



---

**Kantonsrat**

Sitzung vom: 26. Januar 2016, vormittags

Protokoll-Nr. 41

**Nr. 41**

**Anfrage Budmiger Marcel und Mit. über mehr Stau dank Initiative „Für flüssigen Verkehr“? (A 56). Schriftliche Beantwortung**

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 15. September 2015 eröffnete Anfrage von Marcel Budmiger über mehr Stau dank Initiative „Für flüssigen Verkehr“? lautet wie folgt:

„Vorbemerkung: Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Luzern haben die Volksinitiative «Für einen flüssigen Verkehr» am 15. November 2015 abgelehnt. Dennoch nehmen wir nachfolgend soweit möglich zu den aufgeworfenen Fragen bezüglich der Auswirkungen einer allfälligen Annahme der Initiative inhaltlich Stellung.

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen einer allfälligen Annahme der Initiative auf die Verkehrssituation auf den Kantonsstrassen im Agglomerationszentrum?

Am 26. September 2010 haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Luzern das aktuell geltende Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität als Gegenvorschlag zur sogenannten Städte-Initiative angenommen. Dieses Reglement zeigt den zuständigen städtischen Behörden in Form eines Leitfadens auf, welche Strategie bei der städtischen Mobilitätsentwicklung verfolgt werden soll. Dem Reglement kommt überwiegend programmatischer Charakter zu. Gemäss Artikel 5 des geltenden Reglements setzt sich die Stadt dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Der motorisierte Individualverkehr in der Stadt soll also auf dem Niveau des Jahres 2010 (dem Jahr der Abstimmung über das Reglement) gehalten oder demgegenüber reduziert werden. Der Durchgangsverkehr soll zudem konsequent vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungsstrassen übernommen werden. Die Kapazität dieses Netzes soll mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten werden.

Mit der Volksinitiative «Für einen flüssigen Verkehr» forderte die SVP eine Änderung des geltenden Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität. Die Initiantinnen und Initianten forderten, dass in der Stadt Luzern der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht wird, ohne dass dabei die Mobilität insgesamt und der motorisierte Individualverkehr eingeschränkt werden. Bei einer Annahme der Initiative hätte das geltende Reglement entsprechend angepasst werden müssen. Das geänderte Reglement hätte aber weiterhin überwiegend programmatischen Charakter mit behördenverbindlichen Vorgaben für die städtischen Behörden gehabt.

Die Bewilligung von Strassenprojekten respektive verkehrlichen Massnahmen auf Kantonsstrassen ist Sache des Kantons. Ihr Rat beschliesst alle vier Jahre ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen und bezeichnet mit dem Programm, welche Massnahmen auf Kantonsstrassen geplant und realisiert werden können. Die Bewilligung von Kantonsstrassenprojekten obliegt unserem Rat. Unmittelbare Auswirkungen auf geplante Massnahmen auf Kantonsstrassen hätte die Annahme der Initiative folglich nicht gehabt. Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz wären jedoch möglich gewesen. Der Grundsatz, dass das

übergeordnete Strassennetz nicht durch Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz beeinträchtigt werden darf, wäre jedoch auch nach einer allfälligen Änderung des städtischen Reglements zu beachten gewesen.

Zu Frage 2: Kann gemäss Beurteilung des Regierungsrates das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern auch bei einer Annahme der SVP-Initiative umgesetzt werden?

Für das Verkehrssystem der Agglomeration Luzern sind in erster Linie die übergeordneten Kantons- und Nationalstrassen massgebend. Das durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, die Stadt Luzern, den Verkehrsverbund Luzern und den Gemeindeverband LuzernPlus gemeinsam erarbeitete Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern zeigt kurz- und mittelfristig realisierbare Massnahmen auf, bevor die grossen Infrastrukturausbauten wie der Durchgangsbahnhof Luzern, das Gesamtsystem Bypass Luzern und die Spange Nord mit den Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Betrieb genommen werden können. Das Gesamtverkehrskonzept zeigt unter anderem auf, dass mit den heutigen Verkehrsanlagen nur noch marginale Leistungsgewinne beim motorisierten Individualverkehr möglich sind, welche zudem zulasten des Fuss- und Veloverkehrs gehen würden. Die gewünschte Kapazitätserhöhung des Gesamtverkehrssystems in der Grössenordnung von 30 Prozent ist deshalb in erster Linie mit einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs zu realisieren. Wir unterstützen diese Zielsetzung. Sie entspricht auch der Zielsetzung im kantonalen Richtplan.

Im aktuellen Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen sind bezüglich Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern zwei Vorhaben im Topf A vorgesehen: Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage und Bereich Luzernerhof–Bahnhof–Pilatusplatz–Bundesplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem. Mittel- bis langfristig sollen die grossen Infrastrukturmassnahmen wie der Durchgangsbahnhof Luzern, das Gesamtsystem Bypass Luzern und die Spange Nord mit den Massnahmen für den öffentlichen Verkehr das Verkehrssystem weiter verbessern. Diese Massnahmen sind in den übergeordneten kantonalen Planungsgrundlagen verbindlich enthalten. Ihre Umsetzung wäre somit bei einer Annahme der Initiative nicht infrage gestellt worden.

Auf kommunalen Strassen aber hätten bei einer Annahme der Initiative die im Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern vorgesehenen Massnahmen wohl nicht vollständig umgesetzt werden können.

Zu Frage 3: Welche negativen Konsequenzen hätte ein allfälliger Verzicht auf das Gesamtverkehrskonzept?

Die im Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern angestrebte Kapazitätssteigerung des Gesamtverkehrssystems könnte vermutlich nicht erreicht werden. Eine konkretere Aussage zu den Konsequenzen ist aufgrund des heutigen Kenntnisstandes kaum möglich. Erforderlich wären vertiefte verkehrsplanerische Abklärungen dazu.

Zu Frage 4: Wie verhält sich die Stossrichtung der Initiative zur kantonalen Richtplanung, zum Agglomerationsprogramm und zum öV-Bericht?

Der behördenverbindliche kantonale Richtplan ist eine der massgebenden Grundlagen für die Erarbeitung der Bauprogramme für die Kantonsstrassen und der öV-Berichte. Die Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation sind auf diese Planungsgrundlagen abgestimmt. Im kantonalen Richtplan 2009, teilrevidiert 2015, ist in der richtungsweisenden Festlegung M1 für den Raum Luzern eine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs postuliert. In-

soweit deckte sich die Stossrichtung der Initiative nicht vollständig mit den übergeordneten kantonalen Planungsgrundlagen.

Zu Frage 5: Drohen Bundesgelder verloren zu gehen, wenn sich eine einzelne Gemeinde nicht an die gemeinsam erarbeiteten Vorgaben des Agglomerationsprogrammes hält? Welche konkreten Projekte wären davon betroffen?

Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme sind im kantonalen Richtplan behördenverbindlich verankert. Sie sind zudem in den Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und dem Kanton Luzern als Träger des Agglomerationsprogrammes Luzern geregelt. Die Leistungsvereinbarung für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation wurde bereits 2011 abgeschlossen, die Leistungsvereinbarung für die Massnahmen der 2. Generation steht vor dem Abschluss. Auch bei einer Annahme der Initiative hätten wir keine Veranlassung gesehen, die mit dem Bund vereinbarten Massnahmen anzupassen.

Werden mit dem Bund vereinbarte Massnahmen nicht umgesetzt, so führt dies aufgrund der Bestimmungen in der Leistungsvereinbarung im Umfang der Reduktion der Programmwirkung zu einer Kürzung der Bundesgelder.“

Der Anfragende ist mit der Antwort des Regierungsrates zufrieden.