



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Amt für Raumentwicklung ARE
Sektion Bundesplanungen
3003 Bern

per Mail an:
sachplanverkehr@are.admin.ch

Luzern, 9. Dezember 2020

Protokoll-Nr.: 1403

**Mobilität und Raum 2050 – Sachplan Verkehr, Teil Programm
Anhörung und Mitwirkung der Bevölkerung nach Art. 19 RPV**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 14. September 2020 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Sachplan Verkehr, Teil Programm «Mobilität und Raum 2050» Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist das Folgende fest.

1 Grundsätzliches

Wir stellen erfreut fest, dass der Entwurf des Teils Programm im Sachplan Verkehr gegenüber dem heute gültigen Programmteil des Sachplans Verkehr deutlich geschärft wurde. Bereits der neue Titel «Mobilität und Raum 2050» zeigt auf, dass die Mobilität nicht zum Selbstzweck geplant werden soll, sondern die Abstimmung zwischen Raum, Verkehr und Umwelt im Zentrum steht. Der Kanton Luzern begrüsst die umfassende Überarbeitung des Sachplans Verkehr, Teil Programm, und damit die langfristige, mit der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems. Dabei sind wir überzeugt, dass die beiden Grossprojekte Durchgangsbahnhof Luzern und Bypass Luzern (mit einer Optimierung der Überdeckung im Raum Kriens als separates Ergänzungsprojekt) die Stossrichtungen des neuen Entwurfs des Sachplans Verkehr, Teil Programm, optimal aufnehmen und mit der notwendigen Konsequenz weiterzuerfolgen sind.

Insbesondere die stärkere Berücksichtigung der verschiedenen Umweltauswirkungen aufgrund der Mobilitätsansprüche und den wachsenden Verkehrsaufkommen ist klar erkennbar und für die zukünftige Verkehrsinfrastrukturplanung resp. Mobilitätsentwicklung von zentraler Bedeutung.

Wir begrüssen dabei die Ausrichtung der verkehrlichen Planung auf die Herausforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung. Dabei teilen wir die Sichtweise, dass einerseits

die vollständige Defossilisierung des Verkehrs Teil der netto Null Strategie ist und andererseits Lösungsansätze zur Vermeidung und Verlagerung von Verkehr gefunden werden müssen. Beide Stossrichtungen verfolgt der Kanton Luzern im Rahmen seiner langfristigen Klima- und Energiepolitik.

Der Kanton Luzern befasst sich im Zusammenhang mit dem Planungsbericht zur Klima- und Energiepolitik sowie dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern intensiv mit ähnlichen Fragestellungen und verfolgt wie der Bundesrat das Ziel, die Emissionen bis 2050 auf netto Null zu senken. Es zeigt sich bereits bei der Erarbeitung, dass der Umgang mit Zielkonflikten eine grosse Herausforderung ist. Dies wird im Kapitel 4.4 «Umgang mit Zielkonflikten bei Planungsprozessen und Zusammenarbeitsformen» des Sachplans Verkehr ebenfalls klar ersichtlich. Fragestellungen, wie der Bund mit den potenziell unerwünschten Auswirkungen von Infrastrukturprojekten umzugehen gedenkt oder wer für flankierende Massnahmen die Verantwortung übernimmt und/oder allenfalls die notwendige Koordination sowie gegebenenfalls die Durchsetzung sicherstellt, scheinen derzeit noch ungeklärt.

Bemerkung:

- *Das Kapitel 4.4 «Umgang mit Zielkonflikten bei Planungsprozessen und Zusammenarbeitsformen» ist noch weiter zu konkretisieren; dabei sind die zuvor angeführten Fragestellungen zu klären.*

Im Kapitel 2.4 «Resultierende Kernherausforderungen» wird die Grundsatzfrage nach dem optimalen Mobilitätsniveau und den dazu notwendigen Ausbau gestellt. Kann aufgrund der erarbeiteten Zielbilder, Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze ein im Ansatz optimales Mobilitätsniveau definiert werden oder bleibt diese Frage unbeantwortet? Eine Beantwortung dieser Frage könnte die eben erwähnten Spannungsfelder minimieren.

Im Kapitel 4 Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze wird in der Entwicklungsstrategie A1, erster Handlungsgrundsatz, darauf hingewiesen, dass Ausbauten des Bundes künftig an Bedingungen wie beispielsweise flankierende Massnahmen, Erschliessungsgütern, Entwicklungsgrundsätze oder eine Mobilitätsmanagementpflicht geknüpft werden können. Unter V3 wird weiter spezifiziert, dass Bund, Kantone und Gemeinden Projekte künftig stärker aus der Sicht der Gesamtmobilität beurteilen und dabei auch mögliche Alternativen prüfen müssen. Hier bedarf es einer Konkretisierung sowie einer frühzeitigen Konsolidierung mit den Kantonen.

Antrag:

- *Der Bund konkretisiert die erwähnten Bedingungen und Anforderungen in den Sachplänen Schiene und Strasse respektive in den relevanten Planungsdokumenten (z.B. Planungsgrundlagen STEP, RPAV usw.).*

2 Detailbemerkungen

Gemäss den Ausführungen des Bundes zu den nach Raumtypen differenzierten Siedlungsentwicklungen stehen die Räume zwischen den Agglomerationen und den Metropolitanzentren (intermediäre Siedlungsräume) unter besonderem Druck. Auf der dazugehörigen Abbildung 2 «Basiskarte zur gewünschten räumlichen Entwicklung» stimmen die ländlichen Räume noch zu wenig gut mit den raumentwicklungsstrategischen Vorstellungen überein, die zurzeit im Rahmen der laufenden Richtplanrevision 2020 ff. entwickelt werden, namentlich im Seetal und im Abschnitt zwischen Willisau und Wolhusen.

Antrag:

- *In der Abbildung 2 «Basiskarte zur gewünschten räumlichen Entwicklung» dem Raumtyp «Ländliche Räume» sind einerseits das Gebiet zwischen Hochdorf und dem Hallwilersee, auf der östlichen Seite des Baldeggersees, und andererseits das Tal zwischen Willisau und Wolhusen dem intermediären Siedlungsraum zuzuweisen.*

Im Kapitel 3.2 «Mobilität ist effizient – Wettbewerbsfähigkeit bleibt erhalten und das Gesamtverkehrssystem steht im Einklang mit der gewünschten räumlichen Entwicklung» wird verlangt, dass die Potenziale neuer Technologien und gesellschaftlicher Entwicklungen zugunsten einer höheren Effizienz und zur Verminderung der Umweltbelastung genutzt werden. Der Kanton Luzern vermisst eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Potenzialen und Auswirkungen neuer Technologien und Innovationen, insbesondere im Bereich des Strassenverkehrs. Entwicklungen wie teil- und vollautomatisierte Fahrzeuge, Plattformen für Sharing und verkehrsübergreifende Mobilität sowie neuwertige Verkehrsleit- und Managementsysteme werden lediglich in einer Fussnote erwähnt. Aus unserer Sicht sollen jedoch insbesondere auch Möglichkeiten zur Reduktion der Mobilitätsnachfrage geprüft und ausgeschöpft werden (und nicht nur lenkende oder kapazitätssteigernde Massnahmen). Als Beispiel sei der Beitrag von Homeoffice an die Reduktion des Pendleraufkommens erwähnt.

Anträge:

- *Das Zielbild Mobilität setzt sich vertiefter mit den Potenziale und Auswirkungen neuer Technologien und Innovationen auseinander.*
- *Als zu prüfende Potenziale neuer Technologien und Entwicklung sind auch die Möglichkeiten zur Reduktion der Mobilitätsnachfrage aufzuführen. Dabei sind in Rand- und Bergregionen die Mobilitätsangebote unabdingbar und zu stützen.*

In den Grundsätzen zur Verbindungsqualität differenziert nach Raumtypen steht bei den Verbindungen zwischen dem Kern einer Agglomeration und dem Gürtel einer anderen Agglomeration sowie zwischen den Gürteln verschiedener Agglomerationen die Verbindung beim öV über die Agglomerationskerne im Fokus. Diese Verbindungen beim öV sollen nicht hauptsächlich über die jeweiligen Agglomerationskerne führen, insbesondere nicht, wenn damit «Retourfahrten» auf dem gleichen Weg verbunden sind (bspw. Emmenbrücke-Luzern-Bern-Wankdorf). Auf diesen potenzialstarken Relationen verliert der öV auf diese Weise im Vergleich zum MIV massiv Zeit, was ihn unattraktiv macht und zum hohen MIV-Aufkommen in und zwischen den Agglomerationen beiträgt. Ausserdem können dadurch die teilweise überlasteten Bahnknoten in den Zentren nicht entlastet werden. Eine Möglichkeit besteht beispielsweise darin, mittels RE/IR-Zügen auch die jeweiligen Vorbahnhöfe der Agglomerationen wie Ebikon, Enge, Emmenbrücke, Wankdorf usw. zu bedienen. Dies fördert die erwünschte Zentrenstruktur und stärkt gleichzeitig den öV.

Anträge:

- *Die Grundsätze zur Verbindungsqualität differenziert nach Raumtypen zwischen unterschiedlichen Agglomerationen (S. 23) sind im Sinn der Ausführungen zuvor anzupassen.*
- *Bei der «Konnektivität und Verkehrsdrehscheiben» (S. 27) sind dementsprechend beim Typ II der mögliche FV-Halt prominenter zu betonen, die Umsteigevorgänge FV <> RV sind zu ergänzen.*

Gemäss Bund ist Luzern der Kategorie der mittel-grossen Agglomerationen zugeteilt. In der Typologie der Verkehrsdrehscheiben sind mittel-grossen Agglomerationen nicht abgehandelt. Eine Präzisierung ist notwendig. Der Bahnhof Luzern ist gemäss Angebot eine Hauptdrehscheibe resp. Typ I.

Antrag:

- *Der Typ I: Hauptdrehscheibe grosser Agglomerationen gilt auch für mittel-grosse Agglomerationen.*

Im Kapitel 5.3 «Sachplanrelevanz für die Aufnahme der Verkehrsvorhaben in die Infrastrukturteile des Sachplans Verkehr» sind die Kriterien für die Aufnahme der Verkehrsvorhaben in die Infrastrukturteile des Sachplans Verkehr festgelegt. Mit Blick auf den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, ist der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) als sachplanrelevantes Projekt aufgenommen. Der DBL funktioniert als Ganzes nur mit den Zufahrten sowie mit dem Ausbau von Bahnhöfen, einzelnen Strecken sowie der Verschiebung von Abstellanlagen.

Dies soll auch im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene resp. im Objektblatt 5.1 Raum Luzern ersichtlich gemacht werden.

Antrag:

- *Die Aufzählung im Kapitel 5.3 «Sachplanrelevanz für die Aufnahme der Verkehrsvorhaben in die Infrastruktureile des Sachplans Verkehr» ist so anzupassen, dass Projektbestandteile wie Ausbauten von Bahnhöfen auf Zufahrten oder Abstellanlagen aufgrund der Projektzusammengehörigkeit in den Sachplan aufgenommen werden.*

An dieser Stelle sei nochmals wiederholt, dass die beiden Grossprojekte Durchgangsbahnhof Luzern und Bypass Luzern (mit einer Optimierung der Überdeckung im Raum Kriens als separates Ergänzungsprojekt) die Stossrichtungen des neuen Entwurfs des Sachplans Verkehr, Teil Programm, optimal aufnehmen und daher mit der notwendigen Konsequenz weiterzuverfolgen sind.

3 Handlungsraum Luzern

Im Rahmen der Zusammenarbeit bei der Überarbeitung des Sachplans Verkehrs, Teil Programm zwischen Bund, den Kantonen, Städten und Gemeinden konnten wir uns bereits einmal zum Handlungsraum Luzern äussern. Für diese Möglichkeit und die bereits berücksichtigten Ausführungen danken wir Ihnen. Es bleibt die nachfolgende Ergänzung festzuhalten:

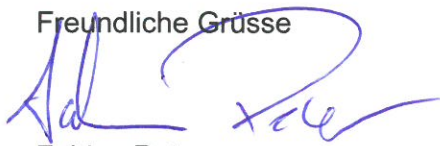
Auf der Karte 1 «Handlungsbedarf und Stossrichtungen» (S. 90) hat die Achse Luzern-Küssnacht am Rigi aufgrund der linearen Besiedlungsstruktur, den bestehenden Angeboten und mit dem Ausbaupotenzialen des Durchgangsbahnhof Luzern besonderes Potenzial zur Erhöhung des öV-Anteils.

Antrag:

- Die Achse Luzern-Küssnacht am Rigi ist auf der Karte «Handlungsbedarf und Stossrichtungen» (S. 90) als Gebiet mit besonderem Potenzial zur Erhöhung des öV-Anteils einzuzichnen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Ausführungen und insbesondere unserer Anträge und Bemerkungen bei der weiteren Behandlung.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat