



## **Anfrage Zemp Gaudenz und Mit. über das Agglomerationsprogramm der vierten Generation**

eröffnet am 27. Januar 2020

Im März 2019 hat der Luzerner Regierungsrat die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der vierten Generation (2024 bis 2027) beschlossen. Dieses soll auf den vorangegangenen drei Generationen aufbauen und die Stärken des Agglomerationsprogramms der dritten Generation festigen sowie dessen Schwächen soweit als möglich beseitigen. Bis spätestens im Juni 2021 muss es dem Bund zur Beurteilung eingereicht werden.

Zurzeit ist es allerdings fraglich, inwiefern auf dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation effektiv aufgebaut werden kann. Auf Grund der externen Prüfung empfiehlt der Regierungsrat nämlich auf den Bau einer Spange Nord zu verzichten. Zudem ist die Spange Süd planerisch und politisch in den letzten Jahren nicht bearbeitet worden. Mit diesen beiden Spangen fehlen zentrale Elemente bezüglich des Strassenverkehrskonzeptes (City-Ring bestehend aus Sonnenberg- und Reussporttunnel sowie den Spangen Nord und Süd). Die Regierung der Stadt Luzern signalisiert zudem, dass sie sich ganz grundsätzlich konsequent gegen einen Ausbau der Strassenkapazitäten auf städtischem Boden wehren wird. Damit ist es fraglich, ob die Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr (öV), für den Veloverkehr und für den motorisierten Individualverkehr (MIV) so erhöht werden können, wie es das Agglomerationsprogramm der dritten Generation vorsieht. Dabei ist zu bedenken, dass die Agglomeration Luzern gemäss den Arealstatistikdaten des Bundesamtes für Strassen (Astra) die am dichtesten besiedelte Agglomeration der Schweiz ist (Einwohner pro ha). Gleichzeitig verfügt die Agglomeration Luzern über die zweitkleinste Verkehrsfläche (m<sup>2</sup> pro Einwohner).

Diese erschwerte Situation bezüglich des Agglomerationsprogramms der vierten Generation hat auch direkten Einfluss auf die Gesamtrevision des Richtplans. Wenn die Stadt Luzern als definiertes Wirtschaftszentrum des Kantons künftig nur ungenügend erreichbar sein sollte, so wäre diesem Umstand zwingend Rechnung zu tragen. Schon heute ist die notwendige Erreichbarkeit zeitweise nicht mehr gegeben. Nun rechnet die Regierung bis 2040 mit einer Zunahme von 51 Prozent beim öV, von 32 Prozent beim Langsamverkehr und von 18 Prozent beim MIV. Da auch der öV und der Langsamverkehr zum grössten Teil auf der Strasse Platz finden müssen, braucht es offensichtlich Alternativen zum bisherigen Strassenverkehrskonzept.

Um den Termin vom Juni 2021 einzuhalten, müsste das Agglomerationsprogramm der vierten Generation bereits im Jahr 2020 grundlegend entwickelt werden. Das Projekt Spange Nord wird aber politisch kaum vor Ende 2020 geklärt sein.

Das alles führt zu folgenden Fragen:

1. Wer ist für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der vierten Generation verantwortlich? Wer führt den Prozess, und wer alles ist involviert?
2. Wo stehen die Arbeiten im Moment?
3. Kann der vorgesehene Zeitplan eingehalten werden?
4. Wann und wie wird sich der Kantonsrat mit dem Geschäft auseinandersetzen können?
5. Wo stehen die Planungen bezüglich Spange Süd?

6. Kann in den Augen der Regierung weiterhin wie vorgesehen auf dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation aufgebaut werden?
7. Hinter dem Agglomerationsprogramm der dritten Generation stand auch die Stadt Luzern. Bei der Umsetzung distanzierte sie sich aber davon. Wie will die Luzerner Regierung bezüglich des Agglomerationsprogramms der vierten Generation eine bessere Verbindlichkeit sicherstellen?
8. Wie beurteilt die Regierung die Abhängigkeiten von Agglomerationsprogramm und Richtplan?
9. Werden das Agglomerationsprogramm der vierten Generation und die Gesamtrevision des Richtplans zeitlich und konzeptionell aufeinander abgestimmt?
10. Wie wird das Agglomerationsprogramm mit der Verkehrsplanung auf der umliegenden Landschaft verknüpft?

*Zemp Gaudenz*

Keller Irene

Scherer Heidi

Amrein Ruedi

Meier Thomas

Dubach Georg

Hauser Patrick

Schmid-Ambauen Rosy

Räber Franz