

Strasse und Schiene zusammendenken

Nach einer langen Vernehmlassung steht der Planungsbericht für eine kantonale Mobilitätsplanung, welche alle Verkehrsträger berücksichtigt – ausserdem schlägt der Luzerner Regierungsrat Alternativen zu zwei aktuellen Verkehrsinitiativen vor.

Markus Mathis

Wer auf dem Land wohnt, hat nicht die gleichen Mobilitätsbedürfnisse wie jemand, der in einer Stadt wohnt. Diesen Unterschieden will der Kanton Luzern mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» gerecht werden, welches Fabian Peter (FDP), Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements, am Mittwoch in Luzern vorstellte. «Ein intelligentes vernetztes Verkehrssystem und eine differenzierte Betrachtung der Bedürfnisse in den verschiedenen Regionen ist entscheidend», sagte er. Denn: «Wir müssen unser Mobilitätsverhalten überdenken», so Peter.

Verkehr vermeiden, verlagern oder vernetzen

«Zumolu», wie das Projekt abgekürzt wird, ist als strategische Gesamtplanung der Mobilität gedacht. Nach 2026 soll es kein gesondertes Strassenbauprogramm mehr geben. Die Kantonsstrassen werden künftig zusammen mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs und den Radrouten unter einem Dach geplant – die Strategie und die konkrete Umsetzung mit Massnahmen sollen zusammengeführt werden.



Kreuzung in Mehlsecken: Die Bestellung von Busangeboten und der Ausbau von Kantonsstrassen sollen ab 2027 unter demselben Dach geplant werden.

Bild: Marc Benedetti

Weil der Kanton bekanntlich bis 2050 die Nettonull beim Ausstoss von Treibhausgasen anstrebt, gleichzeitig aber auch Wirtschaft und Gesellschaft weiterentwickeln will, setzt er sich in der Mobilitätsplanung das Ziel, wenn immer möglich

«Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr vernetzen und Verkehr verträglich abwickeln».

Was dies konkret bedeutet, ist schwer zu sagen. Die Abläufe, etwa der Einbezug der Gemeinden und der regionalen

Entwicklungsträger in die Planung, sind noch nicht festgelegt. Ausserdem muss das Projekt «Zumolu», welches aufgrund von Postulaten der Kantonsräte Adrian Nussbaum (Mitte) und Yvonne Zemp Baumgartner (SP) erarbeitet wurde, noch im Kan-

tonsparlament behandelt werden – auch eine Gesetzesänderung wird nötig.

Klar aber scheint erstens, dass keine nennenswerten Mehrkosten entstehen, da Strassen und öffentliche Verkehrsangebote auch heute schon geplant

werden. Zweitens, dass die Mobilitätsplanung ganzheitlicher ausfällt und strategisch aufgewertet wird. Sie wird nicht nur alle vier Jahre aufdatiert, sondern namentlich auch vor der zehnjährlich stattfindenden Überarbeitung des kantonalen Richtplans à jour gebracht. Die Mobilitätsplanung wird so zur Grundlage für diese verbindliche Art von Raumplanung.

Vier Kategorien für verschiedene Bedürfnisse

Interessant ist auch die Unterscheidung der Räume, für welche die Mobilität massgeschneidert festgelegt wird. «Zumolu» unterscheidet in städtische Gebiete – Agglomeration Luzern und Sursee – und in naturnahes Gebiet – im Wesentlichen die Bergkette des Pilatus und das Napfgebiet. In beiden bestehen sehr unterschiedliche und spezifische Wünsche und Angebote, um sich fortzubewegen. Ebenso im agrarisch geprägten ländlichen Raum und in den grossen Dörfern an Entwicklungs- und Verkehrsachsen, welche «Zumolu» als «dichtes Siedlungsgebiet» bezeichnet. Die Nordwestecke des Kantons Luzern ist im Wiggertal ab Dagmersellen als dichtes Siedlungsgebiet festgelegt – der Rest gilt als ländlicher Raum.

Gegenvorschläge zu Volksinitiativen «Anti-Stau» und «Attraktive Zentren» sind ausgearbeitet

Luzern Fabian Peter nutzte die Gelegenheit, um die regierungsrätlichen Gegenvorschläge zu zwei Volksinitiativen vorzustellen, welche ebenfalls die Mobilität und deren siedlungsverträgliche Gestaltung ins Auge fassen. Die beiden Volksinitiativen «Anti-Stauninitiative» und «Attraktive Zentren» verlangen

Änderungen am Strassengesetz. Der Regierungsrat schlägt beide zur Ablehnung vor, stellt ihnen aber einen Gegenvorschlag gegenüber, um die in seinen Augen zum Teil berechtigten Anliegen in Übereinstimmung mit den aktuell laufenden Planungen, unter anderem dem breit abgestützten Projekt «Zukunft

Mobilität im Kanton Luzern», einzubinden.

Die «Anti-Stauninitiative», die von der Jungen SVP des Kantons Luzern eingereicht wurde, verlangt im Wesentlichen, dass sich die Kapazität des kantonalen Strassennetzes an der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs ausrichten soll und be-

stehende Kapazitäten von Strassen mit übergeordneter Bedeutung nicht reduziert werden dürfen. Der Gegenvorschlag will den Erhalt der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen für alle Mobilitätsformen gewährleisten und zugleich sicherstellen, dass sie mit den aktuellen Grundsätzen und den umfassenden Planrun-

gen wie etwa «Zumolu» vereinbar bleiben.

Ende 2021 reichten die Jungen Grünen und die Grünen des Kantons Luzern die Volksinitiative «Attraktive Zentren» ein. Diese strebt eine siedlungsverträglichere Gestaltung von Ortszentren entlang von Kantons- und Gemeindestrassen an. Die Aufent-

haltsqualität soll besser werden, Massnahmen sollen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs oder zur Reduktion der Lärmbelastung ergriffen werden. Der Gegenentwurf will die Anliegen der Volksinitiative aufnehmen, ohne aber in die Kompetenz- und Aufgabenteilung zwischen Gemeinden und Kanton einzugreifen. (mam)

13 Todesfälle wegen Covid: Herausforderung für Murhof

Wegen Pandemie kämpften Luzerner Pflegeheime mit Leerständen.

Markus Mathis

Noch nie standen in Luzerner Alters- und Pflegeheimen mehr Betten leer als 2021. Die Auslastung hat im vergangenen Jahr mit knapp 94 Prozent einen neuen Tiefstand erreicht, wie die Luzerner Statistikbehörde Lustat mitteilte. Das ist insofern von Bedeutung, als die 69 Einrichtungen im Kanton nicht nur Pflegebedürftige und Betagte aufnehmen und betreuen sollten, sondern auch wirtschaftlich funktionieren müssen – wofür aber möglichst viele besetzte Plätze notwendig sind.

Von der niedrigeren Auslastung waren indes nicht alle Heime gleich stark betroffen. Das regionale Alters- und Pflegezen-

trum Reiden, welches Leute aus 10 Gemeinden aufnimmt, war auch während der Pandemie durchgehend «ausgebucht», wie es auf Anfrage hiess. Im Feldheim besteht die Herausforderung darin, Platz für die Senioren aus den Trägergemeinden zu finden.

Angst vor dem grassierenden Virus

In andern Heimen jedoch blieben Betten leer. Während der Covid-Pandemie sei vielerorts Zurückhaltung spürbar gewesen, Angehörige in spezialisierten Pflegeeinrichtungen zu platzieren, sagt Ueli Eggimann, Institutionsleiter des Murhofs in St. Urban. Die Einrichtung, die betreutes Wohnen und Pfl-

ge für Menschen mit Unterstützungsbedarf anbietet, verfügt nicht über eine regionale Trägerschaft wie das Feldheim und ist daher auch auf Klienten von ausserhalb der Standortgemeinde Pfaffnau angewiesen.

Neben der Zurückhaltung der Verwandten machte das Covid-Virus selbst verschiedenen Heimen zu schaffen. Es kam zu Krankheits- und Todesfällen – und daher zu Leerständen und Fluktuationen. Auch im Murhof: «Wir hatten ab Ende 2020 13 Todesfälle», sagt Eggimann, «das hat uns vor Herausforderungen gestellt, die wir so vorher noch nicht gekannt haben.» Tempi passati: Seit 2021 sind die Neueintritte in Luzerner Pflegeheime wieder stark angestiegen.

Leserbriefe

Leistung versus Worthülsen und Luftschlösser

Zum Artikel «Reider Bevölkerung hat noch viele Fragen». Ausgabe vom 22. Oktober.

Anlässlich der Werbeveranstaltung von Swisspor am 20. Oktober in Reiden hat mich die Parteipräsidentin der Mitte Reiden direkt und mit Unwahrheiten angesprochen. Ich wollte Frau Schärli an diesem Abend nicht diskreditieren. Aber wenn sie sich mit Zahlen profilieren will, dann bitte korrekt!

Während meiner Zeit als Gemeinderat 2014 bis 2020 – als Finanzchef und Präsident ad interim – konnten mein Team und ich den Steuerertrag von Reiden erhöhen. Ich würde meinen, dass diese Steigerungen nicht unwesentlich waren. Entscheidend ist, dass diese

Mehreinnahmen keinen Landverschleiss von 20 Hektaren Fruchtfolgeflächen und keinen Mehrverkehr verursacht haben. Zahlen sind immer relativ. Aber auf eine Zahl grösser als vier Millionen bin ich stolz.

Die ordentlichen Steuern erhöhten sich um 26 Prozent, von 16,3 auf 20,6 Millionen Franken. Die Steuererträge der juristischen Personen erhöhten sich um 53 Prozent – von knapp zwei auf über drei Millionen Franken.

Die steuerlich ertragskräftigste juristische Person habe ich beispielsweise persönlich in Reiden angesiedelt. Es wäre ein leichtes, diese Firma an ein anderes Steuerdomizil zu bringen. Doch meine Verbundenheit zu Reiden ist zu gross und wir sind doch auf jeden Steuerfranken angewiesen.

Leider ist es Realität, dass die Steuerkraft unter der Führung der beiden Mitte-Politiker:innen rückläufig ist.

Ich weiss, dass heute leider verschiedene natürliche Personen, welche einen überdurchschnittlichen Steuerbeitrag geleistet haben, sich von der Gemeinde Reiden abgewendet haben. Und so kommt es, wie es kommen muss: Reiden gehört zu den ärmsten Gemeinden im Kanton Luzern. Dabei wird sich auch wenig ändern, wenn man weiter am Luftschloss Swisspor baut. Vielmehr wünsche ich mir, dass die Mitte-Partei bald eine Idee zur nachhaltigen Gesundung der Reider Finanzen präsentieren wird.

Bruno Aecherli, Reiden

Die Spielregeln

Maximale Länge: 2000 Zeichen (inkl. Leerzeichen). Sie erreichen uns per E-Mail:

ztredaktion@ztmedien.ch