

## **Interpellation über den «Letter of Understanding» betreffend Verkehrsplanung in der Region Luzern**

eröffnet am 3. Juli 2000

Am 26. Juni 2000 wurde mit grosser Publizität eine gemeinsame Absichtserklärung zu einer neuen Verkehrsplanung im Raum Luzern von Vertretern von zwölf verschiedenen Behörden und Verbänden unterzeichnet.

Die enormen Dimensionen neu ins Feld geführter Vorhaben, der unklare Stellenwert dieser Erklärung, ihre unklaren Konsequenzen und der verkehrspolitische Paradigmenwechsel rufen nach dringlicher Beantwortung folgender verfahrensmässiger und inhaltlicher Fragen:

1. Welche demokratische Abstützung geniesst dieser «Letter»? Weshalb wurde für Vorhaben solcher Dimensionen ein Verfahren mit geringer Öffentlichkeit gewählt? Besteht kein Widerspruch zum Raumplanungsgesetz, welches in der Raumplanung grundsätzlich ein öffentliches Mitwirkungsverfahren verlangt?
2. Welchen Stellenwert und welche Verbindlichkeit hat diese Absichtserklärung? Ergeben sich Konsequenzen (Festlegungen auf 25 Jahre, Handlungsanweisungen, Vorgehensweisen) aus den Unterschriften für die Bevölkerung jener Körperschaften, welche durch ihre Vertreter (keine Vertreterinnen) diese Absichtserklärung unterschrieben haben? Wenn ja, auf welchen rechtlichen Grundlagen basieren diese?
3. Wie kommt der Regierungsrat zu diesem verkehrspolitischen Paradigmenwechsel, welcher – neben Massnahmen für den öffentlichen Verkehr – Planungen für den milliardenschweren Bau von zusätzlichen Autobahnen und Ringstrassen einleiten will, die in den gültigen Planungsunterlagen wie Richtplan, Strassenrichtplan oder Planungsbericht öffentlicher Verkehr nicht enthalten sind, notabene alles Planungsinstrumente, von welchen man aufgrund ihrer Aktualität (1998–2000) eine Gültigkeit erwartet?
4. Wie sollen die Absichtserklärungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs erfüllt werden, wenn im Rahmen der Gesamtplanung wesentlich auf einen massiven Ausbau der Strassenkapazität gesetzt wird, welcher den öffentlichen Verkehr konkurrenziert? Widerspricht eine solche Politik nicht dem in den 90er Jahren durch verschiedene Volksabstimmungen bestätigten nationalen verkehrspolitischen Konsens (u. a. NEAT, Verlagerung von Strasse auf Schiene, FinöV-Vorlage, flankierende Massnahmen zu den bilateralen Verträgen)?

5. Ist ein Ausbau der Transit-Strassenkapazität am Alpennordrand im Raum Luzern mit dem Alpenschutzartikel vereinbar?
6. Beachtet der Regierungsrat das im Richtplan als politischer Grundsatz verankerte Gebot einer nachhaltigen Politik, wenn doch ausser Diskussion steht, dass die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs u. a. aufgrund des vermehrten Ausstosses von Treibhausgasen einer ökologischen nachhaltigen Entwicklung diametral entgegensteht?

*Adrian Borgula*

Louis Schelbert

Eva Zihlmann

Regula Schurtenberger

Gaby Müller

Verena Kleeb