



Volksinitiative «Anti-Stauinitiative» mit Gegenvorschlag

*Entwürfe Kantonsratsbeschluss und
Gegenentwurf in der Form einer
Änderung des Strassengesetzes*

Zusammenfassung

Die Volksinitiative «Anti-Stauintiative» verlangt, dass dem motorisierten Individualverkehr (MIV) der nötige Raum gegeben wird, damit die Bedürfnisse von Gewerbe und Bürgerinnen und Bürger abgedeckt werden. Die Kapazität des kantonalen Strassennetzes soll sich an der Nachfrage des MIV ausrichten. Hierzu soll das Strassengesetz ergänzt werden. Der Regierungsrat beantragte dem Kantonsrat mit der [Botschaft B 64](#) vom 23. Februar 2021, die Initiative abzulehnen. Die Botschaft B 64 wurde vom Parlament am 6. Dezember 2021 zur Erarbeitung eines Gegenentwurfs zurückgewiesen. Der Regierungsrat stellt der Initiative nun einen Gegenentwurf in der Form einer Änderung des Strassengesetzes gegenüber, der auf den Erhalt der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen für alle Mobilitätsformen abzielt.

Die Initiative ist in der Form eines ausformulierten Entwurfes einer Änderung des Strassengesetzes abgefasst. Mit der Gesetzesinitiative fordern die Initiantinnen und Initianten, dem MIV den nötigen Raum zu geben, damit Gewerbe und Bürger eine möglichst hohe autobasierte Mobilität geniessen können. Die Kapazität des kantonalen Strassennetzes soll sich an der Nachfrage des MIV ausrichten, wodurch grossflächige Staus und Verkehrszusammenbrüche verhindert werden.

Der Regierungsrat anerkennt die Anliegen der Initiantinnen und Initianten dahingehend, dass den Strassen und ihrer Ausgestaltung eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung zukommen. Er lehnt die Initiative aber aus den folgenden Gründen ab:

- Der alleinige Fokus auf die Kantonsstrassen und die ausschliessliche Ausrichtung von deren Leistungsfähigkeit auf den MIV stehen einer umfassenden Mobilitätsplanung unter Einbezug aller Verkehrsmittel diametral entgegen.
- Die mit der Initiative verfolgten Ziele stehen im Widerspruch mit den Planungen des Bundes und jenen des Kantons und widersprechen auch den im kantonalen Strassengesetz verankerten Grundsätzen. Eine alleinige Orientierung der Strassen mit übergeordneter Bedeutung am MIV hätte zur Folge, dass der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr und die übrigen Verkehrsmittel dann für die Leistungsfähigkeit der Strassen neben dem MIV keine massgebende Rolle mehr spielen dürften.
- Die Initiative gefährdet damit die hierfür vom Bund gesprochenen Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen.
- Eine konsequente Umsetzung der Initiative wäre teuer. Für Infrastrukturausbauten müsste viel angrenzendes Land von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern erworben werden.
- Das für allfällige Ausbauten von Kantonsstrassen oder zusätzliche Umfahrungen benötigte Land tangiert erfahrungsgemäss häufig Kulturland und Fruchtflächflächen.
- Die Initiative widerspricht den Zielen des vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommenen [Planungsberichtes](#) vom 21. September 2021 über die Klima- und Energiepolitik 2021 (B 87). Die Verlagerung von Verkehr zugunsten von fossilfreien energie- und flächeneffizienten Verkehrsträgern entspricht nicht nur den Zielsetzungen in den Bereichen Klima und Energie, sondern dient letztlich auch einem effizienten Gesamtverkehrssystem.

Der Regierungsrat stellt der Gesetzesinitiative im Auftrag Ihres Rates einen Gegenentwurf gegenüber. Dieser nimmt die berechtigten Anliegen (Erreichbarkeit als Grundlage für die Wirtschaft und Wettbewerbsfaktor; Reduktion der volkswirtschaftli-

chen Kosten von Staus) der Initiantinnen und Initianten auf und stellt zugleich sicher, dass sie mit den aktuellen Grundsätzen und den laufenden umfassenden Planungen, unter anderem mit dem breit abgestützten Projekt [Zukunft Mobilität im Kanton Luzern](#) (Zumolu), vereinbar bleiben.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses, mit dem die «Anti-Stauintiative» abgelehnt werden soll, sowie eine Änderung des Strassengesetzes als Gegenentwurf zur Initiative.

1 Volksinitiative «Anti-Stauintiative»

1.1 Wortlaut der Initiative

Am 14. Februar 2020 reichte ein Initiativkomitee der Jungen SVP des Kantons Luzern die kantonale Gesetzesinitiative mit dem Titel «Anti-Stauintiative» ein. Gestützt auf § 21 der Verfassung des Kantons Luzern (KV) vom 17. Juni 2007 (SRL Nr. [1](#)) stellen die Initiantinnen und Initianten folgendes Begehren auf Änderung des Strassengesetzes des Kantons Luzern (StrG) vom 21. März 1995 (SRL Nr. [755](#)) in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs:

«§ 6 Kantonsstrassen

^{1bis} Der Kanton Luzern richtet die Leistungsfähigkeit von Strassen mit übergeordneter Bedeutung an der Nachfrage des privaten motorisierten Verkehrs aus. Die bestehenden Kapazitäten von Strassen mit übergeordneter Bedeutung dürfen nicht reduziert werden.»

1.2 Zustandekommen und Behandlung

Zur Volksinitiative reichte das Initiativkomitee innert der gesetzlichen Sammlungsfrist 4019 gültige Unterschriften ein. Am 3. März 2020 erklärte unser Rat gestützt auf § 141 Absatz 3 des Stimmrechtsgesetzes (StRG) vom 25. Oktober 1988 (SRL Nr. [10](#)) die Volksinitiative als zustande gekommen (vgl. Kantonsblatt Nr. 10 vom 7. März 2020, S. 783 ff.). Die Volksinitiative verlangt in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs eine Änderung des Strassengesetzes.

Gemäss § 82b des Gesetzes über die Organisation und Geschäftsführung des Kantonsrates (Kantonsratsgesetz, KRG) vom 28. Juni 1976 (SRL Nr. [30](#)) unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat innert eines Jahres, seit das Zustandekommen einer Initiative veröffentlicht wurde, Botschaft und Entwurf für dessen Stellungnahme. Beantragt der Regierungsrat die Ablehnung einer Initiative, kann er dem Kantonsrat einen Gegenentwurf unterbreiten. Der Gegenentwurf enthält eine von der Initiative abweichende Regelung der gleichen Materie. Er ist als Verfassungsänderung oder als Gesetz zu verabschieden, kann jedoch eine andere Rechtsform aufweisen, als es die Initiative verlangt (§ 82g [KRG](#)).

Erweist sich die Initiative als rechtswidrig oder eindeutig undurchführbar, erklärt der Kantonsrat sie ganz oder teilweise ungültig (§ 82c Abs. 1a [KRG](#)). Solche Beschlüsse des Kantonsrates können mit Stimmrechtsbeschwerde beim Bundesgericht angefochten werden. Ebenso kann Beschwerde dagegen geführt werden, dass eine Volksinitiative für gültig erklärt und den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet wird (vgl. [Urteil 1C_92/2010](#) des Bundesgerichts vom 6. Juli 2010, E. 1.2).

Deshalb sind Kantonsratsbeschlüsse, mit denen Volksinitiativen für gültig oder ungültig erklärt werden, mit einer entsprechenden Rechtsmittelbelehrung zu versehen. Soweit die Initiative gültig ist, kann der Kantonsrat sie annehmen oder ablehnen (§ 82c Abs. 1b [KRG](#)).

Lehnt der Kantonsrat eine Initiative ab, kann er dem Regierungsrat gemäss § 82c Absatz 3 [KRG](#) den Auftrag erteilen, einen Gegenentwurf auszuarbeiten. Lehnt der Kantonsrat eine Initiative ab und verzichtet er auf einen Gegenentwurf, wird sie der Volksabstimmung unterbreitet (§ 82f [KRG](#)). Beschliesst der Kantonsrat die Ausarbeitung eines Gegenentwurfs, hat ihm der Regierungsrat innert Jahresfrist Botschaft und Entwurf vorzulegen. Initiative und Gegenentwurf werden den Stimmberechtigten in einer Doppelabstimmung unterbreitet (§ 82h [KRG](#)). Werden in der Doppelabstimmung sowohl die Initiative als auch der Gegenentwurf angenommen, tritt jene Vorlage in Kraft, die bei der Stichfrage mehr Stimmen erzielt (§ 86 Abs. 1e [StRG](#)).

Unser Rat beantragte Ihrem Rat mit der [Botschaft B 64](#) vom 23. Februar 2021, die Initiative abzulehnen. Ihr Rat hat die Botschaft B 64 am 6. Dezember 2021 auf Antrag der Kommission Verkehr und Bau an unseren Rat zurückgewiesen und uns gemäss § 82c Absatz 3 [KRG](#) beauftragt, einen Gegenentwurf zu erarbeiten.

1.3 Begründung der Volksinitiative

Mit der Volksinitiative will das Initiativkomitee dem motorisierten Individualverkehr (MIV) den nötigen Raum geben, damit Gewerbe und Bürgerinnen und Bürger eine möglichst hohe autobasierte Mobilität geniessen und die Strassenkapazität ihren Bedürfnissen entspricht. Die Kapazität des kantonalen Strassennetzes soll sich an der Nachfrage des MIV ausrichten. Die Initiative bezweckt die nötige Erhöhung der Strassenkapazität, damit grossflächige Staus und Verkehrszusammenbrüche verhindert werden können. Für die Unternehmen im Kanton Luzern sei die Erreichbarkeit von grosser Bedeutung. Insbesondere in der Agglomeration und der Stadt Luzern sei diese oft nicht mehr gewährleistet. Dies schade der Wettbewerbsfähigkeit und gefährde damit Arbeitsplätze. Staus verursachen schweizweit volkswirtschaftliche Kosten von 1,6 Milliarden Franken, und die Tendenz sei klar steigend. Mit der «Anti-Stauinitiative» werde den drohenden wachsenden Kosten entgegengewirkt. Die «Anti-Stauinitiative» verhindere weitere Einschränkungen des MIV. So sollen weitere Spurabbauten zugunsten des öffentlichen Verkehrs (öV) und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) sowie Kapphaltestellen nicht mehr möglich sein. Schliesslich richtet sich die Initiative auch gegen die Erstellung von neuen Dosierungsanlagen.

1.4 Vernehmlassungsverfahren

Der Entwurf des Gegenvorschlags zur Volksinitiative wurde vom 25. Mai bis 8. Juli 2022 über das E-Mitwirkungs-Online-Tool bei den Parteien, den Regionalen Entwicklungsträgern (RET), beim Verband Luzerner Gemeinden (VLG), bei der VCS-Sektion Luzern sowie der TCS-Sektion Waldstätten in die Vernehmlassung gegeben. Insgesamt sind 14 Stellungnahmen eingegangen, wovon sechs von Parteien, vier von den RET und vier von Interessenverbänden stammen.

Die SVP lehnt den Gegenentwurf ab und unterstützt die Initiative. Der Gegenentwurf sollte ihrer Meinung nach näher bei der Initiative liegen, damit mehr Ziele der Initiantinnen und Initianten erfüllt werden können.

Die FDP und Die Mitte unterstützen den Gegenentwurf und erachten diesen als zielführend. Der Mitte ist es ein Anliegen, dass bei Bedarf beziehungsweise im Sinne

der Leistungsfähigkeit der Gesamtmobilität ein Ausbau des Verkehrsnetzes – auch für den MIV – weiterhin möglich bleibt. Die FDP setzt sich dafür ein, dass alle mit dem für sie effizientesten Verkehrsmittel schnell und sicher ans Ziel kommen und der Wirtschaftsverkehr in der Verkehrsplanung eine stärkere Gewichtung erhält.

Die Grünen und die Jungen Grünen erachten den Erhalt der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen im Sinne des Gegenentwurfs als nicht zielführend. Damit die Klimaziele im Bereich der Mobilität erreicht werden können, müsse die Gesamtmobilität reduziert werden. Aus diesen Gründen lehnen sie den Gegenentwurf wie auch die Initiative ab. Auch die GLP lehnt sowohl die Initiative als auch den Gegenentwurf ab. Der gesamtheitliche Ansatz wird grundsätzlich begrüsst. Der Gegenentwurf lasse aber zu viel Interpretationsspielraum und sei zu wenig klar auf die Förderung der umweltfreundlichen Mobilitätsformen fokussiert.

Die SP lehnt die Initiative ab und fordert eine Anpassung des Gegenentwurfs. Die Leistung des Gesamtsystems sei unter Berücksichtigung der kantonalen Ziele zur Erfüllung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse zu erhalten. Dies habe mittels flächeneffizienten Verkehrsmassnahmen unter Berücksichtigung ökologischer, wirtschaftlicher und funktionaler Aspekte zu erfolgen.

Die TCS-Sektion Waldstätten wie auch der KMU- und Gewerbeverband Kanton Luzern (KGL) lehnen den Gegenentwurf ab. Für die TCS-Sektion Waldstätten sind im Zusammenhang mit dem Gegenvorschlag die möglichen Einschränkungen für den MIV nicht tragbar, und es sei mit einer Benachteiligung des MIV zu rechnen. Der KGL unterstützt im Grundsatz eine umfassende Mobilitätsstrategie und -planung, welche alle Verkehrsmittel einbezieht, fordert jedoch in seiner Stellungnahme einen stärkeren Fokus auf den MIV und eine Anpassung des Gegenvorschlages weg von der Gesamtmobilität in Richtung leistungsfähiges Strassennetz für den MIV. Die VCS-Sektion Luzern lehnt aus anderen Gründen sowohl den Gegenentwurf als auch die Initiative ab. Sie sieht die Gefahr, dass der Gegenentwurf mit der derzeitigen Formulierung mit einem einseitigen Fokus auf den MIV ausgelegt werden könnte, und fordert eine entsprechende Präzisierung.

Die Regionalen Entwicklungsträger Region Luzern West, LuzernPlus und Sursee-Mittelland lehnen die Initiative ab und unterstützen den Gegenentwurf. Die regionalen Planungen stimmten mit der eingeschlagenen Stossrichtung des Gegenentwurfs überein und dieser sei mit den zukünftigen Herausforderungen in der Mobilität kompatibel. Der Regionalverband Zofingenregio lehnt die Initiative wie auch den Gegenentwurf ab. Die heutigen gesetzlichen Grundlagen seien ausreichend. Der VLG steht hinter dem Projekt [Zumolu](#), kann die Einschätzungen des Regierungsrates, die zum Gegenentwurf geführt haben, nachvollziehen und lehnt die Initiative klar ab. Der VLG fordert aber eine Präzisierung des Gegenentwurfs im Sinne der Ausführungen in den Erläuterungen: dass nämlich der Ausgleich für Leistungsverminderungen auf dem umliegenden übergeordneten Strassennetz erfolgen soll, sofern diese den MIV betreffen. Des Weiteren sei in der Umsetzung des Gegenentwurfs darauf zu achten, dass der Ausgleich zeitlich entkoppelt werden kann: Die Umsetzung von flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit den beiden übergeordneten Infrastrukturprojekten Gesamtsystem Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof Luzern zum Beispiel müsse bereits vor deren Inbetriebnahme möglich sein.

Der Regionale Entwicklungsträger Idee Seetal hat nicht Stellung genommen.

Der Begriff der Leistungsfähigkeit wurde von verschiedenen Stellungnehmenden als zu wenig klar wahrgenommen; er beinhalte zu viel Spielraum in der Auslegung. Aus diesem Grund wurden in den Erläuterungen zum Gegenentwurf entsprechende Präzisierungen vorgenommen. Ausserdem wurden in den Erläuterungen zum Gegenentwurf die Aspekte der zeitlichen Entkoppelung im Zusammenhang mit den beiden Infrastrukturprojekten Gesamtsystem Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof Luzern ergänzt. Im Übrigen wurden an der Formulierung des Gegenentwurfs aufgrund der eingegangenen Rückmeldungen keine Anpassungen vorgenommen.

2 Stellungnahme zur Volksinitiative

2.1 Gültigkeit

Gemäss § 22 Absatz 3b [KV](#) müssen Initiativen auf Teilrevision der Kantonsverfassung und Gesetzesinitiativen die Einheit der Form und die Einheit der Materie beachten. Die Einheit der Form ist gewahrt, wenn die Formen der nichtformulierten und der formulierten Initiative nicht miteinander verbunden werden und nur Erlasse der gleichen Rechtsform verlangt werden (§ 132 [StRG](#)). Die Volksinitiative verlangt in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs eine Änderung des Strassengesetzes. Die Einheit der Form ist damit erfüllt. Die Einheit der Materie ist gewahrt, wenn zwischen den einzelnen Teilen eines Initiativbegehrens ein sachlicher Zusammenhang besteht (§ 133 [StRG](#)). Die Initiative sieht die Ergänzung des Strassengesetzes um einen neuen Absatz bei einem bestehenden Paragraphen vor. Mit dem neuen § 6 Absatz 1^{bis} soll sichergestellt werden, dass sich die Leistungsfähigkeit von Strassen mit übergeordneter Bedeutung an der Nachfrage des MIV ausrichtet. Sodann dürfen bestehende Kapazitäten von Strassen mit übergeordneter Bedeutung nicht reduziert werden. Diese Elemente stehen miteinander in einem sachlichen Zusammenhang, weshalb auch die Einheit der Materie gewahrt ist.

Gemäss § 6 Absatz 1 Satz 1 [StrG](#) bilden Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das «übergeordnete Strassennetz». Der beabsichtigte Regelungsgehalt der Initiative zielt aufgrund der verwendeten Begriffe «Strassen mit übergeordneter Bedeutung» nach heutiger Rechtslage auf die Nationalstrassen und die Kantonsstrassen ab. Die Nationalstrassen sind die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung. Sie werden vom Bund festgelegt, unterstehen dem Nationalstrassenrecht und der Hoheit des Bundes und sind in dessen Eigentum (Art. 83 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft [BV] vom 18. April 1999 [SR [101](#)]; Art. 8 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen [Nationalstrassengesetzes, NSG] vom 8. März 1960 [SR [725.11](#)] und § 5 [StrG](#)). Die Kantonsstrassen dagegen dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen (§ 6 Abs. 1 Satz 2 [StrG](#)). Sie werden vom Staat erstellt, stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit (§ 43 [StrG](#)). Eine Regelung in Bezug auf Nationalstrassen liegt damit nicht in der Kompetenz des Kantons. Der Regelungsinhalt der Initiative kann jedoch derart bundesrechtskonform ausgelegt werden, dass er nur die Kantonsstrassen betrifft. Die Initiative ist damit als rechtmässig zu beurteilen und der Regelungsinhalt ist zudem grundsätzlich durchführbar.

Die Initiative erfüllt demnach die Anforderungen an die Einheit der Form und die Einheit der Materie. Sie ist mit übergeordnetem Recht vereinbar und nicht eindeutig undurchführbar.

2.2 Inhaltliche Stellungnahme

2.2.1 Grundsätzliches

Gemäss Artikel 83 Absatz 1 [BV](#) sorgen Bund und Kantone für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesgegenden. Nach dem kantonalen Strassengesetz (§ 2 Abs. 2 [StrG](#)) berücksichtigen Kanton, Gemeinden, Körperschaften und Private bei der Planung, der Projektierung, dem Bau und dem Unterhalt der Strassen – unter Beachtung der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs – insbesondere folgende Grundsätze:

- a. Das Strassennetz hat den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer zu genügen und entsprechend leistungsfähig zu sein.
- b. Der motorisierte Verkehr ist auf das übergeordnete Strassennetz zu führen, um die Wohngebiete zu entlasten.
- c. Der motorisierte Verkehr ist vom übrigen Verkehr zu trennen, soweit es die Verkehrssicherheit erfordert und die örtlichen Verhältnisse zulassen.
- d. Ausserordentliche Gefahrenstellen sind rasch zu sanieren.
- e. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer sind durch planerische, bauliche und gestalterische Massnahmen zu schützen.
- f. Der öffentliche Verkehr ist durch planerische, bauliche und gestalterische Massnahmen zu fördern.
- g. Die Gesichtspunkte der Bauökologie sind mitzubeachten.
- h. Die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen, Körperschaften und Privaten sowie die wirtschaftliche Verwendung der Mittel sind mitzubeachten.

Klar ist die Absicht der Initiative, die Nachfrage des MIV als Bemessungsgrösse für die Leistungsfähigkeit der übergeordneten Strassen zu verankern und die bestehenden Kapazitäten nicht zu vermindern. Die Initiative wirkt sich in verschiedener Hinsicht auf die geltenden rechtlichen, planerischen und politischen Vorgaben des Kantons für die Bereitstellung von Strassenanlagen aus.

In § 2 Absatz 2a [StrG](#) wird bereits festgehalten, dass das Strassennetz den Bedürfnissen aller Verkehrsmittel – also auch des MIV – zu genügen hat und entsprechend leistungsfähig sein soll. Damit ist also schon im heutigen Recht zureichend geregelt, dass die Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein muss. Dies steht auch in Übereinstimmung mit dem Bundesrecht, da mit der dortigen Zielvorgabe «entsprechend leistungsfähig» eine Interessenabwägung im Einzelfall zulässig bleibt. Eine alleinige Orientierung der Strassen mit übergeordneter Bedeutung am MIV hätte einen mit den sonst geltenden Mobilitätszielen nicht vereinbaren Paradigmenwechsel zur Folge, zumal der öV, der FVV und die übrigen Verkehrsmittel dann für die Leistungsfähigkeit der Strassen neben dem MIV keine massgebende Rolle mehr spielen dürften.

Strassen sind gemäss § 36 [StrG](#) in die bauliche und landschaftliche Umgebung einzugliedern. Sie sollen durch ihre Ausmasse oder ihre Gestaltung das Orts- und Landschaftsbild möglichst wenig beeinträchtigen. Wertvolle Bausubstanz ist in der Regel zu erhalten. Weiter sind die Landschaft und die Lebensräume der Tiere und Pflanzen im Sinn des Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz (NLG) vom 18. September 1990 (SRL Nr. [709a](#)) zu schonen und grundsätzlich zu erhalten. Gemäss § 39 [StrG](#) sind die Strassen so auszugestalten, dass die Planungsziele des öV erreicht werden können. Die bestehenden Strassen sind den Bedürfnissen des öV anzupassen, soweit dies möglich und für die Erreichung der Planungsziele des

öV erforderlich ist. Ausserdem sind zugunsten des öV flankierende Massnahmen zu treffen. Auch dem würde die Initiative mit der alleinigen Massgeblichkeit des MIV widersprechen.

Die Planung der Kantonsstrassen erfolgt mit dem durch Ihren Rat alle vier Jahre zu beschliessenden Bauprogramm gemäss § 45 [StrG](#). Dabei werden auch die im kantonalen Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen sichergestellt. Die Prioritäten richten sich nach den Kriterien des Konzeptes. Für die Radfahrerinnen und Radfahrer sind damit sichere, zusammenhängende, direkte und attraktive Pendlerverbindungen sowie Schul- und Arbeitswege zu gestalten. Dem stünde eine Orientierung alleine an der Nachfrage des MIV ebenfalls entgegen.

Mit Blick auf diese im Strassengesetz verankerten Grundsätze und auf die gestützt darauf erarbeiteten Planungen sind die Auswirkungen der Initiative insgesamt erheblich. Im Fall einer Annahme der Initiative würde eine Bestimmung in das Strassengesetz aufgenommen, welche im Widerspruch zu mehreren, ebenfalls in diesem Gesetz festgeschriebenen Grundsätzen steht.

2.2.2 Kantonaler Richtplan

Bund, Kantone und Gemeinden regeln ihre räumliche Entwicklung in Raumplanungskonzepten, Richtplänen und Nutzungsplänen. Die Grundlage dafür bilden das Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (SR [700](#)) und das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 7. März 1989 (SRL Nr. [735](#)). Der kantonale Richtplan zeigt auf, in welcher Weise die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher Reihenfolge und mit welchen Mitteln die Aufgaben voraussichtlich zu erfüllen sind. Der Richtplan ist das strategische Führungs- und Leitinstrument für die räumliche Entwicklung des ganzen Kantons. Er steuert die angestrebte räumliche Entwicklung unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte und beauftragt die zuständigen Instanzen mit der Umsetzung. Der kantonale Richtplan ist mit der Genehmigung durch den Bund für alle Behörden verbindlich; am kantonalen Richtplan sollen sich aber auch Private orientieren können. Er soll ihnen die Sicherheit geben, dass ihre Investitionen nicht durch unvorhersehbares Verhalten des Kantons infrage gestellt oder in ihrem Wert gemindert werden. Gemäss § 14 [PBG](#) wird der kantonale Richtplan alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und überarbeitet. Der Richtplan des Kantons Luzern wurde zuletzt 2009 gesamtheitlich revidiert und 2015 im Rahmen einer Teilrevision an das teilrevidierte Raumplanungsgesetz des Bundes angepasst. Seit Juli 2020 laufen die Revisionsarbeiten für den nächsten Richtplan.

Gemäss der raumordnungspolitischen Zielsetzung Z3-2 des geltenden Richtplans fördert der Kanton Luzern eine nachhaltige, das heisst wirtschaftlich tragbare, allen Bevölkerungsgruppen zugängliche und umweltfreundliche Mobilität. Diesbezüglich gilt beispielsweise der Grundsatz, dass im Agglomerationskern die Erreichbarkeit mit dem MIV sichergestellt ist, dem öV aber Priorität eingeräumt wird. Im Agglomerationsgürtel, entlang der Hauptentwicklungssachse und entlang der Nebenachsen ist der Modalsplit, also die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel, zugunsten des öV und des FVV zu erhöhen. Ein solches Ziel liesse sich bei einer konsequenten Umsetzung der von den Initiantinnen und Initianten angestrebten Gesetzesanpassung nicht mehr erreichen.

Auch die im Kapitel Mobilität enthaltenen richtungsweisenden Festlegungen M3 «Kantonsstrassen», M5 «Öffentlicher Verkehr» und M6 «Fuss- und Radverkehr» (vgl. Kap. M Mobilität) sind mit der Initiative nicht vereinbar:

- Die Gewährleistung eines funktionierenden kantonalen Strassenverkehrsnetzes ist in erster Linie mit qualitativen Verbesserungen und Substanzerhaltung anzustreben. Neuanlagen sind dort in Betracht zu ziehen, wo sie die Verkehrssicherheit erhöhen und Wohn- und Zentrumsgebiete wirksam entlasten. Eine hohe Priorität ist dem störungsfreien Betrieb des öV sowie der Realisierung eines sicheren und zusammenhängenden Velowegnetzes einzuräumen,
- Im Raum Luzern Agglomeration wird der öV zur Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung und zur Entlastung der Umwelt priorisiert (öV-Bevorzugung),
- Der FVV hat eine grosse Bedeutung. Das Wegnetz wird sicher, umwegfrei, durchgehend und räumlich attraktiv gestaltet.

Dieselben Grundsätze sind auch für das kantonale Bauprogramm für die Kantonsstrassen massgebend.

2.2.3 Agglomerationsprogramm Luzern

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund seit 2008 finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Luzern ist heute einwohner- und arbeitsplatzmässig nach Zürich, Genf, Basel, Lausanne und Bern die sechstgrösste Agglomeration der Schweiz und stellt den wirtschaftlichen Motor der Zentralschweiz dar. Verkehrlich ist die Agglomeration Luzern von ihrer Lage als Verkehrsknotenpunkt an der Nord-Süd-Achse geprägt. Die Verkehrsinfrastruktur ist radial auf die Agglomeration mit dem Hauptzentrum Luzern ausgerichtet. Ein wesentlicher Teil der Mobilitätsnachfrage im Kanton Luzern entfällt auf dieses Gebiet. Hier überlagern sich der regionale und der nationale Verkehr sowohl bahn- als auch strassenseitig. Vor diesem Hintergrund, sowie aufgrund der steigenden individuellen Mobilitätsbedürfnisse bei beschränkten Platzverhältnissen, kann in der Agglomeration Luzern die künftige Mobilität nur mit einer zweckmässigen Kombination aller Verkehrsmittel (öV, MIV, FVV) und einer optimalen Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung verträglich abgewickelt werden. Es wird angestrebt, das erwartete Mobilitätswachstum mit dem öV sowie dem FVV zu bewältigen. Infrastrukturelle Massnahmen für den MIV sind daher nur punktuell und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsmittel vorgesehen. Damit dies erreicht werden kann, ist eine überkommunale, integrierte Planung in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr notwendig. Diese Planung erfolgt für den Agglomerationsraum im Rahmen des Agglomerationsprogramms, bei welchem der Kanton Luzern Träger und damit gegenüber den Bundesstellen Ansprechpartner ist. Dieses langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument ermöglicht es, die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung ganzheitlich zu betrachten und untereinander abzustimmen. Damit können die Erreichbarkeit verbessert, die Verkehrs- und Umweltbelastungen reduziert und die Lebensqualität in der Agglomeration Luzern erhöht werden.

Eine konsequente Umsetzung der Initiative würde insbesondere für die Agglomeration Luzern einen Paradigmenwechsel bedeuten. Dies würde die bisherige Mitfinanzierung durch den Bund gefährden und die Erarbeitung einer 5. Generation des Agglomerationsprogramms Luzern stark in Frage stellen. Denn eine nicht mehr ge-

währleistete Abstimmung der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung beziehungsweise eine einseitige Förderung des MIV gegenüber anderen Verkehrsmitteln widerspricht auch den Zielen des Bundes. Ohne dessen Unterstützung der verschiedenen Agglomerationsprogramm-Generationen würden jährliche Beiträge des Bundes von über 10 Millionen Franken entfallen.

2.2.4 Weitere übergeordnete Planungen des Bundes und kantonale Planungen

Die kantonalen Planungen sind in verschiedene übergeordnete Planungen des Bundes eingebettet. Die Ziele der Initiative sind mit einem Grossteil dieser Grundlagen nicht kompatibel.

Ein aktuelles Beispiel einer solchen übergeordneten behördenverbindlichen Grundlage ist der [Sachplan Verkehr](#). Der Sachplan Verkehr, [Teil Programm](#), wurde an die Herausforderungen der Zukunft im Bereich der Mobilität angepasst und vom Bundesrat im Oktober 2021 verabschiedet. 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. Unser Rat hat in seiner [Stellungnahme](#) die umfassende Überarbeitung des Sachplans Verkehr, [Teil Programm](#), für den Kanton Luzern und damit eine langfristige, mit der Raumentwicklung abgestimmte Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrsystems begrüsst.

Ergänzend ist der Bericht des Bundes «[Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen](#)» aus dem Jahr 2020 zu erwähnen. Die Inhalte, Stossrichtungen, Handlungsfelder sowie Empfehlungen haben die Bundesämter für Raumentwicklung (ARE), Strassen (Astra) und Verkehr (BAV) gemeinsam erarbeitet, und der Bericht wurde vom Bundesrat gutgeheissen. Dieser gilt als wichtige Grundlage für den [Sachplan Verkehr](#) und die zukünftigen Agglomerationsprogramme. Die darin enthaltenen Handlungsfelder zeigen unter anderem auf, wie die Erreichbarkeit der Städte aus dem Umland gewährleistet werden kann:

- Mobilitätslenkung und Verkehrsmanagement verstärkt einsetzen,
- Schnittstellen netzübergreifend optimieren und verträglich gestalten,
- Verkehrsdrehscheiben fördern,
- Knoten- und Netzstrukturen beim Eisenbahnverkehr sowie beim strassengebundenen öV ausbauen und optimieren,
- Veloverkehr insbesondere mittels Velobahnen fördern,
- Arbeitsschwerpunkte und Gesamtverkehrssystem aufeinander abstimmen,
- Wohnungsschwerpunkte stärken, funktional durchmischen und nach innen verdichten.

Die Handlungsfelder sind als Bündel zu verstehen – kein Verkehrsmittel kann die Herausforderungen bei komplexen Schnittstellenproblemen alleine lösen. Auch diesem Faktum wird die Initiative nicht gerecht, wenn sie nur die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen hinsichtlich des MIV im Blick hat.

Schliesslich ist zu erwähnen, dass sich unser Rat bereits intensiv mit ähnlichen Fragestellungen beschäftigt hat und beschäftigen wird. Dies namentlich im Zusammenhang mit dem Projekt [Zumolu](#), das eine wichtige Grundlage für die laufende Richtplanrevision ist.

Die Initiative steht mit ihrem Fokus auf lediglich ein Verkehrsmittel im Widerspruch zu den erwähnten Planungs- und Führungsinstrumenten und den in Arbeit befindlichen strategisch zentralen Instrumenten.

2.2.5 Klimapolitik

Der [Planungsbericht](#) über die Klima- und Energiepolitik 2021 (B 87) wurde am 21. März 2022 durch Ihren Rat zustimmend zur Kenntnis genommen. Im Bericht wird auf die vielfältigen Herausforderungen im Bereich des Klimas eingegangen. Nicht nur im Mobilitätsbereich begegnet er diesen mit einer Doppelstrategie, bei der sowohl Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen (Klimaschutz) als auch solche zur Anpassung an den Klimawandel (Klimaanpassung oder Klimaadaption) vorgesehen sind. Der Klimawandel und die damit verbundenen Herausforderungen werden das kantonale Handeln in den nächsten Jahren prägen.

Jene Treibhausgasemissionen, die im Kanton Luzern der Verkehr verursacht, lassen sich bis 2050 auf null reduzieren. Hierzu wurden im [Planungsbericht](#) entsprechende Massnahmen definiert. Die angestrebte Reduktion der direkten und indirekten Treibhausgasemissionen im Handlungsfeld Mobilität und Verkehr soll mit folgenden Stossrichtungen erreicht werden:

- Defossilisierung des MIV,
- Defossilisierung des öV und
- Vermeidung und Verlagerung von Verkehr¹.

Zudem wurden im Handlungsfeld Raumentwicklung Massnahmen definiert, welche der zunehmenden Wärmebelastung im Siedlungsraum entgegenwirken. Dazu zählt unter anderem die Integration der Thematik Klimaanpassung in planerische und bauliche Aktivitäten. Auf kommunaler Ebene soll durch entsprechende Massnahmen der Hitzeinsel-Effekt reduziert werden. Wirkungsvoll sind hier Begrünungen, Beschattung, die Sicherung von Durchlüftungskorridoren, offene Wasserflächen und ein möglichst geringer Bodenversiegelungsgrad. Um solche Massnahmen umsetzen zu können, braucht es eine räumlich differenzierte verkehrliche Planung unter Berücksichtigung der Klimaanalysekarte des Kantons. Die in der Initiative festgelegte starre Formulierung zur Leistungsfähigkeit der Strassen für den MIV würde diese Entwicklungen verunmöglichen.

Auch diesen klimapolitischen Bestrebungen steht die Initiative entgegen, wenn sie einseitig die Bedürfnisse des MIV im Auge hat und die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen danach ausrichten will.

2.2.6 Weitere Aspekte

Die Kritik der Initiantinnen und Initianten auf ihrem Initiativbogen kann den Eindruck erwecken, die dort beschriebenen Verkehrsmassnahmen (Dosierungsanlagen, Fahrbahnhaltestellen, Spurabbauten zugunsten von öV und FVV) führten zu einem Abbau der Strassenkapazität. Dies ist jedoch nur selten der Fall. Vielmehr sorgen diese, wie beispielsweise bei Dosierungsanlagen, für einen flüssigeren Verkehr und damit für leistungsfähigere Strassen. Ein zuverlässiger öV und attraktive FVV-Verbindungen bewirken, dass auf das Auto verzichtet wird und für den verbleibenden MIV entsprechend mehr Kapazität zur Verfügung steht.

¹ Mobilitätsbedürfnisse reduzieren und Verkehrsströme zeitlich und zu flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmitteln verschieben.

Eine konsequente Umsetzung der Initiative hätte neben erheblichen Kosten für neue – auf den MIV ausgerichtete – Strasseninfrastrukturen auch Landerwerbskosten zur Folge. Das gilt gerade auch in dicht bebauten Gebieten, in denen die Verkehrsnachfrage am grössten ist und in denen als Folge davon vermehrte und auch erhebliche Eingriffe in das Privateigentum bis hin zu Eingriffen in die bestehende Bausubstanz nicht ausgeschlossen werden könnten.

Im Weiteren tangiert das für allfällige Ausbauten von Kantonsstrassen oder zusätzliche Umfahrungen benötigte Land erfahrungsgemäss häufig Kulturland und Fruchtfolgeflächen. Deren stärkeren Schutz hat die Bevölkerung mit der Zustimmung zum Gegenentwurf zu den Initiativen «Luzerner Kulturlandschaft» jüngst in der Volksabstimmung befürwortet.

2.3 Fazit

Die Initiative verschafft der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Strassenverkehrs Nachachtung und thematisiert damit ein berechtigtes Anliegen. In ihrer Absolutheit und mit ihrem einseitigen Fokus auf den MIV und die Kantonsstrassen ist die Initiative jedoch nicht zielführend und schwer umsetzbar. Sie steht im Widerspruch zu diversen im Strassengesetz sowie im kantonalen Richtplan festgehaltenen Grundsätzen und zu den umfassenden Planungen auf Bundes- und Kantons-ebene.

3 Gegenentwurf

Das heutige Kantonsstrassennetz ist über Jahrzehnte gewachsen und wurde laufend neuen planerischen Erkenntnissen angepasst. Es hatte im Laufe der Zeit immer wieder andere und vor allem mehr Aufgaben zu erfüllen. Heute müssen Kantonsstrassen den hohen Anforderungen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gerecht werden. Zusätzlich zur Abwicklung des Verkehrsaufkommens erhalten die Ortsdurchfahrten und damit die Gestaltung des Siedlungsbereichs immer mehr Bedeutung. Wegen der zunehmenden Hitzebelastung im Siedlungsbereich sind Massnahmen zur Klimaanpassung ein wichtiges Element in der Gesundheitsprävention. Die Massnahmen zur Verbesserungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie zur Klimaanpassung können allerdings der Leistungsfähigkeit der Strassen entgegenstehen.

Gut ausgebaute und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen sind eine wesentliche Voraussetzung für die Attraktivität des Wirtschaftsraums Luzern. Die Initianten betonen zu Recht die Wichtigkeit der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes. Dieses dient jedoch nicht nur dem MIV, sondern auch dem öV und dem FVV. Das Abdecken aller Mobilitätsbedürfnisse, insbesondere auf den National- und den Kantonsstrassen als regionalen Hauptverbindungen, hat eine grosse Bedeutung im Kanton Luzern. Mit dem Gegenvorschlag soll dafür gesorgt werden, dass die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen auch künftig von Gesetzes wegen sicherzustellen ist, ohne dass diese Vorgabe aber auf eine bestimmte Form der Mobilität beschränkt wird. Damit wird die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit von Kantonsstrassen verbindlich im Gesetz festgeschrieben. Da dies im Gesetz aber unabhängig von der Mobilitätsform postuliert wird, verbleibt auch künftig bei der Planung der Mobilität auf den Kantonsstrassen ein genügender Handlungsspielraum, insbesondere im dicht besiedelten Agglomerationsraum.

Gemäss dem geltenden § 6 [StrG](#) dienen die Kantonsstrassen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen. An die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen werden somit höhere Anforderungen gestellt als an diejenigen von Gemeinde-, Privat- und Güterstrassen. Entsprechend der Funktion und Bedeutung dieser übergeordneten Strassen soll mit einer ergänzenden Bestimmung im Strassengesetz gewährleistet werden, dass die Leistungsfähigkeit dieser Strassen sichergestellt bleibt.

Der Gegenentwurf, den unser Rat Ihrem Rat unterbreitet, sieht deshalb vor, im bestehenden § 6 [StrG](#) neu ausdrücklich zu verankern, dass die bestehende Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen für die Gesamtmobilität als solche sicherzustellen ist. Die Leistungsfähigkeit bemisst sich somit an der Leistungsfähigkeit für sämtliche Mobilitätsbedürfnisse. Damit können die Anliegen der Initiative teilweise aufgenommen werden. Gleichzeitig wird aber den Grundsätzen im geltenden Recht und den bestehenden und sich in Arbeit befindlichen Planungen auf Bundes- und Kantons-ebene insofern genügend Rechnung getragen, als sich die Leistungsfähigkeit der übergeordneten Strassen nicht ausschliesslich an der Nachfrage des MIV auszurichten hat (vgl. Kap. 2.2.1–2.2.6). Entsprechend soll § 6 [StrG](#) wie folgt ergänzt werden:

§ 6 *Kantonsstrassen*

¹ Die Kantonsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen.

^{1bis} **Die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen ist für den motorisierten privaten Verkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr zur Bewältigung der Gesamtmobilität sicherzustellen. Ist eine Verminderung der Leistungsfähigkeit auf einzelnen Abschnitten unvermeidlich, ist dies auf dem umliegenden Verkehrsnetz auszugleichen.**

(...)

Der Gegenvorschlag sieht vor, dass eine (unvermeidliche) Verminderung der Leistungsfähigkeit eines Abschnitts auszugleichen ist. Damit ist zunächst ausdrücklich klargestellt, dass Kapazitätsbeschränkungen auf einzelnen Abschnitten erst dann zulässig sind, wenn diese unvermeidlich sind. Ist dies der Fall, sind die Kapazitätsbeschränkungen auf dem umliegenden Verkehrsnetz auszugleichen. Das umliegende Verkehrsnetz kann jedoch nicht allgemeingültig definiert werden. Es ist im Einzelfall zu ermitteln. Dabei ist von einer Systembetrachtung auszugehen, das heisst, es sind alle Elemente des Verkehrsnetzes (Strassen, Fusswege, Velowege, Buslinien, Bahnlinien usw.) zu berücksichtigen, die einen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Gesamtmobilität des zu beurteilenden Abschnitts haben. So werden im Zusammenhang mit der Erstellung neuer Strassen regelmässig flankierende Massnahmen für das bestehende Strassennetz ergriffen, um den Verkehr aus den Siedlungsgebieten auf die neue Infrastruktur beziehungsweise möglichst direkt auf die höchstmögliche Netzhierarchiestufe zu führen. Beispielsweise sollen im Zusammenhang mit den beiden Grossprojekten Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof Luzern entsprechende flankierende Massnahmen bereits vor der Realisierung umgesetzt werden – die Umsetzung solcher Massnahmen im Vorfeld ist für die Abwick-

lung der Gesamtmobilität notwendig. Soweit der Ausgleich den MIV betrifft, soll dieser auf dem umliegenden übergeordneten Strassennetz (National- und Kantonsstrassen) erfolgen (§ 2 Abs. 2b [StrG](#)).

Das Bundesrecht gibt allerdings in Bezug auf den Bau und Betrieb von Strassen gewisse Rahmenbedingungen vor. So muss der Erhalt bestehender Kapazitäten im Gesamtzusammenhang und unter Berücksichtigung von entgegenstehenden Interessen sowie der gesetzlichen Vorgaben, zum Beispiel des Lärmschutzes, erfolgen. Ein absoluter Vorrang der Kapazitätserhaltung ist mit dem Bundesrecht nicht vereinbar.

Mit Blick auf den MIV bereitet die neue Bestimmung keine Schwierigkeiten, soweit die Verringerung der Leistungsfähigkeit eines Staatsstrassenabschnitts mit dem Ausbau der Kapazität auf einem anderen National- oder Kantonsstrassenabschnitt einhergeht. Ein Ausbau des öV führt jedoch unter Umständen zu einer gewissen Einschränkung des MIV auf dem betreffenden Strassenabschnitt. Solche Einschränkungen sind etwa denkbar bei Busspuren, Buspriorisierungen und Fahrbahnhaltestellen. Einschränkungen für den MIV sind allenfalls auch bei Massnahmen für den Veloverkehr möglich. Andererseits führt der Ausbau des öV (Infrastruktur und Angebot) zu einer Erhöhung der Kapazität der Gesamtmobilität gemessen an der Anzahl beförderter Personen. Insbesondere im dicht bebauten Siedlungsgebiet der Agglomerationen, wo der Raum für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur häufig fehlt, ist ein Ausbau der Leistungsfähigkeit für den MIV zur Entlastung anderer Achsen jedoch nicht immer möglich, politisch umstritten oder wird von der Bevölkerung abgelehnt. Anders als im dicht bebauten Siedlungsgebiet der Agglomeration steht in ländlich geprägten Regionen wiederum etwa der hohe Verlust von Kulturland bei neuen Strasseninfrastrukturen (wie bei Umfahrungen) im Zentrum der Diskussion. Solange allerdings für die Bewältigung der Gesamtmobilität im (umliegenden) Verkehrsnetz noch genügend Leistungsreserven bestehen oder die Leistungsfähigkeit erhöht respektive im umliegenden Verkehrsnetz ausgeglichen werden kann und dadurch auch für den MIV angemessene und vorhersehbare Reisezeiten sichergestellt werden können, kann das Erfordernis des Ausgleichs im umliegenden Verkehrsnetz so erfüllt werden. Dies ist im Rahmen seiner Planungen durch den Kanton sicherzustellen. Dies schliesst den Bau neuer Strasseninfrastrukturen (wie Umfahrungen) nicht aus. Betriebliche und bauliche Massnahmen im bestehenden Verkehrsnetz (z.B. Ausbau Knoten) sind jedoch gegenüber einem Netzausbau vorzuziehen. Für neue Strassen muss der Nutzen insgesamt grösser sein als die Kosten. Bei der Berechnung des Nutzens müssen – etwa im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung – alle Wirkungen ermitteln und gewichtet werden. Damit ist sichergestellt, dass breit abgestützte, finanziell tragbare und umsetzbare Lösungen entwickelt und realisiert werden.

Der Gegenvorschlag steht im Einklang mit den bereits heute geltenden Grundsätzen im Strassengesetz, im kantonalen Richtplan sowie den im [Planungsbericht](#) Klima- und Energiepolitik 2021 (B 87) festgehaltenen Grundsätzen und Massnahmen, welchen Ihr Rat vor Kurzem [zustimmend zur Kenntnis](#) genommen hat. Des Weiteren werden damit die umfassenden Planungen auf Bundes- und Kantonsebene mitberücksichtigt.

4 Antrag

Zusammenfassend kommt unser Rat zum Schluss, dass die Initiative aus den dargelegten Gründen für den Kanton Luzern und seine Bevölkerung äusserst nachteilig ist. Wir lehnen sie daher ab. Um den in einigen Punkten berechtigten Anliegen der Initiantinnen und Initianten aber Rechnung zu tragen, unterbreiten wir Ihrem Rat auftragsgemäss einen Gegenentwurf zur «Anti-Stauinitiative», der diese Anliegen soweit möglich und zweckmässig aufnimmt.

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, die «Anti-Stauinitiative» abzulehnen und der Änderung des Strassengesetzes als Gegenentwurf zur Initiative zuzustimmen.

Luzern, 20. September 2022

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Guido Graf
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

**Kantonsratsbeschluss
über die Volksinitiative «Anti-Stauinitiative»**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

gestützt auf § 82c Absatz 3 des Kantonsratsgesetzes vom 28. Juni 1976,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 20. September 2022,

beschliesst:

1. Die am 14. Februar 2020 eingereichte Volksinitiative «Anti-Stauinitiative» wird für gültig erklärt.
2. Die Volksinitiative wird abgelehnt.
3. Die Volksinitiative ist den Stimmberechtigten mit dem Gegenentwurf in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.
4. Gegen Ziffer 1 dieses Beschlusses kann innert 30 Tagen seit der Veröffentlichung im Kantonsblatt beim Bundesgericht Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gemäss den Artikeln 82 ff. des Bundesgerichtsgesetzes erhoben werden.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

Entwurf RR vom 20. September 2022

Strassengesetz
(StrG)

Änderung vom [Datum]

Betroffene SRL-Nummern:

Neu: –
Geändert: 755
Aufgehoben: –

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 20. September 2022,
beschliesst:

I.

Strassengesetz (StrG) vom 21. März 1995¹ (Stand 1. Januar 2020) wird wie folgt geändert:

§ 6 Abs. 1^{bis} (neu)

^{1bis} Die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen ist für den motorisierten privaten Verkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr zur Bewältigung der Gesamtmobilität sicherzustellen. Ist eine Verminderung der Leistungsfähigkeit auf einzelnen Abschnitten unvermeidlich, ist dies auf dem umliegenden Verkehrsnetz auszugleichen.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

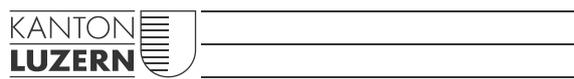
IV.

Die Änderung tritt am ... in Kraft. Sie ist den Stimmberechtigten als Gegenentwurf zur abgelehnten Gesetzesinitiative «Anti-Stauintiative» in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:
Der Staatsschreiber:

¹ SRL Nr. [755](#)



Staatskanzlei

Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch