenden vorgesehene mittelfristigen Projekte angepasst werden. Es braucht ein starkes Korrektiv und einen hohen Effort umwelt- und landschaftsschädliche sowie volkswirtschaftlich ineffiziente Infrastrukturprojekte wie den Bypass oder weitere angedachte Umfahrungsprojekte rückzustellen oder in Einklang zu bringen mit der dargelegten Mobilitätsstrategie. **«Der Erhalt der natürlichen Lebensräume für Mensch und Natur, die Klimaziele sowie die Lebensqualität in den urbanen Zentren und Gemeinden muss höher gewichtet werden als eine immer schnellere und umfassendere Erreichbarkeit mit dem MIV»** so Kantonsrat Hasan Candan. Für die SP ist klar, die zukünftige Mobilität stärkt Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft gleich-ermassen, anstatt sie zu schwächen.

Neben den mobilitätspolitischen Ausführungen stellt die SP folgende Anträge und Bemerkungen:

- Im Anhang ist auf S.49 aufgeführt, dass für die Erarbeitung des Berichts als Grundlage Stufe Bund die Verkehrsperspektiven des Bundes 2040 herangezogen wurden. Wir sind überrascht aufgrund dieser veralteten Planungsgrundlagen. Die neuen Verkehrsperspektiven zeigen insbesondere eine weniger starke Verkehrsentwicklung mit reduzierten Auto-, Arbeitsweg- und Strassenanteil und einem höheren öV-, Velo- Personen-, Lieferwagen-, und Güterverkehrsanteil auf. **Wir beantragen, dass dies unbedingt korrigiert wird und für das Projekt ZuMoLu die aktuellen Fakten der Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes berücksichtigt werden.**
- Im Bericht wird ausgeführt, dass die Treiber der Mobilität insbesondere das **Bevölkerungswachstum** sowie das **Freizeitverhalten** sind. Dies bleibt nicht ohne Folgen für die Infrastruktur. Diese Beobachtungen sind korrekt, **wir beantragen jedoch, dass das Bevölkerungswachstum sowie der Freizeitverkehr als Verkehrstreiber nicht einfach hingenommen, sondern raumwirksame Massnahmen auf allen Ebenen beschlossen werden das Mobilitätswachstum aufgrund dieser Treiber einzudämmen (Anreize, Wertewandel, regulatorisch, etc.).**
- Im Bericht wird wie folgt ausgeführt: In der Agglomeration Luzern sind bereits heute zu den **Hauptverkehrszeiten** die Kapazitätsgrenzen des Strassen- und Schienennetzes erreicht. Um dies zu beheben, benötigen wir unbedingt die beiden Schlüsselprojekte des Bundes auf Strasse und Schiene – den Bypass und den DBL. Diese Feststellungen und Begründungen sind aus unserer Sicht falsch, insbesondere die für den Ausbau des Bypasses, und widersprechen dem Grundsatz die Mobilität im Ursprung zu vermeiden. Aus unserer Sicht darf das Mobilitätssystem nicht aufgrund einzelner Spitzen linear ausgebaut werden, dies ist volkswirtschaftlich und umweltpolitisch höchst ineffizient und widerspricht verschiedenen Zielsetzungen des Kantons. **Wir beantragen deshalb, das Prinzip der Mobilitätsvermeidung konsequent zu verfolgen und das Mobilitätssystem nicht aufgrund einzelner Spitzen der Hauptverkehrszeiten auszubauen, sondern in Anbetracht einer Gesamtsicht. Es sollen vielmehr die Prinzipien verlagern, vernetzen, verträglich abwickeln sowie vermeiden herangezogen werden, bevor Infrastruktur für die Mobilität ausgebaut wird.**
- Im Bericht werden raumrelevante Zielkonflikte definiert, welche dem Ausbau des Mobilitätssystems entgegenstehen. **Wir beantragen, dass das zukünftige Mobilitätssystem die Kapazitätsgrenzen des ökologischen Systems nicht übersteigen. Die zukünftige Mobilität ist klimaneutral, erhält die bestehenden natürlichen Lebensräume und vernetzt sie, anstatt sie weiter zu zerschneiden.**
- Im Bericht wird verschiedentlich formuliert, dass die Mobilität bis 2050 klimaneutral sein soll. **Wir beantragen die zukünftige Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern so auszulegen, dass das Ziel der Klimaneutralität bereits 2040 erreicht sein soll.**
- Das Projekt sieht vor, ein neues Planungsinstrument «Programm Gesamtmobilität» zu etablieren. Angestrebt wird dabei eine Vereinfachung der bisherigen Struktur sowie eine Trennung zwischen strategischer Ebene und Umsetzungsebene. **Die SP unterstützt die Schaffung des Planungsinstruments Programm Gesamtmobilität.**
- Das Projekt ZuMoLu ist verbundenen mit einer Anpassung des Strassengesetzes und des öV-Gesetzes, als Mantelerlass. Die Neuregelungen erlauben eine verbesserte Gesamtentwicklung der Mobilität. Mit dem neuen Instrument Programm Gesamtmobilität soll eine umfassende und verkehrsmittelübergreifende Planung auf kantonaler Stufe ermöglicht werden. **Wir sind mit diesen Änderungen einverstanden.**
- Im Bericht wird eine differenzierte Betrachtung der strategischen Stossrichtungen für den Gesamtverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Verkehrssicherheit, Finanzierung, Güterverkehr vorgenommen. **Wir**

begrüssen die differenzierte strategische Betrachtungsweise und **beantragen die intermodale Mobilität den raumtypischen Zielsetzungen entsprechend verstärkt zu fördern.**

- Im Bericht wird auf die demographische Entwicklung eingegangen: Im Kanton Luzern wird im mittleren Szenario bis 2050 mit einem Anstieg der ständigen Wohnbevölkerung auf rund 490'000 Einwohnerinnen und Einwohner gerechnet. Dies entspricht gegenüber Ende 2020 einem Zuwachs von insgesamt rund 73'800 Personen oder knapp 18 Prozent. Diese Wachstumsrate liegt unter dem erwarteten gesamtschweizerischen Wachstum von rund 20 Prozent. Es wird davon ausgegangen, dass keine Altersgruppe absolut kleiner wird und das grösste Wachstum bei Personen ab 65 Jahren stattfindet. **Wir beantragen, dass die demographischen Entwicklungen eng verfolgt und die Mobilitätsstrategie so ausgestaltet wird, dass sie zeitnah auf Entwicklungen reagieren kann.**
- Ein möglichst reibungsloser Informationsfluss zwischen Infrastrukturbetreibern, Verkehrsunternehmen, privaten Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen und den Verkehrsteilnehmenden trägt dazu bei, das Verkehrswachstum besser zu bewältigen. Daten spielen in der Mobilität damit eine immer wichtigere Rolle: Sie sind nebst der Strassen- und der Schieneninfrastruktur eine dritte systemrelevante Infrastruktur. **Die SP beantragt die systematische Erhebung und Entwicklung von Mobilitätsdaten, welche dafür eingesetzt werden sollen, die Effizienz und weiterer Ziele der Mobilität zu erhöhen.**
- **Für die Erreichung der Mobilitätsziele beantragen wir, dass verschiedene politische Instrumente auf allen Ebenen (Anreize, kooperative, regulative, etc.) geprüft und implementiert werden.**
- Im Bericht wird ausgeführt, dass häufig Hauptverkehrsachsen durch Ortszentren führen und die städtebaulich-gestalterischen sowie unterschiedlichen Anforderungen der Anspruchsgruppen zu wenig berücksichtigen. Die verkehrsbedingte Belastung von Mensch und Umwelt bleibt aufgrund der wachsenden Mobilität eine zentrale Herausforderung. **Wir beantragen, dass vermehrt Massnahmen geprüft und getroffen werden, um städtebaulich-gestalterische Anforderungen stärker zu erfüllen und verkehrsbedingte Belastungen von Mensch und Umwelt zu reduzieren sowie dass diese Kriterien bei der Beurteilung von neuen Infrastrukturprojekten stärker berücksichtigt werden.**
- Die Vision lautet wie folgt: Der Kanton Luzern sorgt für eine nachhaltige, differenzierte, einfach zugängliche und zuverlässige Mobilität. Die Ziele sind die folgenden: Ziele Gesellschaft: Mobilität für alle, Siedlung und Mobilität abstimmen, Wohn- und Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Gesundheit und Bewegung; Ziele Wirtschaft: Erreichbarkeit sicherstellen, Finanzierung, Volkswirtschaftliche Kosten reduzieren, Güterverkehr. Ziele Umwelt: Klimafreundlich und -Adaption, Bodenversiegelung und Zerschneidung, Lärm- und Luftbelastungen. **Die SP unterstützt die Vision und die Ziele des Projekts ZuMoLu.**
- Im Bericht werden die Ziele pro Raumtyp ausformuliert. **Die SP unterstützt die raumtypendifferenzierte Formulierung von Mobilitätszielen.**
- Aus unserer Sicht muss der Kanton konsequent als Vorbild vorangehen: **Wir beantragen, dass die Regierung ihre Vorbildrolle in der Mobilitätspolitik konsequent wahrnimmt und das kollektive Potential und die Zusammenarbeit mit Gemeinden, Organisationen, Institutionen und Unternehmen in den Regionen proaktiv versucht in wert zusetzen.**

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](mailto:hasan.canda@gmail.com), Telefon direkt 079 631 64 81 und Isabella Schwegler-Thürig, Kantonsrätin und Mitglied VBK, [jb.schthue@bluewin.ch](mailto:jb.schthue@bluewin.ch), Telefon direkt 079 888 84 51 zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Sebastian Dissler  
Parteisekretär