



Regierungsrat

Luzern, 9. Mai 2018

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 518

Nummer: P 518
Eröffnet: 30.01.2018 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 09.05.2018 / Teilweise Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 480

Postulat Nussbaum Adrian und Mit. über eine Mobilitätsstrategie für den gesamten Kanton Luzern

Im kantonalen Planungsumfeld enthalten die Kantonsstrategie für den Zeitraum ab 2015, der kantonale Richtplan, der Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht), das Agglomerationsprogramm Luzern, das Bauprogramm für die Kantonsstrassen sowie das Radroutenkonzept direkt und indirekt Aussagen zur Rolle und zur erwünschten Entwicklung der Mobilität im Kanton Luzern.

Der Richtplan des Kantons Luzern wurde 2009 gesamtheitlich überarbeitet. 2015 hat der Kanton seinen Richtplan an das teilrevidierte Raumplanungsgesetz (RPG) des Bundes angepasst (Teilrevision 2015). Der Richtplan wurde mit Beschluss des Bundesrates vom 22. Juni 2016 genehmigt und ist seitdem in Kraft. Eine erneute Anpassung des Richtplans ist aus mehreren Gründen in den kommenden Jahren notwendig. Einerseits besteht Aktualisierungsbedarf bei verschiedenen Themen wie zum Beispiel bei der Landschaftsentwicklung oder bei der Versorgung mit Energie. Andererseits ist der kantonale Richtplan gemäss §14 des Planungs- und Baugesetz (PBG) alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls zu überarbeiten. Zudem wird er bei wichtigen raumwirksamen Änderungen oder bei bedeutenden neuen raumwirksamen Aufgaben angepasst. Die Teilrevision 2015 konzentrierte sich auf gezielte Anpassungen in den Kapiteln Raumstrukturen, Siedlung und Mobilität, die sich aufgrund des revidierten RPG und der Verankerung des Agglomerationsprogramms Luzern der 2. Generation ergeben haben. Entsprechend stammen einzelne Inhalte des kantonalen Richtplans noch aus dem Jahr 2009 und bedürfen einer Aktualisierung.

Die meisten Staus und die höchste Auslastung im öffentlichen Verkehr sind bereits heute in den Agglomerationen und den Zentren zu verzeichnen. Da die Bevölkerung und die Anzahl der Arbeitsplätze in den urbanen Räumen stark wachsen, führt dies zu einer weiteren Verkehrszunahme. Damit das Verkehrsaufkommen auch in Zukunft bewältigt werden kann, braucht es einmal gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der Agglomerationen und Zentren, einschliesslich einer laufend optimierten betrieblichen Steuerung. Daneben ist eine Siedlungsentwicklung nach innen erforderlich, die möglichst wenig zusätzlichen Verkehr verursacht. Mit dem Agglomerationsprogramm werden mit vernetzten Massnahmen die Verkehrs- und Siedlungsprobleme der Agglomeration angepackt. Sie koordinieren die weitere Siedlungsentwicklung, entlasten die Stadt und die umliegenden Gebiete vom Verkehr, fördern das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr und schonen die Umwelt. Das im Dezember 2016 dem Bund eingereichte Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation stellt eine gezielte Weiterentwicklung der 2. Generation dar und durchläuft zurzeit den Prüfprozess

des Bundes. Die Mittelfreigabe des Bundes für die Umsetzung der Massnahmen der 3. Generation erfolgt voraussichtlich Mitte 2019.

Die prognostizierte Mobilitätszunahme wird auch – über die Agglomerationsgrenzen hinaus – im Bauprogramm für die Kantonsstrassen berücksichtigt. Ziel ist es, die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden auch in Zukunft zu gewährleisten. Die beim aktuellen Bauprogramm 2015–2018 angewendete und bewährte Wirkungsanalyse mit einer abschliessenden Kosten-/Nutzenanalyse wurde bei der Erarbeitung des Bauprogramm 2019–2022 fortgeführt. Somit werden sämtliche noch nicht realisierten Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm, die für die Kantonsstrassen relevanten Vorhaben aus dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und dem öV-Bericht einer Wirkungsanalyse unterzogen. Zudem wird die Relevanz bezüglich der strategischen Planung des Kantons Luzern beurteilt und abschliessend werden die Anträge und Vorhaben einer Kosten-/Nutzenanalyse unterzogen. Massnahmen auf Kantonsstrassen können geplant und realisiert werden, wenn diese im Bauprogramm für die Kantonsstrassen beschrieben sind. Das Radroutenkonzept bildet bezüglich Radverkehrsanlagen eine Grundlage für das Bauprogramm für die Kantonsstrassen.

Der öV-Bericht hält die Stossrichtungen und das Zielbild für die öV-Entwicklung in den jeweils kommenden Jahren fest und leitet daraus Massnahmen für das öV-Angebot ab. Er zeigt das Zusammenspiel zwischen der Infrastrukturplanung des Kantons und der Angebotsplanung und -festsetzung des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) auf. Der öV-Bericht berücksichtigt die im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) genannten Ziele und Grundsätze, die Funktion der Linien, das Erschliessungspotenzial, die Siedlungsstruktur und -entwicklung sowie die Wirtschaftlichkeit und die Kostenentwicklung.

Wir sind der Ansicht, dass die inhaltliche Abstimmung der verkehrsrelevanten Planungsinstrumente bis anhin gut funktioniert. Zu beachten ist, dass der kantonale Richtplan im Kanton Luzern die strategischen Inhalte der Verkehrspolitik enthält und dem Richtplan behördenverbindliche Wirkung zukommt. Aus Gründen der knappen Ressourcen, vor allem aber zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten ist es nicht ratsam, das kantonale Bauprogramm für die Kantonsstrassen mit zusätzlichen strategischen Elementen anzureichern oder gar ein zusätzliches Instrument (als separate Mobilitätsstrategie) einzuführen, zumal bereits bestehende Instrumente wie der öV-Bericht oder das kantonale Radroutenkonzept Aussagen und Massnahmen für das ganze Kantonsgebiet enthalten.

Die im kantonalen Richtplan enthaltenen strategischen Aussagen zur Verkehrsentwicklung und Mobilität beschränken sich im heutigen Kapitel Z auf Grundsätze zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität (Kapitel Z3). Im Kapitel M Mobilität finden sich weitere strategische Entwicklungsziele. Dazu zählt insbesondere die richtungsweisende Festlegung im Kapitel M1 «Gesamtverkehrspolitik». Die Hauptaufgabe für die zeitnah anstehende umfassende Richtplanrevision besteht daher darin, die strategischen Aussagen zur Verkehrsentwicklung und Mobilität zu überprüfen, diese im Kapitel M zu aktualisieren, neu massgeblich im strategisch ausgerichteten Kapitel Z zu ergänzen und sie schliesslich – soweit zweckmässig – in der Raumentwicklungsstrategiekarte abzubilden. Dabei wird im Einzelnen und basierend auf inhaltlichen Diskussionen festzulegen sein, inwieweit sich strategische Aussagen aus dem kantonalen Bauprogramm für die Kantonsstrassen, dem öV-Bericht und dem kantonalen Radroutenkonzept in den kantonalen Richtplan überführen lassen. So ist es auch möglich, die strategischen Elemente der Mobilität, insbesondere auch des motorisierten Individualverkehrs und jene aus den regionalen Planungsinstrumenten, besser aufzuzeigen und darzustellen. Gleichwohl erlaubt die regelmässig notwendige Überprüfung des kantonalen Richtplans, neue Entwicklungen strategisch aufzunehmen und die weiteren mobilitätsrelevanten Massnahmen darauf ausrichten. Dagegen soll – wie bereits erwähnt – zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten auch künftig von der Einführung eines separaten Instruments zur Mobilitätsstrategie verzichtet werden. Dies hat umso mehr zu gelten, als gemäss neuem § 7 PBG künftig Ihr Rat die behördenverbindlichen raumordnungspolitischen Zielsetzungen des kantonalen Richtplans (Kapitel Z) erlassen und somit

massgeblich für die künftigen Stossrichtungen des kantonalen Richtplans namentlich auch im Bereich der Mobilität, einschliesslich allfälliger Anpassungen, verantwortlich sein wird.

In diesem Sinn beantragen wir Ihnen, das Postulat teilweise erheblich zu erklären.