



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 14. September 2020
Kantonsratspräsidentin Ylfete Fanaj

A 189 Anfrage Zemp Gaudenz und Mit. über das Agglomerationsprogramm der vierten Generation / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Gaudenz Zemp ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Gaudenz Zemp: Ich danke der Regierung für die Beantwortung der Fragen. Ich habe gespürt, dass man sich grosse Mühe gegeben hat, umfassend und auch transparent zu antworten. Trotzdem bin ich nur teilweise zufrieden. Meine Kritik ist die mangelnde Verbindlichkeit in der Planung im Mobilitätsbereich. Unternehmer und Investoren müssen immer wieder Standortentscheide treffen, und dabei ist die verkehrstechnische Erreichbarkeit immer ein zentrales Kriterium. Beim Kauf einer Liegenschaft ist es massgebend zu wissen, wie diese zukünftig für den Verkehr erschlossen sein wird. Hier zeichnen sich zunehmend Probleme ab. In einem immer verdichteteren Umfeld scheint eine verbindliche Planung schwieriger zu werden. Man spricht in der Antwort von einer «behördenverbindlichen Verankerung des Agglomerationsprogramms», aber dieser Anker ist leider nicht so fest zu setzen, wie das die Regierung offensichtlich möchte. Wenn politischer Wind aufkommt, hält dann der Anker nicht wie geplant. Ich war selber vor vier Jahren in ein Projekt involviert, bei dem wir von der Stadt Luzern Land kaufen wollten. Die Stadt wollte auch verkaufen, aber sie konnte nicht, weil das Areal für die Spange Süd freigehalten werden musste. Jetzt liest man in der Antwort aber: «Im Steuerungsgremium war daher unbestritten, dass die Spange Süd aus dem AP LU 4G gestrichen werden soll.» Der Anker der Spange Süd war also noch lockerer als derjenige der Spange Nord. Das Agglomerationsprogramm (AP) sieht im Kern zwei Elemente vor: Das eine ist der Durchgangsbahnhof, das andere der Bypass mit der Stadtautobahn und den beiden Spangen. Jetzt hat sich aber offensichtlich die behördenverbindliche Verankerung innerhalb von drei Jahren in Luft aufgelöst, und dennoch steht in der Antwort: «Eine Neuausrichtung ist nicht notwendig und wäre nicht zielführend.» Ist das so? Kann man wirklich an den bisherigen Prozessen so festhalten, wie man es bisher getan hat? Ich sage nicht, dass man die beiden Spangen hätte bauen müssen. Aber es gab verkehrstechnische Gründe, welche einem als Investor eingeleuchtet haben, und man hat dort vielleicht ein Grundstück erworben, bei dem jetzt die Ausgangslage eine ganz andere ist. Wir müssen die Planungsprozesse hinterfragen und zu einer höheren Verbindlichkeit kommen. Das ist auch meine Anregung an die Regierung. Ich weiss, dass das sehr schwierig ist, und beneide Sie nicht darum. Aber es ist legitim, dies jetzt hier vonseiten der Investoren anzumahnen. Es kann nicht sein, dass wir etwas Einleuchtendes planen, dies nach Bern schicken, aber die Partner dann bei der Umsetzung nicht mehr mitmachen. Man steht dann vor einem Scherbenhaufen, was zu vermeiden ist.

Daniel Gasser: Das Agglomerationsprogramm der vierten Generation ist ein sehr umfassendes Programm mit vielen Facetten. Auf eine Facette legt die CVP besonders

Gewicht, nämlich auf die Erreichbarkeit der Stadt. In der Agglomeration, aber auch auf der Landschaft bekommt man manchmal den Eindruck, die Stadt Luzern ziehe verkehrstechnische neue Stadtmauern auf, vor allem im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Ganzheitlich zu denken bedeutet auch, die Anliegen der Agglomeration ernst zu nehmen und nicht nur die Philosophie der Stadt durchzusetzen. Es ist richtig und wichtig, dass wir unsere Mobilität aktiv steuern und lenken. Man darf aber nicht ausser Acht lassen, dass nicht alle Kantonsbewohnerinnen und -bewohner über schnelle öV-Verbindungen in die Stadt verfügen. In der Stadt ist es wichtig, Institutionen wie das Kantonsspital oder das Kantonsgericht zentral zu beherbergen. Wenn wir es nicht schaffen, die Erreichbarkeit dieser Institutionen im Zentrum des Kantons sicherzustellen, müssen wir vielleicht in Zukunft hier einmal darüber diskutieren, ob diese am richtigen Ort stehen.

András Özvegyi: Für die GLP sind die Antworten der Regierung korrekt. In der Anfrage fallen zwei Punkte auf: Erstens ist darin eine alte Denkweise vorhanden, und zweitens ist das Thema die Verbindlichkeit der Stadt Luzern. Zur Denkweise hinter diesen Fragen: Im Anfragetext schwingt ein eigenartiges Verständnis für die Lösung der heutigen Verkehrsprobleme mit. Es hört sich an nach «Mehr Strassen lösen unsere Stauprobleme schon irgendwie». Das ist bekannterweise eine alte Denkweise und in Fachkreisen schon lange überholt. Es ist umgekehrt: Wer neue Strassen baut, zieht Verkehr an. Ein Umdenken ist zwingend nötig. Schon Einstein hat gesagt: «Probleme können nicht mit den gleichen Denkweisen gelöst werden, die sie erzeugt haben.» In diesem Sinn würde es uns gut tun, neue Denkweisen anzuschauen. Zur Verbindlichkeit: Wir finden die Frage 7 gut beantwortet. Ja, die Stadt Luzern vertritt eben die Meinung der Bevölkerung. Wir verweisen im Agglomerationsprogramm 3 auf das Ziel, den MIV-Anteil beim Modalsplit bis 2030 um 5 bis 10 Prozent gegenüber 2015 zu reduzieren. Hier möchten wir an die Verbindlichkeit zur Erreichung dieser Ziele erinnern bei der Festlegung der Massnahmen und auch im täglichen Geschäft. Als Beispiel kann die Parkplatzdiskussion bei der Mall of Switzerland genannt werden. Was ist der GLP also wichtig? Es sind zwei Grundsätze und zwei Hinweise. Der erste Grundsatz ist die 3V-Strategie: Verkehr vermeiden, Verkehr umlagern und Verkehr verträglich machen. Der zweite Grundsatz lautet, dass man in engen Räumen wie der Stadt Luzern platzsparende Verkehrsmittel priorisieren sollte. Wir müssen das gute Ziel des Agglomerationsprogramms 3 weiterverfolgen. Wir müssen schauen, dass allfällige Projekte ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis haben, damit wir die Bundesgelder von 35 Prozent wirklich erhalten und diese nicht wegen fehlender Nachhaltigkeit gestrichen werden.

Isabella Schwegler-Thürig: Die von Gaudenz Zemp gestellten Fragen weisen darauf hin, dass die Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation nicht wie geplant möglich ist. Verschiedene im AP 3 formulierte Aussagen haben heute keine Gültigkeit mehr. Durch den Verzicht auf die erste, ursprüngliche Variante der Spange Nord und durch den Planungsstopp der Spange Süd fehlen zentrale Elemente des Strassenverkehrskonzeptes. Zudem steht ein grosser Partner, die Stadt Luzern, einigen Entwicklungsschritten ablehnend gegenüber. Planungsprogramme sind wichtig und geben eine Richtung vor. Es ist aber auch wichtig, dass veränderte Rahmenbedingungen berücksichtigt und anerkannt werden. Wenn ein Partner spürt, dass der Weg in eine falsche Richtung führt, muss man innehalten. Die Vernehmlassung zur Spange Nord mit Reussportbrücke muss abgewartet werden. Unser Rat hat im Bauprogramm 2019–2021 auf das AP 4 Einfluss nehmen können. So gesehen nehmen wir die Beantwortung der Anfrage zur Kenntnis.

Korintha Bärtsch: Der Stadt Luzern wird immer wieder vorgeworfen, dass sie mauere und im Agglomerationsprogramm nicht mehr mitmachen wolle. Der Bund hat zu den Agglomerationsprogrammen 2 und 3 immer gesagt, man solle sich nicht nur auf die Grossprojekte konzentrieren. Es bestehe ein Klumpenrisiko, dass die Projekt nicht realisiert werden können, und auch der lange Planungshorizont sei kritisch. Daraus hat man gelernt und ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. LuzernPlus, der Kanton Luzern und die Stadt Luzern sind in der gemeinsamen Umsetzung, die auf gutem Wege ist. Bei der Verbindlichkeit ist es interessant zu sehen, was Verkehrsplanung und was Verkehrspolitik ist. In der Verkehrspolitik kann jede und jeder mitreden. Das macht es manchmal auch schwierig.

Jahrelang wurde gesagt, dass die Spange Nord genau das Richtige sei. Zum Glück haben wir hier noch einmal darüberschaut und erkannt, dass dies für die Zukunft wohl doch nicht das richtige Projekt ist. So ist es auch bei der Cheerstrasse. Wir wollen die Cheerstrasse umsetzen, der Bund sagt aber, das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei schlecht und zahlt uns keinen Beitrag daran. Jetzt wird es noch teurer, aber die Politik und das Volk wollen die Strasse bauen. Die Verbindlichkeit ist schwierig. Das Wichtigste in der Verkehrspolitik ist, dass wir die Offenheit zur Diskussion erhalten. Nur mit einem Diskurs kommen wir in der Verkehrspolitik weiter. Grabenkämpfe nützen niemandem.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Ich habe durchaus Verständnis für die Anfrage von Gaudenz Zemp, und man spürt auch bei den verschiedenen Voten, dass Diskussionsbedarf besteht. Die Mobilitätspolitik kennt verschiedene Instrumente für die Gestaltung der Mobilität. Wir wollen jetzt untersuchen, ob diese Instrumente noch zeitgemäss sind und ob es alle in dieser Art und Weise noch braucht, wie sie heute vorliegen. Dazu haben wir Postulate erhalten, die uns zum Projekt «Zukunft Mobilität Kanton Luzern» geführt haben. Das Agglomerationsprogramm ist grundsätzlich ein Instrument des Bundes. Der Bund fördert nämlich über eine Mitfinanzierung eine ausgeglichene und gut abgestimmte Agglomerationspolitik bezüglich Verkehr. Nun ist das Agglomerationsprogramm der 4. Generation in Ausarbeitung und soll bis Juni 2021 abgabereif vorliegen, denn dann müssen wir dieses beim Bundesrat eingeben, sonst ist der Anspruch auf Mittel verfallen. Gleichzeitig sind aber wichtige bisherige Elemente des Agglomerationsprogrammes wie die Spange Nord oder die Spange Süd Thema kontroverser öffentlicher Diskussionen und Debatten. Es ist eine rollende Planung. Mit der kantonalen Strategie sind wir noch nicht so weit, und trotzdem müssen wir dem Bund bereits etwas abgeben, weil sonst die Mitfinanzierung für viele andere Projekte entfällt. Es wird uns immer so gehen, dass es eine rollende Planung gibt, denn die Aktualitäten verändern sich, die Gesellschaft nimmt politische Veränderungen anders wahr, es wird darüber diskutiert, und ab und zu werden Entscheide umgestossen, oder neue, andere Ansichten überwiegen. Ich erinnere gerne daran, dass im Agglomerationsprogramm nebst diesen genannten Grossprojekten sehr viele Projekte aus dem Bauprogramm der Kantonsstrassen und sehr gute kommunale Projekte verankert sind. Diese werden dann vom Bund mit bis zu 35 Prozent der Kosten mitfinanziert. Das gilt auch für wichtige Projekte im öV oder im Fuss- oder Veloverkehr. Es ist also wichtig, dass wir beim Bund ein Agglomerationsprogramm einreichen können. Dieses muss auf den vorherigen Programmen aufbauen, es muss aber gleichzeitig möglichst den aktuellen Gegebenheiten entsprechen. Daher gibt es gewisse Differenzen, beispielsweise eine in der damaligen Verkehrsstrategie, die im Jahr 2000 erarbeitet wurde, zur Spange Nord, bei der wir uns noch in der Vernehmlassung befinden. Das alles kann und soll uns nicht daran hindern, ein Agglomerationsprogramm der 4. Generation einzugeben. Es wird auch in Zukunft schwierig sein, möglichst hohe Planungssicherheit zu schaffen. Aber es ist nicht ausgeschlossen, dass die demokratisch legitimierten Instanzen – seien das die Regierung, das Parlament oder das Volk – Entscheide wieder überarbeiten werden und dann wieder neue Grundlagen gelten. Der Richtplan wird sich auf die Mobilitätspolitik und auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung allgemein auswirken. Im Moment läuft das Mitwirkungsverfahren für dieses Agglomerationsprogramm, welches am 4. September 2020 eröffnet wurde. Übrigens kann dies jetzt alles digital und online erledigt werden. Das Verfahren dauert noch bis zum 2. November 2020. Interessierte und Organisationen sind eingeladen, an dieser öffentlichen Vernehmlassung teilzunehmen und ihre Anliegen einzubringen.