

E-Mitwirkung Agglomerationsprogramm 5. Generation

KGL fordert Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs

Der KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern (KGL) hat den Entwurf des neuen Agglomerationsprogramms mit seinen eigenen verkehrspolitischen Positionen abgeglichen und kommt zum Schluss: Das Programm der 5. Generation ist in der vorliegenden Form inhaltlich ungenügend. Im Interesse der Luzerner KMU-Wirtschaft muss das Programm in den grundlegenden Punkten der Verkehrsentwicklung korrigiert werden, um über ein realitätsbasiertes und insbesondere für den Wirtschaftsverkehr im Kanton Luzern taugliches Planungsinstrument zu verfügen. Darüber hinaus wertet der KGL das Format der E-Mitwirkung als ungeeignet, um das zentrale, behördenverbindliche Planungsinstrument kritisch zu spiegeln.

Die Wirtschaft im Kanton Luzern ist auf zuverlässige Erreichbarkeit und effiziente, kostengünstige und verlässliche Transporte angewiesen. Dazu braucht es auch in Zukunft Kapazitätserweiterungen. Denn die Mobilitätsbedürfnisse wachsen gemäss den offiziellen Prognosen weiterhin sukzessive. Insbesondere ist dies in der Agglomeration Luzern der Fall, die schweizweit die höchste Siedlungsdichte und die zweitkleinste Verkehrsfläche pro Einwohner aufweist. Die Rahmenbedingungen für Kapazitätsoptimierungen und auch -ausbauten, ohne die es nicht geht, sind in dieser Region also äusserst anspruchsvoll und müssen unter Berücksichtigung der vorherrschenden Verhältnisse und nach den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden geplant werden.

Der Kanton Luzern verfügt, wie der Rest der Schweiz, mit dem Agglomerationsprogramm über ein mächtiges behördenverbindliches Planungs- und Finanzierungsinstrument. Hierin werden, in Vierjahresschritten erneuert, Leitplanken und Details der Siedlungs- und Verkehrsplanung festgelegt. Der jüngste Entwurf wurde Anfang August 2024 in einen E-Mitwirkungsprozess entlassen, der bis zur Deadline 1. Oktober der gesamten Bevölkerung und weiteren Organisationen und Akteuren offensteht. Wie stets in der Vergangenheit beteiligt sich hiermit auch der KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern (KGL) mit seinen rund 13'600 Mitgliedschaften an der mobilitätspolitischen öffentlichen Debatte mit dem Ziel, gute Voraussetzungen für den Wirtschaftsverkehr zu schaffen.

In der Kurzzusammenfassung: Der KGL lehnt die strategische Stossrichtung der im Agglomerationsprogramm hinterlegten Mobilitätsstrategie ab und fordert vom Kanton Luzern eine Korrektur. Die Gründe für diese Konklusion werden in der Folge hergeleitet, ausgehend von den aktuellen Positionen der KGL-Mobilitätspolitik.

Positionen Mobilitätspolitik KGL

1. **Grundvoraussetzungen:** Nach dem Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel kämpft der KGL für die politische und finanzielle Gleichbehandlung des privaten und des öffentlichen Verkehrs. Er unterstützt eine generelle Reduktion der Querfinanzierung von der Strasse zur Schiene, eine Erhöhung des Eigenfinanzierungsgrades des öffentlichen Verkehrs und eine grösstmögliche Kostenwahrheit. Eine nachhaltige Entwicklung von Wirtschaft und Tourismus des Kantons Luzern ist von grosser Bedeutung. Daher müssen die Verkehrsinfrastrukturen bedürfnisgerecht ausgebaut, weiterentwickelt und erhalten werden. Insbesondere kämpft der KGL für eine rasche Verbesserung für den Wirtschaftsverkehr. Nur so können weiter steigende Kosten für Unternehmen und Kunden verhindert werden. Die Entwicklung der Mobilität und der Verkehrsinfrastruktur muss – örtlich unterschiedlich priorisiert – auf alle Verkehrsträger ausgelegt sein. Der verstärkte Fokus auf funktionale Räume mit vielfältigem Angebot und die neuen Arbeitsformen helfen mit, den Pendlerverkehr zu dämmen.
2. **Realitätsbasierte Gewichtung:** Für die Luzerner KMU-Wirtschaft sind eine gute Erreichbarkeit und eine effiziente Mobilität von zentraler Bedeutung. Sie ist auf eine effiziente Schieneninfrastruktur und vor allem auf einen zuverlässigen Transport auf der Strasse angewiesen. Der KGL fordert folglich eine dynamische und ausgewogene Entwicklung aller Verkehrsmittel. Dies explizit unter der Prämisse einer realitätsbasierten, d.h. auf die herrschenden und prognostizierten Verhältnisse ausgerichteten Gewichtung der verschiedenen Verkehrsträger.
3. **Erreichbarkeiten:** Eminent wichtig sind radikale Vereinfachung der Bauvorschriften und die Stärkung der Stadt- und Ortskerne mit vorgängig geregelten Verkehrskonzepten. Die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte und Arbeitsplätze durch alle Verkehrsträger ist dabei überall zu sichern und zu fördern. Beim MIV ist der Fokus jeweils auf den wirtschaftlich notwendigen Verkehr zu legen. Für Velos und E-Bikes werden sichere und attraktive Verbindungen realisiert. Die Trennung der Verkehrswege von MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehrs wird prioritär realisiert, ohne dabei den MIV einzuschränken.
4. **Arbeit, Parkierung, Distribution:** Neue dezentrale Arbeitsformen, flexible Arbeitszeiten und lokale Arbeitsplätze werden zur Verminderung des Pendlerverkehrs gefördert. Das Parkplatzmanagement ist an zentralen Lagen und zur Verkehrslenkung wichtig und ist dazu mit den Bedürfnissen der Wirtschaft zu koordinieren. Im Hinblick auf den verstärkten Onlinehandel werden die notwendigen Flächen für Distributionsbetriebe an dafür geeigneten Standorten gesichert.
5. **Schlüsselprojekte Durchgangsbahnhof und Bypass:** Das prognostizierte Wachstum der Mobilität kann nur mittels massiver Kapazitätserweiterungen

aufgefangen werden. Die Projekte Durchgangsbahnhof und Bypass sind deshalb umfassend zu unterstützen und als sich gegenseitig bedingende Schlüsselprojekte vorwärtszutreiben. Es handelt sich hier um Projekte von überregionalem Charakter, die für die gesamte Zentralschweiz von grösster Bedeutung sind. Die Projekte müssen sicherstellen, dass ein Mobilitätswachstum im Bereich von 40% und mehr bis 2050 aufgenommen werden kann. Dabei sind beide Elemente, Durchgangsbahnhof plus Zimmerberg-Basistunnel II sowie Bypass mit Anschlussstrassen, gemeinsam als Einheit zu verstehen. Die Planung hat entsprechend auf Zentralschweizer Ebene zu erfolgen und dabei soll der Kanton Luzern als grösster und am stärksten betroffener Standortkanton im Lead sein. Der Zentralschweizerische geeinten Interessenvertretung dieser Projekte gegenüber Bundesbern kommt eine zentrale Bedeutung zu, damit diese schnellstmöglich und umfassend umgesetzt werden.

Konkrete KGL-Rückmeldungen zum Aggloprogramm 5G

Der KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern verzichtet darauf, in der im Rahmen der E-Mitwirkung vorgesehenen Form kapitelweise auf Details einzugehen (Ausführungen hierzu siehe nachfolgend). Darum wird hiermit in dieser Form global und in geraffter Form auf Aspekte des Agglomerationsprogramms eingegangen und werden diese auch gewertet.

- **Betrachtungssperimeter:** Aus Sicht der Luzerner KMU-Wirtschaft begrüsst es der KGL ausdrücklich, dass die Planung einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemeindeübergreifend erfolgt. Es ist ebenso richtig wie wichtig, dass dabei ein besonderer Fokus auf die strategisch definierten Wachstumsräume, bzw. Entwicklungsschwerpunkte gelegt wird, denn dort bewegt sich auch der grösste Teil des Wirtschaftsverkehrs. In diesem Kontext stellt der KGL erfreut fest, dass der Betrachtungssperimeter des Programms erweitert wurde. Es ist konsequent, dass das wirtschaftlich und bevölkerungsmässig stark wachsende Gebiet um die beiden Städten Sursee und Sempach und die Gemeinden Neuenkirch, Oberkirch und Schenkon erstmals umfassend zur Agglomeration gezählt werden, ebenso Meierskappel im Raum Luzern in Richtung Zug.
- **Gesamtverkehr:** Gemäss den Zahlen des Kantons Luzern wird der Mobilitätsbedarf im Vergleich zu 2015 bis 2030 um 42% gewachsen sein. In den Jahren danach ist mit einem analogen Wachstum zu rechnen. In ZUMOLU hat der Regierungsrat einleitend festgehalten, dass «in der Agglomeration Luzern bereits heute zu den Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenzen des Strassennetzes erreicht sind». Und dabei ist insbesondere zu bedenken, dass auch der ÖV zu 70% auf der Strasse stattfindet. Dass im Agglomerationsprogramm 5. Generation die sukzessive Mobilitätsnachfrage «möglichst mit dem ÖV sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden» soll, ist entsprechend als strategischer Grundsatz falsch. Diese Strategie verkennt sowohl die aktuellen Realitäten, als auch die Prognosen. Konkret: Der Modalsplit ist seit Jahren stabil, die Fahrzeugdichte im Kanton Luzern wächst linear zur Bevölkerung (siehe Anhang). Und es gibt keine belastbaren Zahlen, welche die beabsichtigte Verlagerung im Modalsplit auch nur annähernd belegen würden. Soll nun der Gesamtverkehr mit Busbeschleunigungs- und

Verkehrsmanagementmassnahmen auf dem bestehenden Strassennetz (d.h. ohne Ausbauten) optimiert werden, sind Ausbremsung und Benachteiligung des MIV die Folge. Diese strategische und mit dem Aggloprogramm behördenverbindlich gemachte Kapazitätsreduktion des davon betroffenen Wirtschaftsverkehrs ist nicht nur inakzeptabel, sondern auch schädlich für die wirtschaftliche und raumplanerische Entwicklung des Kantons.

- **Verteilung der Mittel:** Für konkrete Massnahmen mit nahem und mittlerem zeitlichen Umsetzungshorizont (Topf A) sind für den Zeitraum bis 2031 412 Millionen Franken vorgesehen. Hiervon entfällt auf den MIV gerade einmal 1 Million. In Topf B mit Zeithorizont bis 2035 ist bei 265 eingeplanten Millionen Franken für den MIV gar nichts vorgesehen (siehe Anhang). Diese Priorisierung ist schlicht inakzeptabel. Und es ist auch fragwürdig, wenn der Kanton seine Prioritäten in der Siedlungs- und Verkehrsplanung offensichtlich nur auf ein dem Bund passendes Kosten-/Nutzenverhältnis ausrichtet, um sich so die Gelder zu sichern. Darauf müssen die Äusserungen an der Infoveranstaltung vom 2. September in Rothenburg schliessen lassen. Dort wurde dem Publikum sinngemäss mitgeteilt, dass die Töpfe A und B randvoll seien und entsprechend könnten Änderungen nicht mehr wirklich berücksichtigt werden. Denn dies würde die Mitfinanzierung durch den Bund in Frage stellen.
- **DBL und Bypass:** Das neu ausgearbeitete Zufahrtenregime zum und rund um den geplanten Durchgangsbahnhof ist auf Stufe MIV unter keinen Umständen akzeptierbar. Es ist realitätsfern, unökologisch, wirtschaftsfeindlich und darüber hinaus politisch-strategisch fragwürdig. Nährt es doch aufgrund seiner krassen Benachteiligung zusätzlich bereits vorhandene Bedenken über die Nützlichkeit des DBL und weckt zudem neue Kritik, indem bisher unbehelligte Stadtluzerner Quartierbewohner sich mit neuen, erheblichen Verkehrsströmen vor der eigenen Haustür konfrontiert sehen.
- **ÖV:** Eine durchgehende Busspur Kriens–Luzern ist neu offizieller Teil der kantonalen Verkehrsplanung, als Zeithorizont für die Umsetzung wird 2034 angegeben. Der Kanton ist mit seiner aktualisierten Planungsstrategie auf dieses langjährige Anliegen der Städte Kriens und Luzern eingeschwenkt. Die durchgehende Busspur auf der Strecke Kupferhammer–Löwenplatz geht grösstenteils auf Kosten des Autoverkehrs: Wenn auf der heute vierspurigen Strecke je eine Spur für Busse reserviert wird, bleibt für den MIV nur noch die Hälfte der Kapazität. Einen solchen massiven Kapazitätsabbau auf einer Hauptachse, die schon heute zuverlässig zu den Hauptverkehrszeiten verstopft ist, lehnt der KGL dezidiert ab. Der Wirtschaftsverkehr wird dadurch zu den für ihn massgeblichen Werkzeiten in intolerierbarem Mass zurückgebunden. Zudem ist dadurch auch eine unerwünschte Verlagerung in die Wohnquartiere absehbar. Der Kanton nennt als Bedingung für die durchgehende Busspur Kriens-Luzern den Bau der Autobahnumfahrung Bypass. Diese Minimalbedingung muss, nebst weiteren Kompensationsmassnahmen, aus Sicht des Wirtschaftsverkehrs unter allen Umständen durchgesetzt werden. Dies insbesondere gegenüber der Stadt Luzern, wo der Leiter Tiefbau Stadt Luzern anlässlich der medialen Ankündigung des kantonalen

Kurswechsels umgehend öffentlich klar gemacht hat, dass man nicht bis 2034 warten werde, «Bypass hin oder her» (siehe Anhang).

- **MIV:** Dem erwarteten Wachstum soll mit ÖV und Fuss- und Veloverkehr begegnet, bzw. bestehende und künftige Mobilitätsbedürfnisse sollen damit verstärkt bewältigt werden. Für die angestrebte Qualität muss gemäss Aggloprogramm ÖV und FVV die notwendige Fläche zur Verfügung gestellt werden. Das heisst umgekehrt, dass diese Fläche zu Lasten des MIV umverteilt werden soll. Denn infrastrukturelle Massnahmen sind nebst Bypass und Reussportbrücke für den MIV explizit keine vorgesehen. Der KGL lehnt diese Umverteilungs- oder Lenkungsstrategie dezidiert ab und bevorzugt Anreizsysteme, die zum Wechsel des Transportmittels animieren. Ergänzend dazu sei darauf hingewiesen: Das einzig grössere MIV-Projekt Reussportbrücke befindet sich trotz jahrelanger Evaluation nur in Topf C mit Horizont ab 2036, obwohl die stark belasteten Abschnitte im Norden der Stadt Luzern schon längst auf Entlastung warten und das bestehende Verkehrsnetz in immer kürzeren Intervallen zusammenbricht. Und wenn die Reussportbrücke seitens Kanton nicht realisiert werden kann, dürfen die Kompensationsmassnahmen, Ausbauten in den Bereichen Kreuzstutz und Kasernenplatz nicht nur – wie im Programm beschrieben - geprüft, sondern müssen konkret umgesetzt werden.
- **E-Mitwirkung und politischer Prozess:** Die Anfang August durch den Kanton lancierte E-Mitwirkung zur Beteiligung von Bevölkerung und weiteren Akteuren erachtet der KGL als wenig taugliches Instrument. Die Komplexität eines so umfangreichen Agglomerationsprogramms ist so hoch, dass eine Mitwirkung in einer derart feinziselierten Form einer Überforderung der Bürgerinnen und Bürger gleichkommt. Auch als Verband sieht der KGL das Instrument als nicht zielführend an. Planerische Massnahmen auf Mikroebene kritisch zu spiegeln gehört nicht zu den (wirtschafts-)politischen Aufgaben. Hinzu kommt, dass der Mitwirkungs- oder Vernehmlassungsprozess mitten in den Sommerferien gestartet wurde, was die potenzielle Reichweite noch zusätzlich schmälern dürfte. Zu hinterfragen ist zudem, dass gemäss gezeichnetem Fahrplan kein öffentliches Reporting über die Zahl und Qualität der in der E-Mitwirkung teilnehmenden Akteurinnen und Akteure vorgesehen ist. Somit fehlt der im Vergleich zur öffentlichen Bekanntmachung der E-Mitwirkung massgebliche Faktor Transparenz. Dies insbesondere auch darum, weil es beim Aggloprogramm, mit seinem Weg durch die Gemeinden und RET, keine öffentliche Debatte geben wird und der Weg durchs Parlament nicht vorgesehen ist. Ob Letzteres angesichts der hohen Verbindlichkeit des Planungsinstruments richtig ist, muss kritisch überprüft werden.

Fazit KGL zum Agglomerationsprogramm 5G

Der KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern wertet das Agglomerationsprogramm der 5. Generation primär in seiner verkehrsplanerischen Dimension, dies mit klarem Fokus auf dem wirtschaftlich notwendigen Verkehr. Der KGL begrüsst es grundsätzlich, dass die Agglo-Mobilität systematisch, umfassend und vernetzt weiterentwickelt werden soll. Und als Dachverband der KMU-Wirtschaft anerkennt er auch, dass dies mit

einer möglichst ganzheitlichen und nachhaltigen Sichtweise geschehen soll, die Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt umfasst.

Inhaltlich wertet der KGL das vorliegende Programm aber als eine deutliche verkehrspolitische Kehrtwende. Verkürzt formuliert verabschiedet sich der Kanton Luzern in seiner planerisch-behördenverbindlichen Strategie von den Stossrichtungen der vergangenen Aggloprogramme und den aktuellen und prognostizierten Realitäten: Er betrachtet Strassen als gebaut, fördert nur noch ÖV und Langsamverkehr und verabschiedet sich in der Prioritätensetzung praktisch komplett von den notwendigen Entlastungsmassnahmen für den MIV.

Die im Agglomerationsprogramm der 5. Generation vorherrschende Strategie bildet insgesamt aus Sicht der Luzerner KMU-Wirtschaft keine tragfähige Basis für die Planung der Mobilitätsentwicklung im Kanton Luzern. Und weil bei diesem kantonalen und vom Bund mitfinanzierten Planungsinstrument zudem auch der politische Mitwirkungsprozess als ungenügend gewertet wird, lehnt der KGL das vorliegende Programm konsequenterweise ab. Der KGL hat zum wiederholten Mal klare Positionen mit entsprechenden Forderungen formuliert. Er erwartet vom Kanton Luzern eine politische und finanzielle Mobilitätsplanung, die den realitätsbezogenen Bedürfnissen des wirtschaftlichen Verkehrs ebenso Rechnung trägt wie des privaten. Eine solche Planung ist auch im Agglomerationsprogramm abzubilden. Wie der Kanton die Forderungen der KMU-Wirtschaft im Detail umsetzen will, ist ihm als Exekutivbehörde zu überlassen.

Luzern, 27. September 2024

Anhang:

1. Entwicklung Modalsplit Lustat
2. Entwicklung Fahrzeugdichte Lustat
3. Kostenübersicht A-/B-/C-Massnahmen aus dem Hauptbericht Agglomerationsprogramm 5. Generation
4. Aussage Leiter Tiefbauamt Stadt Luzern auf LinkedIn vom 7.8.24 zu durchgehenden Busspuren

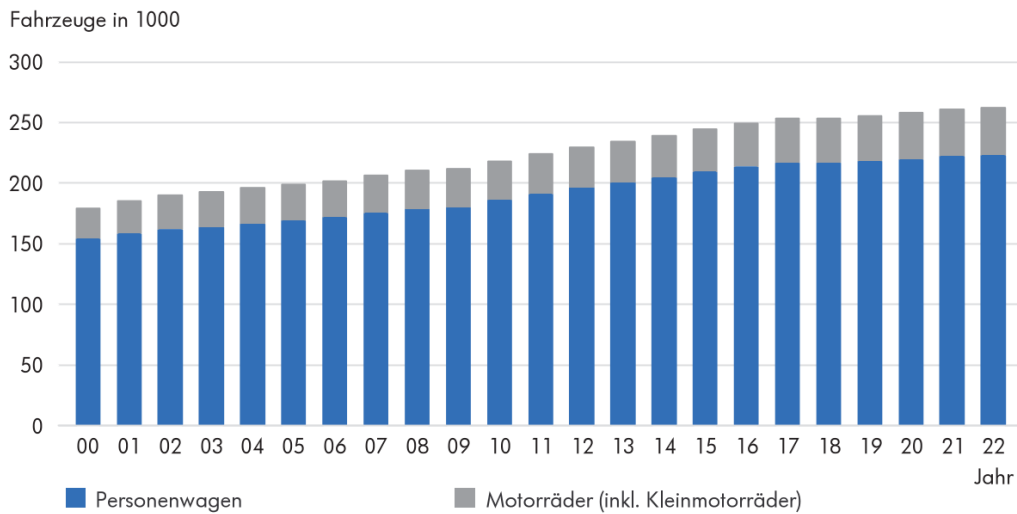
Abbildung 2.19
Modalsplit (Tagesdistanz) nach Wohnort 2005, 2010, 2015 und 2021
 Kanton Luzern



K05_G01

LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Abbildung 1.11
Motorfahrzeugbestand seit 2000
 Kanton Luzern




K02_G02

LUSTAT Statistik Luzern
 Datenquelle: BFS/ASTRA – Strassenfahrzeugbestand (MFZ)

Kostenübersicht der A-/B-/C-Massnahmen (beitragsberechtigt)

Kategorie	Horizont A (Mio. CHF)	Horizont B (Mio. CHF)	Horizont C (Mio. CHF)
Gesamtverkehr	216	187	164*
Öffentlicher Verkehr	62	22	9
Motorisierter Individualverkehr	1	-	40
Fuss- und Veloverkehr	129	47	108
Güterverkehr	4	-	-
Total beitragsberechtigt	412	256	321

* ohne Kreuzstutz und Kasernenplatz, wenn Reussportbrücke realisiert werden kann. Ansonsten zusätzlich ca. 47.5 Mio. CHF




Daniel Meier · 2.
 Leiter Tiefbauamt Stadt Luzern
 3 Std. · 🌐

Folgen

⋮

Von Sieg würde ich nicht sprechen - eher von einem vernünftigen Entscheid 😊 Warten bis 2034 werden wir jedoch nicht - Bypass hin oder her!



Sieg für die Stadt: Der Kanton sagt Ja zur durchgehenden Busspur Kriens-Luzern

luzernerzeitung.ch