KANTON
LUZERN

www.lu.ch/abstimmungen

Volksabstimmung
26. November 2023

A. Erweiterung und Erneuerung Kantonsschule Sursee

B. Volksinitiative «Attraktive Zentren»

C. Volksinitiative «Anti-Stauinitiative» und Gegenvorschlag

Bericht des Regierungsrates
an die Stimmberechtigten
vom 26. September 2023

Hörzeitschrift für lesebehinderte Bürgerinnen und Bürger

Für blinde, sehbehinderte oder sonst lesebehinderte Bürgerinnen und Bürger bietet der Kanton Luzern den Bericht des Regierungsrates zu den Abstimmungsvorlagen kostenlos als Hörzeitschrift an. Diese wird in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Bibliothek für Blinde, Seh- und Lesebehinderte (SBS) im Daisy-Format produziert und auf einer CD verschickt. Bücher und Zeitschriften im Daisy-Format können auf speziellen Daisy-Playern, aber auch auf dem Computer oder auf allen MP3-fähigen CD-Playern abgespielt werden. Zusätzlich werden die Daisy-Dateien auf den Abstimmungsseiten des Kantons im Internet bereitgestellt: siehe **www.abstimmungen.lu.ch.** Wenn Sie blind, sehbehindert oder lesebehindert sind und die Berichte des Regierungsrates an die Stimmberechtigten zu den Abstimmungsvorlagen in Zukunft als Daisy-Hörzeitschrift erhalten möchten, können Sie diese direkt bei der SBS abonnieren. Bitte melden Sie sich unter medienverlag@sbs.ch oder 043 333 32 32.

A. Erweiterung und Erneuerung Kantonsschule Sursee

Die Kantonsschule Sursee ist mit rund 950 Schülerinnen und Schülern in 48 Klassen mit den Abteilungen Langzeitgymnasium, Kurzzeitgymnasium und Fachmittelschule die zweitgrösste Kantonsschule im Kanton Luzern. Ursprünglich wurde das Hauptgebäude aus dem Jahr 1972 für rund 500 Schülerinnen und Schüler konzipiert. Die Schule hat angesichts weiterhin wachsender Schülerzahlen die Kapazitätsgrenze erreicht. Sie soll auf 61 Klassen erweitert werden. Dies wird mit einem Neubau und einer Aufstockung sowie mit Rochaden in den bestehenden Gebäuden realisiert. Das Hauptgebäude soll umfassend erneuert werden. Der Kantonsrat hat den Kredit von 59,7 Millionen Franken für die Realisierung des Neubaus und die Umnutzung und Erneuerung der bestehenden Gebäude mit 111 zu 0 Stimmen beschlossen und empfiehlt den Stimmberechtigten, der Vorlage zuzustimmen.

7 Für eilige Leserinnen und Leser
9 Die Abstimmungsfrage
10 Bericht des Regierungsrates
15 Beschlüsse des Kantonsrates
16 Empfehlung des Regierungsrates
17 Abstimmungsvorlage

B. Volksinitiative «Attraktive Zentren»

Die Volksinitiative der Grünen verlangt siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten in den Städten und Dörfern. Statt nur dem Durchgangsverkehr zu dienen, sollen die Strassen in den Ortszentren wieder sichere und attraktive Orte der Begegnung werden. Neben den Grünen und den Jungen Grünen unterstützte im Kantonsrat nur die SP-Fraktion die Initiative. Die Mitte-, die SVP-, die FDP- und die GLP-Fraktion zeigten zwar Verständnis für die Zielsetzung der Initiative, lehnten sie aber ab, weil die Gemeinden übergangen würden und weil die verschiedenen Interessen beim Strassenbau in Ortszentren – also auch die Sicherheit oder die Gestaltung – schon heute gegeneinander abgewogen werden. Der Kantonsrat lehnte die Initiative mit 70 gegen 30 Stimmen ab.

19 Für eilige Leserinnen und Leser
21 Die Abstimmungsfrage
22 Bericht des Regierungsrates
25 Beschlüsse des Kantonsrates
26 Der Standpunkt des Initiativkomitees
28 Empfehlung des Regierungsrates
29 Initiativtext

C. Volksinitiative «Anti-Stauinitiative» und Gegenvorschlag

Die «Anti-Stauinitiative» der Jungen SVP verlangt, dass die Kantonsstrassen im Gleichschritt mit der wachsenden Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs ausgebaut werden. So sollen Staus vermieden und die Erreichbarkeit sichergestellt werden. Die grosse Mehrheit des Kantonsrates lehnte die Initiative ab, weil sie einseitig nur den Auto- und Lastwagenverkehr unterstützt, während die bewährte kantonale Verkehrs- und Klimapolitik die Mobilität mit einer klugen Verknüpfung aller Verkehrsarten bewältigen und die schädlichen Nebenwirkungen begrenzen will. Der Kantonsrat stellte der Initiative deshalb einen Gegenvorschlag gegenüber, mit dem ein leistungsfähiges Strassennetz, aber auch die nötige Flexibilität in der Verkehrsplanung gewährleistet werden. Regierungsrat und Kantonsrat empfehlen den Stimmberechtigten, die «Anti-Stauinitiative» abzulehnen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

31 Für eilige Leserinnen und Leser
33 Die Abstimmungsfragen
35 Bericht des Regierungsrates
41 Beschlüsse des Kantonsrates
42 Der Standpunkt des Initiativkomitees
44 Empfehlung des Regierungsrates
45 Initiativtext und Gegenvorschlag

A. Erweiterung und Erneuerung Kantonsschule Sursee

Für eilige Leserinnen und Leser

Die Kantonsschule Sursee ist heute mit rund 950 Schülerinnen und Schülern in 48 Klassen die zweitgrösste Kantonsschule im Kanton Luzern. Sie bietet Lernenden aus rund 40 Gemeinden der Region breit gefächerte Bildungsmöglichkeiten in den Abteilungen Langzeitgymnasium, Kurzzeitgymnasium und Fachmittelschule. Im Einzugsbereich der Kantonsschule Sursee liegt die Übertrittsquote von der Primarschule ins Langzeitgymnasium über dem kantonalen Durchschnitt und nimmt weiter zu. Die Anzahl der Klassen an der Kantonsschule ist seit Jahren steigend. Die derzeitige Raumsituation ist aus diesem Grund ungenügend und behindert die Kantonsschule Sursee in ihrer Entwicklung. Die Schule hat ihre maximale Kapazität erreicht und muss erweitert werden. Die Erweiterung umfasst einen Neubau sowie eine Aufstockung.

Das Hauptgebäude der Kantonsschule in Sursee wurde im Jahr 1972 für maximal 500 Schülerinnen und Schüler konzipiert. Bereits in den Jahren 1985 und 1996 folgten im Zuge der wachsenden Anzahl Klassen schrittweise Anbauten und Nutzungsoptimierungen im Innern. Mit dem im Jahr 2005 erstellten Erweiterungsbau mit Unterrichtsräumen für die Fächer Biologie und Chemie konnte der Raummangel vorübergehend entschärft werden. Auch im Verwaltungsbereich des Hauptgebäudes ist der Raum knapp.

Nebst einem Neubau sind zur Deckung des Raumbedarfs auch die Aufstockung des Erweiterungsbaus sowie Raumrochaden in bestehenden Gebäuden zur Optimierung des Betriebs notwendig. Das Hauptgebäude muss betreffend Energieverbrauch, Brandschutz, Erdbebensicherheit, hindernisfreie Erschliessung, Schliessanlage, Aus-

stattung und Möblierung sowie Haustechnik und Installationen nachhaltig erneuert werden. Das Projekt zur Erweiterung und Erneuerung der Kantonsschule Sursee kostet 59,7 Millionen Franken.

Der Kantonsrat hat das Projekt einstimmig beschlossen (111 gegen 0 Stimmen). Der zusätzliche Raumbedarf ist für ihn unbestritten und die Investition in die Bildung für die Zukunft unabdingbar. Zusammen mit dem Regierungsrat empfiehlt er den Luzerner Stimmberechtigten die Vorlage zur Annahme.

Die Abstimmungsfrage

Sehr geehrte Mitbürgerinnen
Sehr geehrte Mitbürger

Der Kantonsrat hat am 19. Juni 2023 mit Dekret einen Sonderkredit von 59,7 Millionen Franken für die Erweiterung, Umnutzung und Erneuerung der Kantonsschule Sursee bewilligt. Das Dekret unterliegt gemäss § 23 Absatz 1b der Kantonsverfassung der Volksabstimmung. Sie können deshalb am 26. November 2023 über die Vorlage abstimmen.

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie dem am 19. Juni 2023 bewilligten Sonderkredit von 59,7 Millionen Franken für die Erweiterung, Umnutzung und Erneuerung der Kantonsschule Sursee zustimmen?

Wenn Sie die Vorlage annehmen wollen, antworten Sie auf die Frage mit Ja. Wollen Sie sie ablehnen, beantworten Sie die Frage mit Nein.

Zu dieser Abstimmungsvorlage unterbreiten wir Ihnen im Folgenden einen erläuternden Bericht und den Wortlaut des Dekrets (S. 17).

Bericht des Regierungsrates

Weshalb es den Ausbau der Kantonsschule Sursee braucht

Die Kantonsschule Sursee ist heute mit rund 950 Schülerinnen und Schülern in 48 Klassen die zweitgrösste Kantonsschule im Kanton Luzern. Sie bietet Lernenden aus rund 40 Gemeinden der Region breit gefächerte Bildungsmöglichkeiten in den Abteilungen Langzeitgymnasium, Kurzzeitgymnasium und Fachmittelschule.

Das Hauptgebäude der Kantonsschule in Sursee wurde im Jahr 1972 für maximal 500 Schülerinnen und Schüler konzipiert. Bereits in den Jahren 1985 und 1996 folgten im Zuge der wachsenden Anzahl Klassen schrittweise Anbauten und Nutzungsoptimierungen im Innern. Mit dem im Jahr 2005 erstellten Erweiterungsbau mit Unterrichtsräumen für die Fächer Biologie und Chemie konnte der Raummangel vorübergehend entschärft werden.

Abgesehen von den Unterrichtszimmern ist der Raum auch im Verwaltungsbereich des Hauptgebäudes sehr knapp geworden. Den rund 120 Lehrpersonen steht heute ein Aufenthaltsraum zur Verfügung, der ursprünglich für 40 Lehrpersonen ausgelegt war. Im Weiteren fehlen Arbeitsplätze für die Vorbereitung. Auch für die Administration können die betrieblichen Anforderungen nicht mehr erfüllt werden. So fehlen Besprechungszimmer und Platz für das Sekretariat.

Die Mensa wurde nachträglich im Attikageschoss des Hauptgebäudes eingerichtet. Dies war von Anfang an eine Notlösung. Der Betrieb einer Mensa in der bestehenden Anlage entspricht nicht den Anforderungen der Kantinengastronomie. Zudem fehlen Sitzplätze.

Das Bauprojekt

Zweite Etappe Siegerprojekt 2002

Im Jahr 2002 wurde ein Projektwettbewerb im offenen Verfahren durchgeführt. Das damals siegreiche Projekt zeigte die weitere Entwicklung der Schulanlage in drei Etappen auf. Die erste Etappe wurde mit dem Erweiterungsbau im Jahr 2005 realisiert. Die jetzt beschlossene Erweiterung der Kantonsschule Sursee umfasst die zweite Etappe mit einem Neubau und einer Aufstockung. Es ist ein Neubau zwischen dem Hauptgebäude und dem Erweiterungsbau vorgesehen. Zusätzlich soll der bestehende Erweiterungsbau um ein Geschoss aufgestockt werden.

Derzeit stehen der Schule 8182 m² Hauptnutzfläche und 947 m² Fläche für Sportinfrastrukturen zur Verfügung. Aufgrund der steigenden Anzahl Klassen resultiert ein Bedarf von zusätzlich 3956 m² Hauptnutzfläche für die Schule und zusätzlich 485 m² für den Sport.

Der Neubau

Der Neubau wird fünf Geschosse umfassen und an die Nordfassade des Erweiterungsbaus angedockt. Er verbindet die bestehenden Gebäude zu einem zusammenhängenden Schulkomplex. In Ergänzung zum Erweiterungsbau und zum Hauptgebäude lassen sich die Fachschaften betrieblich optimal anordnen, und es wird ein effizienter Schulbetrieb ermöglicht. Mit der offenen Architektur mit flexiblen Nutzungen für zeitgemässe Lehr- und Lernformen soll für die Schülerinnen und Schüler eine ideale Lernumgebung geschaffen werden.

An zentraler Lage im Erdgeschoss des Neubaus bietet die neue Mensa für 350 Schülerinnen und Schüler sowie Mitarbeitende und Besuchende ein breites Verpflegungsangebot. Ausserhalb der Essenszeiten wird sie ein attraktiver Treffpunkt und Arbeits-

Visualisierung des Neubaus und des aufgestockten Erweiterungsbaus (rötliche Bauten)

ort für alle Schülerinnen und Schüler sein. Zur Selbstversorgung steht eine entsprechende Infrastruktur zur Verfügung. Im Gästebereich sollen anhand von mobilen Raumtrennungen zwei Konferenzräume entstehen. In Ergänzung zur Aula können hier kleinere Veranstaltungen wie Konzerte, Elternabende oder Vorträge stattfinden. Ein angegliederter Aussenbereich bietet Platz für 60 Personen.

Zur Ergänzung des Angebots im Sportunterricht sind im Untergeschoss des Neubaus ein Gymnastik- und ein Fitnessraum sowie Garderoben vorgesehen. Zusammen mit den beiden bestehenden Turnhallen und den langfristigen Mietverträgen in benachbarten Hallen kann der Sportunterricht gewährleistet werden.

Aufstockung, Sanierung und Rochaden

Der bestehende Erweiterungsbau aus dem Jahr 2005 wird um ein Geschoss auf insgesamt vier Geschosse aufgestockt und teilweise technisch erneuert. Das rund 50 Jahre alte Hauptgebäude wird umfassend saniert. Die Unterrichtszimmer für

Visualisierung der Mensa im Neubau, rechts Blick in den zentralen Hof der Schulanlage

die einzelnen Fächer werden im Neubau und im Erweiterungsbau mittels Rochaden neu angeordnet. Die Verschiebungen im Hauptgebäude richten sich nach den bestehenden Räumen und deren möglicher Optimierung. Mit der Neuanordnung der Räume kann der Bedarf an grösseren Vorbereitungszimmern sowie an Gruppenräumen mit minimalen baulichen Anpassungen gedeckt werden.

Energetische Erneuerung

Alle Gebäude werden künftig über eine Erdsonden-Wärmepumpe «fossilfrei» mit Wärme versorgt. Um das Stromproduktionspotenzial bei Bauten und Anlagen des Kantons optimal auszuschöpfen, ist auf den Flachdächern eine Photovoltaik-Anlage (PV-Anlage) mit einer Leistung von 177 kW geplant. Eine PV-Anlage an den Fassaden wurde geprüft. Unter Vorbehalt der Zustimmung der Denkmalpflege wird bei der Detailplanung eine Realisierung an den Fassaden des Erweiterungsbaus und des Neubaus weiterverfolgt. Deren Bau würde zu geringeren Betriebskosten führen. Diese Option ist im beschlossenen Dekret mit 2,5 Millionen Franken enthalten.

Der Erweiterungsbau und der Neubau werden die Anforderungen des Baustandards Minergie-P erfüllen. Der Zusatz Eco kommt beim Neubau und bei den aufgestockten Geschossen zur Anwendung und ergänzt den Standard um eine gesunde und ökologische Bauweise. Mit der Anwendung des Minergie-Standards werden beim Hauptgebäude die Anforderungen an energieeffiziente und komfortable Gebäude erfüllt. Zentrale Bestandteile sind eine kontrollierte Lüftung sowie eine Versorgung mit erneuerbarer Energie. Wegen des guten Zustands der schützenswerten Fassade beschränken sich die energetischen Erneuerungen an der Gebäudehülle des Hauptgebäudes auf zusätzliche Dämmungen des Flachdaches sowie der Kellerdecke. Die höhere Energieeffizienz und die Eigenstromerzeugung wirken sich positiv auf die Betriebskosten aus.

Aussenraum

Der zunehmenden Hitzeentwicklung im Sommer soll mit der Pflanzung von Bäumen, der Entsiegelung von Bodenflächen sowie der Verwendung heller Materialien entgegengewirkt werden. Wo möglich sollen die naturnahen Begrünungen erweitert werden. Das Regenwasser soll auf dem Areal versickern und dem Grundwasser zugeführt werden.

Provisorium

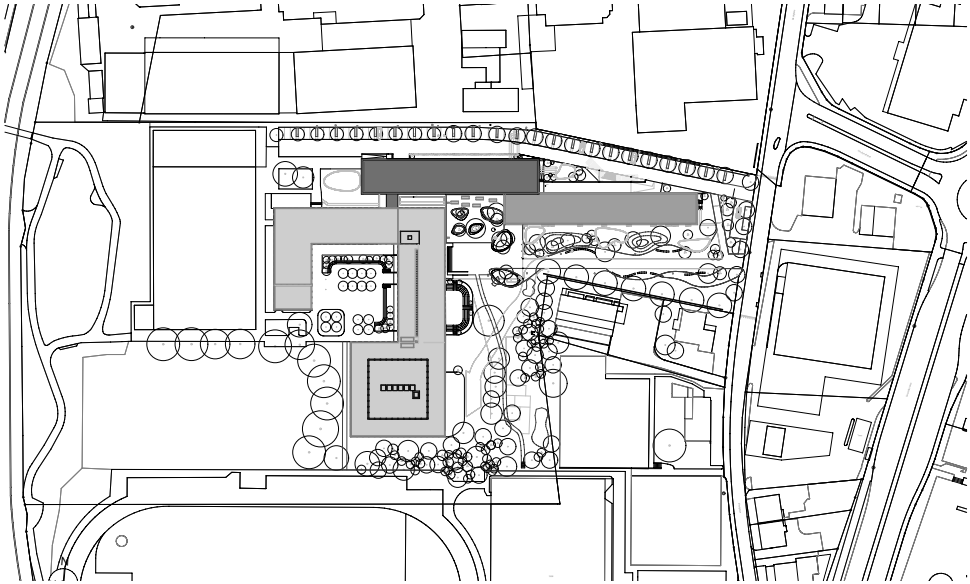
Zur Behebung der derzeitigen akuten Raumknappheit und zur Schaffung von weiteren Ausweichmöglichkeiten werden drei Unterrichtszimmer sowie ein Vorbereitungszimmer für vier Jahre in einem Provisorium untergebracht.

Kosten und Terminplan

Die Investitionskosten für die Erweiterung, Umnutzung und Erneuerung der Kantonsschule Sursee betragen 69,5 Millionen Franken. Davon fallen 9,8 Millionen Franken für die Instandsetzungsarbeiten sowie für bauliche Massnahmen zur Einhaltung der geltenden rechtlichen und technischen Bauvorschriften im Hauptgebäude in die Kompetenz des Regierungsrates. Der vom Kantonsrat bewilligte Kredit beläuft sich somit auf 59,7 Millionen Franken.

Planungs- und Baukosten	60,6 Millionen Franken
Ausstattung	2,4 Millionen Franken
Baunebenkosten, Diverses, Reserve	6,5 Millionen Franken
Total Investitionskosten	**69,5 Millionen Franken**
Davon gebundene Ausgaben	9,8 Millionen Franken
Total bewilligte Investitionskosten	59,7 Millionen Franken

Davon betragen die Investitionskosten für Klimaschutzmassnahmen unter dem Titel «Vorbild Kanton Luzern» sowie gemäss kantonaler Energiegesetzgebung 8,8 Millionen Franken. Im Einzelnen gehören dazu:



Übersichtsplan mit dem geplanten Neubau im Norden (tief dunkelgrau eingefärbt)

– Lüftung im Hauptgebäude (30-%-Regel gemäss Energiegesetz): 3,2 Millionen Franken
– Heizung ohne fossile Spitzenabdeckung inkl. Ausweitung Erdsonden: 2,1 Millionen Franken
– PV-Anlage auf den Dächern: 0,7 Millionen Franken
– PV-Anlage an den Fassaden: 2,5 Millionen Franken
– Verbesserung der Energieeffizienz: 0,3 Millionen Franken

Total Investitionskosten Vorbild LU/ Energiegesetz Kanton Luzern: 8,8 Millionen Franken

Nach der Zustimmung in der Volksabstimmung sind für die Realisierung des Vorhabens die folgenden Termine geplant:

Baubewilligung	Juni 2024
Ausschreibung/ Ausführungsplanung	Juni – Oktober 2024
Realisierung Neubau	Oktober 2024 – Oktober 2026
Realisierung Aufstockung	bis November 2027
Realisierung Hauptgebäude in Etappen	bis August 2028

Ausblick

Neben der Kantonsschule investiert der Kanton auch in die Berufsbildungszentren in Sursee. In der Finanzplanung sind rund 164 Millionen Franken für die Erweiterung der Berufsbildungszentren Wirtschaft, Informatik und Technik, Gesundheit und Soziales sowie Natur und Ernährung eingestellt.

Beschlüsse des Kantonsrates

Der Kantonsrat stellte sich einstimmig hinter die geplante Erweiterung, Umnutzung und Erneuerung der Kantonsschule Sursee. Es sei unbestritten, dass die Kapazitätsgrenze der Kantonsschule Sursee erreicht ist und die Räumlichkeiten folglich erweitert werden müssen. Das Projekt sei eine Investition in die Bildung und somit in die Zukunft unserer Kinder und der ganzen Gesellschaft. Zudem stärke es den Bildungsstandort Sursee und trage dem Bevölkerungswachstum in der Region Rechnung. Der Kantonsrat begrüsst zwar die Vorbildfunktion bezüglich Nachhaltigkeit und klimafreundlichem Bauen, die der Kanton mit der Erweiterung der Kantonsschule Sursee wahrnimmt, weist aber auch auf die hohen Kosten hin, die dadurch verursacht werden. Kritische Stimmen gab es zudem zu den teuerungsbedingten Mehrkosten sowie zum fehlenden Mobilitätskonzept.

In der Schlussabstimmung stimmte der Kantonsrat dem Dekret über den Sonderkredit von 59,7 Millionen Franken für die Erweiterung, Umnutzung und Erneuerung der Kantonsschule Sursee einstimmig zu.

Empfehlung des Regierungsrates

In Übereinstimmung mit dem einstimmigen Votum des Kantonsrates (111 gegen 0 Stimmen) empfehlen wir Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, dem Kredit von 59,7 Millionen Franken für die Erweiterung, Umnutzung und Erneuerung der Kantonsschule Sursee zuzustimmen und die Abstimmungsfrage mit Ja zu beantworten.

Luzern, 26. September 2023

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Fabian Peter
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

Visualisierung des Neubaus zwischen dem Hauptgebäude links und dem Erweiterungsbau von 2005 rechts

Abstimmungsvorlage

Dekret über einen Sonderkredit für die Erweiterung, Umnutzung und Erneuerung der Kantonsschule Sursee

vom 19. Juni 2023

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 28. Februar 2023,
beschliesst:

1. Dem Projekt für die Erweiterung, Umnutzung und Erneuerung der Kantonsschule Sursee wird zugestimmt.
2. Der Sonderkredit von 59 700 000 Franken (Preisstand 1. April 2022) wird bewilligt.
3. Das Dekret unterliegt der Volksabstimmung.

Luzern, 19. Juni 2023

Im Namen des Kantonsrates
Die Präsidentin: Judith Schmutz
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

B. Volksinitiative «Attraktive Zentren»

Für eilige Leserinnen und Leser

Die Volksinitiative «Attraktive Zentren» der Jungen Grünen und der Grünen verlangt mit einer Änderung des Strassengesetzes, dass die Strassen durch die Dorf- und Stadtzentren für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sicherer gemacht, dass ihre Aufenthaltsqualität verbessert und dass sie klimaverträglicher und ansprechender gestaltet werden (vgl. auch «Der Standpunkt des Initiativkomitees» S. 26).

Im Kantonsrat sprachen sich die Fraktionen der SP und der Grünen und Jungen Grünen mit den folgenden Argumenten für die Volksinitiative aus:
– Die Initiative bringt den Ortszentren und ihrer Anwohnerschaft bessere Luft, weniger Lärm, mehr Sicherheit für Velofahrerinnen und Fussgänger und mehr Raum für Gewerbe und Gastronomie.
– Die vielfältigen Interessen der Dorf- und Stadtbewohnerinnen und -bewohner werden nicht mehr dem Durchgangsverkehr untergeordnet.
– Viele Luzerner Gemeinden möchten unter anderem Tempo 30 in Ortszentren einführen.

Gegen die Initiative führten die Fraktionen der Mitte, der SVP, der FDP und der GLP folgende Gründe ins Feld:
– Die Volksinitiative greift in die Gemeindeautonomie ein, weil sie auch für Gemeindestrassen in Ortszentren gilt.
– Mit der Volksinitiative wird die Leistungsfähigkeit der Durchgangsstrassen gefährdet.

– Die Bedürfnisse in der Stadt und in den Dörfern sind unterschiedlich; die Gemeinden kennen diese am besten.
– Eine ganzheitliche Gestaltung von Kantonsstrassen im Siedlungsraum ist schon heute Standard; es braucht keine neuen Vorschriften.

Der Regierungsrat empfiehlt den Stimmberechtigten in Übereinstimmung mit der Mehrheit des Kantonsrates (70 gegen 30 Stimmen), die Volksinitiative «Attraktive Zentren» abzulehnen.

Die Abstimmungsfrage

Sehr geehrte Mitbürgerinnen
Sehr geehrte Mitbürger

Am 11. November 2021 reichte ein Initiativkomitee der Jungen Grünen und der Grünen des Kantons Luzern ein kantonales Volksbegehren mit dem Titel «Attraktive Zentren» ein. Gestützt auf § 21 der Verfassung des Kantons Luzern verlangen die Initiantinnen und Initianten in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs eine Änderung des Strassengesetzes (SRL Nr. 755) zur siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassen in den Zentren der Dörfer und Städte.

Der Kantonsrat hat die Initiative am 21. März 2023 abgelehnt. Diese unterliegt damit der Volksabstimmung. Sie können deshalb am 26. November 2023 über die Initiative abstimmen.

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie die Volksinitiative «Attraktive Zentren» annehmen?

Wenn Sie die Initiative annehmen wollen, antworten Sie auf die Frage mit Ja. Wollen Sie sie ablehnen, beantworten Sie die Frage mit Nein.

Zu dieser Abstimmungsvorlage unterbreiten wir Ihnen im Folgenden einen erläuternden Bericht und den Wortlaut der Initiative (S. 29).

Bericht des Regierungsrates

Die Volksinitiative

Am 11. November 2021 reichte ein Initiativkomitee der Jungen Grünen und der Grünen des Kantons Luzern eine Volksinitiative mit dem Titel «Attraktive Zentren» ein. Die Initiantinnen und Initianten verlangen in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs eine Änderung des Strassengesetzes des Kantons Luzern.

Das Initiativkomitee begründet sein Begehren damit, dass die Ortszentren entlang von Kantons- und Gemeindestrassen zu wenig siedlungsverträglich gestaltet seien. Die Initiative «Attraktive Zentren» führe zu ansprechenden und sichereren Gemeindezentren im Kanton Luzern. Die historischen Ortskerne würden wieder ihre hervorragende Qualität zurückgewinnen, wobei auch die Bevölkerung, das Gewerbe und alle Mobilitätsteilnehmenden profitierten. Hierfür sollen in den Ortszentren grosszügige Flächen für Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen werden, um sich zu begegnen und die Strassen zu queren. Schmalere Fahrspuren sollen zu mehr Sicherheit führen und gleichzeitig mehr Platz für Velowege ermöglichen. Lärmberuhigungen und Massnahmen zur Klimaanpassung, wie unterschiedliche Bodenmaterialien, Bäume und Bodengewächse, sollen für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sorgen.

Ausgangslage

Wie Strassen heute geplant werden

Die Gestaltung des Strassenraumes in Ortszentren ist wichtig für die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Gemeinden und Städten. Dabei sind die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der Anwohnerinnen und Anwohner, des Gewerbes sowie Verkehrs-, Sicherheits- und Umwelt-Überlegungen zu berücksichtigen. Die Stossrichtung einer umfassenden Planung von Ortsdurchfahrten verfolgt der Kanton schon heute. Mit passenden Verkehrs- und Betriebskonzepten und sorgfältiger Gestaltung kann auch bei stark belasteten Ortsdurchfahrten ein Beitrag zur Wohn- und Aufenthaltsqualität geleistet werden. In einer Gesellschaft, die hohe Mobilitätsansprüche stellt, müssen diese öffentlichen Räume so ausgelegt werden, dass sie den strassengebundenen Privat- und Wirtschaftsverkehr ertragen und gleichzeitig ihre übrigen Funktionen mit hoher Qualität erfüllen können. Dies bedingt im Strassenraum eine Kultur der Koexistenz.

Kantonales Strassengesetz

Die Kantonsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz im Kanton Luzern. Dieses dient dem überregionalen Verkehr und stellt die regionalen Hauptverbindungen sicher. Kantonsstrassen werden unter Beachtung der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des Privat- und Wirtschaftsverkehrs durch den Kanton geplant und realisiert. Die im Strassengesetz verankerten Grundsätze der Eingliederung in die Landschaften und Ortsbilder und der Erhaltung schutzwürdiger Lebensräume sind bei jedem Strassenprojekt zu beachten. Demnach sind Strassen – und damit auch Kantonsstrassen – schon nach den geltenden Vorgaben in die bauliche und landschaftliche Umgebung einzugliedern. Sie sollen durch ihre Ausmasse und ihre Gestaltung das Orts- und Landschaftsbild möglichst wenig beeinträchtigen. Wertvolle Bausubstanz ist in der Regel zu erhalten. Die Landschaft und die Lebensräume der Tiere und Pflanzen sind zu schonen.

Kantonaler Richtplan

Mit dem kantonalen Richtplan als strategischem Führungsinstrument wird die räumliche Entwicklung unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Ziele gesteuert, und die zuständigen Instanzen werden mit der Umsetzung beauftragt. Der kantonale Richtplan ist mit der Genehmigung durch den Bund für alle Behörden verbindlich; am kantonalen Richtplan sollen sich aber auch Private orientieren können. Im geltenden Richtplan ist das Ziel enthalten, dass Kantonsstrassen in Siedlungsgebieten Verkehrsteilnehmenden mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln dienen sowie Erschliessungs- und Durchleitungsfunktionen übernehmen müssen. Für die optimale Gestaltung der Strassen sollen vermehrt auch die angrenzenden Grundstücke und Plätze miteinbezogen werden.

Planungsberichte Klima und Mobilität

Der Kantonsrat hat den Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 (B 87) am 21. März 2022 zustimmend zur Kenntnis genommen. Im Bericht wird auf die vielfältigen Herausforderungen im Zuge des Klimawandels eingegangen. Auch im Mobilitätsbereich sollen demnach sowohl Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen (Klimaschutz) als auch solche zur Anpassung an den Klimawandel (Klimaanpassung oder Klimaadaption) ergriffen werden. Der Klima-Bericht wiederum ist eine zentrale Grundlage für den Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (B 140). Dieser Planungsbericht beschreibt die zukünftige Mobilitätspolitik und wurde am 20. März 2023

vom Kantonsrat ebenfalls zustimmend zur Kenntnis genommen. Gerade auch die Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei Ortsdurchfahrten ist in dessen Zielsetzungen enthalten und ist somit Teil der kantonalen Mobilitätsplanung.

Zusammenführung unterschiedlicher Ansprüche

Bei der Planung von Kantonsstrassen wird damit künftig noch stärker als bereits heute darauf zu achten sein, dass die übergeordnete Verbindungsfunktion der Strassen mit den städtebaulich-gestalterischen, den ortsverkehrlichen, den Sicherheits- und den Umwelt-Anforderungen in Einklang gebracht werden können. Die Planung ist darum stets ein Prozess der Abwägung und Zusammenführung unterschiedlicher Nutzungs- und Schutzanliegen und erfordert die Zusammenarbeit der verschiedenen Fachstellen des Kantons und der Gemeinden.

Stellungnahme zur Volksinitiative

Die Gesetzesinitiative, die in der eingereichten Form vom Kantonsrat nicht verändert werden kann, geht wegen ihres Wortlauts und des Anwendungsbereiches zu weit. Die Ziele der Volksinitiative sind im Kern unbestritten und sind – wie oben erwähnt – in verschiedenen Planungs- und Führungsinstrumenten des Kantons sowie in Bestimmungen im Strassengesetz bereits enthalten. Die Gesetzesinitiative ist in ihrer Absolutheit aber für die Mobilitätsentwicklung im Kanton Luzern nicht zweckmässig und schwierig umsetzbar.
Die Initiative ist aus den folgenden Hauptgründen abzulehnen:

– Die Initiative gilt für alle Ortsdurchfahrten, unabhängig von der Strassenkategorie. Ihre Vorgaben betreffen somit auch Gemeindestrassen, Privatstrassen und Güterstrassen. Dies stellt einen Eingriff in die Autonomie der Gemeinden dar und schränkt die Privaten bei der Realisierung von Strassenprojekten ein. Die Gemeinden und die Privaten kennen ihr Gemeindegebiet beziehungsweise ihre Nachbarschaft am besten. Strassen mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität liegen in deren ureigenem Interesse. Wie diese zu erreichen und mit anderen Strassenfunktionen zu vereinbaren ist, soll den Gemeinden und den Privaten überlassen bleiben, ohne hierzu kantonale Vorgaben zu erlassen.
– Die Siedlungsverträglichkeit ist nicht das einzige Kriterium bei der Strassenplanung. Deshalb sind in jedem Einzelfall sorgfältige Interessenabwägungen und ein politischer Aushandlungsprozess der beste Weg zum Ziel, den verschiedenen Funktionen des Strassenraums gerecht zu werden.

Der Regierungsrat empfiehlt aus all diesen Gründen, die Volksinitiative abzulehnen.

Beschlüsse des Kantonsrates

Bei der Behandlung der Vorlage im Kantonsrat sprachen sich die Fraktionen der SP und der Grünen und Jungen Grünen für die Volksinitiative aus. Gegen die Initiative stellten sich die Fraktionen der Mitte, der SVP, der FDP und der GLP.

Für die Volksinitiative wurden im Wesentlichen die folgenden Argumente vorgebracht:
– Siedlungsverträglich umgestaltete Strassen in Ortszentren berücksichtigen die Interessen der Anwohnerschaft: weniger Lärm, bessere Luft, mehr Sicherheit für Velofahrerinnen und Fussgänger, mehr Raum zum Verweilen und für Gewerbe und Gastronomie.
– Sowohl Gemeinde- wie Kantonsstrassen in Ortszentren werden gemäss dem neuen, gemeinsamen Standard umgestaltet.
– Dem flüssigen Durchgangsverkehr werden nicht mehr alle andern Interessen der Dorf- und Stadtbewohnerinnen und -bewohner untergeordnet.
– Viele Luzerner Gemeinden in der Agglomeration und auf dem Land möchten im Sinn der Initiative tätig werden und unter anderem Tempo 30 in Ortszentren einführen.

Gegen die Volksinitiative führten die Gegnerinnen und Gegner namentlich die folgenden Gründe ins Feld:
– Die Volksinitiative greift in die Gemeindeautonomie ein, weil sie auch für Gemeindestrassen in Ortszentren gilt.
– Mit der Volksinitiative wird die Leistungsfähigkeit der Durchgangsstrassen für den Wirtschafts- und den motorisierten Individualverkehr gefährdet.
– Die Bedürfnisse in der Stadt und in den Dörfern sind unterschiedlich; die Gemeinden kennen diese am besten.
– Eine ganzheitliche Gestaltung von Kantonsstrassen im Siedlungsraum ist schon heute Standard und im kantonalen Richtplan, im Strassengesetz und im Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 verankert; es braucht keine neuen Vorschriften.

In der Schlussabstimmung lehnte der Kantonsrat die Volksinitiative «Attraktive Zentren» mit 70 gegen 30 Stimmen ab.

Der Standpunkt des Initiativkomitees

Das Initiativkomitee schreibt zur Begründung seiner Initiative:

Für Sicherheit und Lebensqualität in den Dorfzentren

Die Initiative «Attraktive Zentren» führt zu belebten und sicheren Ortszentren im Kanton Luzern. Sie werden wieder wichtige Treffpunkte im Dorf und in der Stadt. Davon profitieren die Bevölkerung, das Gewerbe und alle Mobilitätsteilnehmenden in unserem Kanton.

Es ist Sommer 2033 und an der Gerliswilerstrasse in Emmenbrücke sitzt eine Familie auf einer Parkbank unter einem schattenspendenden Baum. Bienen fliegen herum, Vogelgezwitscher ist zu hören. Die Tiere haben wegen der Bepflanzung wieder einen Lebensraum entlang der Strasse. Dank Pflanzen und Schotterparkfeldern sind die Temperaturen angenehm, trotz Klimakrise und bestem Wetter.

Während die Kinder das Treiben in ihrer Umgebung beobachten und einer vorbeifahrenden Velofahrerin auf dem markierten Veloweg winken, unterhalten sich die Eltern mit einem befreundeten Paar aus der Nachbarschaft. Sie trinken einen Kaffee von der Dorfbeiz nebenan. Das Geschäft brummt, weil die Strasse attraktiver gestaltet, sicherer und weniger laut ist. Gerade schaut eine Kundin aus Neuenkirch im neu eröffneten Kleiderladen vorbei, sie hat ihr Auto an einem der nahen Kurzzeit-Parkplätze abgestellt. Denn es hat Platz für alle an der Gerliswilstrasse.

vorher

nachher

So könnte es in Zukunft aussehen in Emmenbrücke und anderen Orten im Kanton, wenn Sie am 26. November Ja sagen zur Initiative «Attraktive Zentren».

Viele Dorfzentren im Kanton Luzern sind heute wenig attraktiv: laut, grau und zuweilen auch gefährlich. Das führt unter anderem zu leblosen Dörfern und geschlossenen Geschäften. Dies ist so, weil die Strassen in der Vergangenheit ohne Rücksicht auf die Umgebung gebaut wurden. Die Initiative «Attraktive Zentren» ändert das. In Zukunft müssen Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestaltet werden.

Was bedeutet siedlungsverträglich?

*Eine siedlungsverträgliche Strasse hat zum Ziel, die Lebensqualität der Wohnbevölkerung zu verbessern. Eine siedlungsverträgliche Strasse wird den Bedürfnissen der Anwohner*innen und allen Mobilitätsteilnehmenden gerecht. Beispielsweise, indem Lärm minimiert, die Verkehrssicherheit erhöht und eine angenehme Umgebung geschaffen wird.*

- *Siedlungsverträgliche Strassen bieten sichere Geh- und Velowege.*
- *Der Verkehr wird dank Verkehrsinseln und beruhigten Zonen fliessender, gleichzeitig sinkt die Lärmbelastung.*
- *Dank mehr Schotter und Bepflanzungen statt nur Beton erhitzen sich die Zentren weniger, was insbesondere im Sommer gut für die Gesundheit ist und für angenehme Temperaturen sorgt.*
- *Bäume und andere Begrünungen führen zu mehr Lebensräumen für Vögel sowie Insekten und erhöhter Aufenthaltsqualität.*
- *Egal ob für Autofahrerinnen, Fussgänger oder Velofahrerinnen – alle Formen der Mobilität haben weiter Platz.*

Ein Gewinn für alle

Von der Initiative «Attraktive Zentren» profitieren alle im Kanton Luzern: Gewerbetreibende dank attraktiven Zentrumszonen, die Anwohner dank mehr Aufenthaltsqualität, die Gemeinden dank belebten Zentren und die Pendlerinnen dank flüssigem sowie sicherem Verkehr.
Mehr erfahren: https://www.attraktive-zentren.ch/

Empfehlung des Regierungsrates

Die Gestaltung des Strassenraumes in Ortszentren ist wichtig für die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Dörfern und Städten. Dabei werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der Anwohnerinnen und Anwohner und des Gewerbes bereits heute berücksichtigt sowie Verkehrs-, Sicherheits- und Umwelt-Aspekte miteinbezogen. Die Planung ist damit naturgemäss ein Prozess der Abwägung und Zusammenführung unterschiedlicher Nutzungs- und Schutzinteressen und erfordert die Zusammenarbeit der verschiedenen Fachstellen des Kantons und der Gemeinden. Mit passenden Verkehrs- und Betriebskonzepten und sorgfältiger Gestaltung kann auch bei stark belasteten Ortsdurchfahrten ein Beitrag zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität geleistet werden.

Die Initiative betont die Bedeutung des Strassenraums und thematisiert ein berechtigtes Anliegen. Mit der vorgesehenen absoluten Formulierung und mit ihrem Eingriff in die kommunale Kompetenz und die private Gestaltungsfreiheit geht die Initiative jedoch zu weit. Sie steht im Widerspruch zur bewährten geltenden Kompetenzen- und Aufgabenteilung, welche beibehalten werden soll.

In Übereinstimmung mit der grossen Mehrheit des Kantonsrates (70 gegen 30 Stimmen) empfehlen wir Ihnen deshalb, sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger, die Volksinitiative «Attraktive Zentren» abzulehnen und die Abstimmungsfrage mit Nein zu beantworten.

Luzern, 26. September 2023

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Fabian Peter
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

Initiativtext

Gestützt auf § 21 der Verfassung des Kantons Luzern verlangen die Initiantinnen und Initianten in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs die folgende Änderung des Strassengesetzes:

§ 34a *(neu)*
Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich zu gestalten.

C. Volksinitiative «Anti-Stauinitiative» und Gegenvorschlag

Für eilige Leserinnen und Leser

Die Volksinitiative «Anti-Stauinitiative» der Jungen SVP verlangt eine Änderung des Strassengesetzes zur Sicherstellung der nötigen Kapazität des kantonalen Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr. Die Kantonsstrassen sollen so weit ausgebaut werden, dass die Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs befriedigt und Staus und Verkehrszusammenbrüche vermieden werden können (vgl. auch «Der Standpunkt des Initiativkomitees» S. 42).

Im Kantonsrat sprach sich nur die SVP-Fraktion für die Volksinitiative aus, und zwar mit den folgenden Argumenten:
– Die Strassenkapazitäten müssen der wachsenden Zahl der Fahrzeuge angepasst werden. Die grosse Mehrheit der Bevölkerung bevorzugt für den Arbeitsweg das Auto.
– Staus wegen Verkehrsüberlastungen schaden der Wirtschaft.

Gegen die Initiative führten alle andern Fraktionen folgende Gründe ins Feld:
– Die Infrastruktur würde einseitig nur für den motorisierten Individualverkehr ausgebaut.
– Die Verkehrszunahme soll mit einer ausgewogenen Förderung aller Mobilitätsformen bewältigt werden.
– Mit der Initiative würde mit viel Geld viel wertvoller Boden zugebaut.
– Wenn nur der motorisierte Individualverkehr unterstützt wird, sind alle andern Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie Natur und Umwelt die Verliererinnen.

In der Schlussabstimmung lehnte der Kantonsrat die «Anti-Stauinitiative» mit 83 gegen 27 Stimmen ab.

Für den Gegenvorschlag zur «Anti-Stauinitiative» wurden von der Mitte und der FDP die folgenden Hauptgründe angeführt:
– Mit dem Gegenvorschlag muss für den strassengebundenen Privat- und Wirtschaftsverkehr ein leistungsfähiges Strassennetz aufrechterhalten werden.
– Die bewährte kantonale Verkehrspolitik zugunsten aller Mobilitätsarten wird fortgeführt.

Gegen den Gegenvorschlag zur «Anti-Stauinitiative» wurden von SP, Grünen/Jungen Grünen und GLP folgende Argumente vorgebracht:
– Auch der Gegenvorschlag führt zu mehr teuren Strassen und ineffizientem motorisiertem Individualverkehr.
– Der Gegenvorschlag widerspricht der aktuellen Verkehrs- und Klimapolitik des Kantons.
– Der Gegenvorschlag ist unklar und nicht gesetzeswürdig.
Der Gegenvorschlag wurde vom Kantonsrat mit 74 gegen 34 Stimmen angenommen.

Der Regierungsrat empfiehlt den Stimmberechtigten in Übereinstimmung mit der grossen Mehrheit des Kantonsrates, die «Anti-Stauinitiative» abzulehnen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

Die Abstimmungsfragen

Sehr geehrte Mitbürgerinnen
Sehr geehrte Mitbürger

Am 14. Februar 2020 reichte ein Initiativkomitee der Jungen SVP des Kantons Luzern ein kantonales Volksbegehren mit dem Titel «Anti-Stauinitiative» ein. Gestützt auf § 21 der Verfassung des Kantons Luzern verlangen die Initiantinnen und Initianten in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs eine Änderung des Strassengesetzes (SRL Nr. 755) zur Sicherung und Erhöhung der Kapazität des kantonalen Strassennetzes für die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs.

Der Kantonsrat hat die Initiative am 20. Juni 2023 abgelehnt und ihr einen Gegenvorschlag in der Form einer angepassten Änderung des Strassengesetzes gegenübergestellt. Die Volksinitiative ist den Stimmberechtigten mit dem Gegenentwurf in einer Doppelabstimmung zur Abstimmung zu unterbreiten. Sie können deshalb am 26. November 2023 über die Initiative und den Gegenentwurf abstimmen.

Die Abstimmungsfragen lauten:

A. Wollen Sie die Volksinitiative «Anti-Stauinitiative» annehmen?

B. Wollen Sie die Änderung des Strassengesetzes vom 19. Juni 2023 als Gegenentwurf zur Volksinitiative annehmen?

C. Stichfrage:
Falls sowohl die Volksinitiative als auch der Gegenentwurf angenommen werden: Soll die Volksinitiative oder der Gegenentwurf in Kraft treten?

Sie können die Volksinitiative (A) und den Gegenentwurf (B) entweder beide annehmen oder beide ablehnen oder nur eine Vorlage annehmen und die andere ablehnen. Wenn Sie eine Vorlage annehmen wollen, antworten Sie auf die entsprechende Frage mit Ja. Wollen Sie eine Vorlage ablehnen, antworten

Sie auf die entsprechende Frage mit Nein. Sie können die Fragen A und B auch unbeantwortet lassen und nur die Stichfrage C beantworten. Bei der Frage C kreuzen Sie bitte an, ob im Fall der Annahme beider Vorlagen die Volksinitiative oder der Gegenentwurf gelten soll.

Zu dieser Abstimmungsvorlage unterbreiten wir Ihnen im Folgenden einen erläuternden Bericht, einschliesslich der Stellungnahme des Initiativkomitees (S. 42), sowie den Wortlaut der Volksinitiative und des Gegenentwurfs zur Volksinitiative (S. 45).

Bericht des Regierungsrates

Die Volksinitiative

Am 14. Februar 2020 reichte ein Initiativkomitee der Jungen SVP des Kantons Luzern ein Volksbegehren mit dem Titel «Anti-Stauinitiative» ein. Die Initiantinnen und Initianten verlangen in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs eine Änderung des Strassengesetzes des Kantons Luzern.

Mit der Volksinitiative will das Initiativkomitee dem motorisierten Individualverkehr 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 motorisierten Individualverkehrs 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. Die «Anti-Stauinitiative» verhindere weitere Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs. So sollen der Spurabbau zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs, Fahrbahnhaltestellen für den öffentlichen Verkehr und Dosierungsanlagen nicht mehr möglich sein.

Ausgangslage

Aufgaben der Kantonsstrassen

Das heutige Kantonsstrassennetz ist über Jahrzehnte gewachsen und wurde laufend neuen planerischen Erkenntnissen und Bedürfnissen angepasst. Es hatte im Lauf der Zeit immer wieder andere und vor allem immer mehr Aufgaben zu erfüllen. Heute müssen Kantonsstrassen den hohen Anforderungen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gerecht werden. Zusätzlich zur Abwicklung des Verkehrs erhalten die Ortsdurchfahrten und damit die Gestaltung des Siedlungsbereichs immer mehr Bedeutung. Wegen der zunehmenden Hitzebelastung in den Siedlungen sind Massnahmen zur Klimaanpassung wichtig für die 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 Initiantinnen und Initianten betonen zu Recht die Wichtigkeit der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes. Dieses dient jedoch nicht nur dem motorisierten Individualverkehr, sondern auch dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr. Das Abdecken aller Mobilitätsbedürfnisse, insbesondere auf den National- und den Kantonsstrassen als regionalen Hauptverbindungen, ist für den Kanton Luzern zentral. Dabei orientiert sich die kantonale Mobilitätsplanung an der Gesetzgebung und den verschiedenen Planungs- und Führungsinstrumenten des Kantons. Die kantonalen Planungen sind zusätzlich in die übergeordneten Planungen des Bundes eingebettet.

Kantonales Strassengesetz

Das Strassennetz hat gemäss Strassengesetz des Kantons Luzern den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer zu genügen und muss entsprechend leistungsfähig sein, wie dies auch das Bundesrecht verlangt. Eine alleinige Orientierung der Strassen mit übergeordneter Bedeutung am motorisierten Individualverkehr würde den sonst geltenden Mobilitätszielen widersprechen, weil der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr und die übrigen Verkehrsmittel dann für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Strassen – neben dem motorisierten Individualverkehr – keine massgebende Rolle mehr spielen dürften.

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan ist das strategische Führungsinstrument für die räumliche Entwicklung des ganzen Kantons. Mit ihm wird die räumliche Entwicklung des Kantons unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Ziele gesteuert. Der kantonale Richtplan ist mit der Genehmigung durch den Bund für alle Behörden verbindlich; am kantonalen Richtplan sollen sich aber auch Private orientieren können. Im geltenden Richtplan ist das Ziel enthalten, dass der Kanton Luzern eine nachhaltige, das heisst wirtschaftlich tragbare, allen Bevölkerungsgruppen zugängliche und umweltfreundliche Mobilität fördert. Es gilt namentlich der Grundsatz, dass im Agglomerationskern die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr sichergestellt ist, dem öffentlichen Verkehr aber Priorität eingeräumt wird. Im Agglomerationsgürtel, entlang der Hauptentwicklungsachse und entlang den Nebenachsen gilt weiter, dass die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen ist.

Planungsberichte Klima und Mobilität

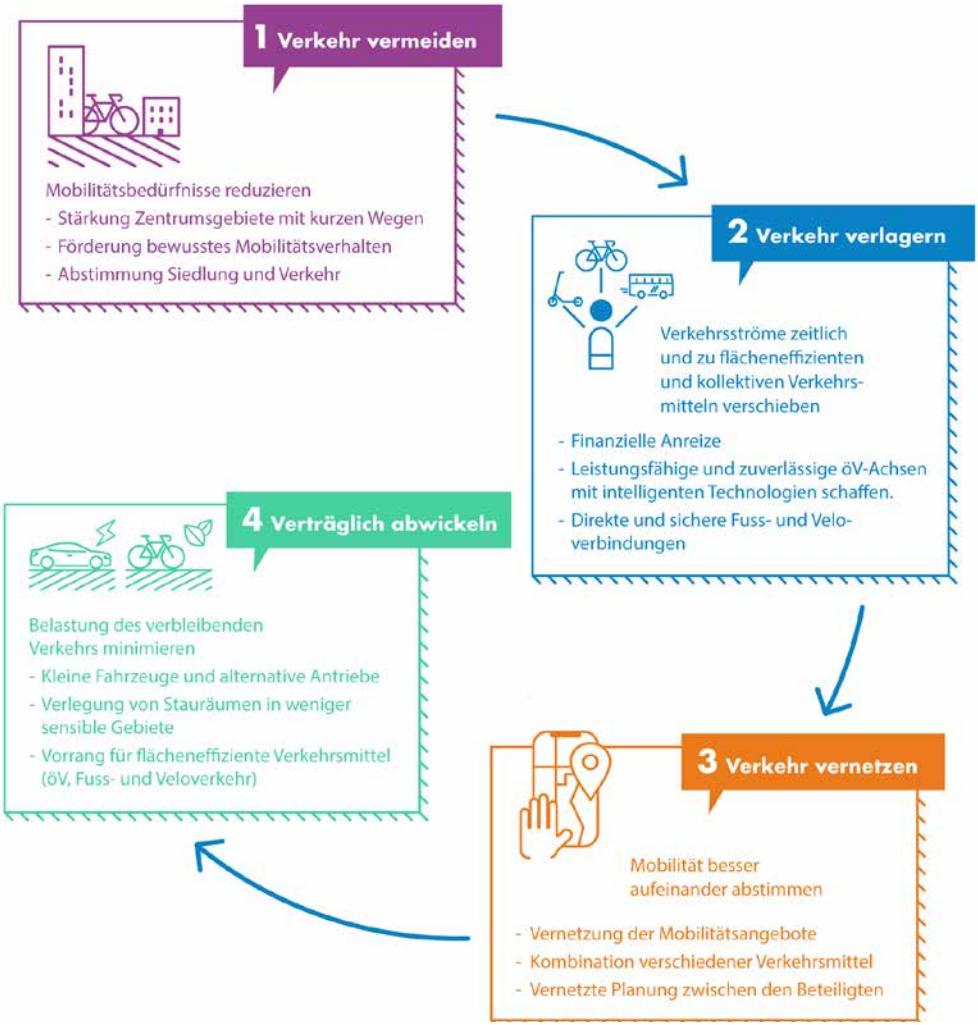
Der Kantonrat hat den Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 (B 87) am 21. März 2022 zustimmend zur Kenntnis genommen. Im Bericht wird auf die vielfältigen Herausforderungen im Zuge des Klimawandels eingegangen. Auch im Mobilitätsbereich sollen demnach sowohl Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen (Klimaschutz) als auch solche zur Anpassung an den Klimawandel (Klimaanpassung oder Klimaadaption) ergriffen werden. Der Klima-Bericht wiederum ist eine zentrale Grundlage für den Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (B 140). Dieser Planungsbericht beschreibt die zukünftige Mobilitätspolitik und wurde am 20. März 2023 vom Kantonsrat ebenfalls zustimmend zur Kenntnis genommen. Danach soll die Mobilitätsplanung im Kanton Luzern dem Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» (4V-Prinzip; s. Grafik S. 38) folgen. Dabei stimmt der Kanton Luzern bei der Steuerung der Mobilität die Interessen von Verkehr, Siedlung und Umwelt einerseits und Gesellschaft und Wirtschaft andererseits miteinander ab.

Mit der angestrebten klimafreundlichen Mobilität wird ein Beitrag zur Erreichung des Ziels von netto null Treibhausgasemissionen bis 2050 geleistet. Bei den Zielen und strategischen Stossrichtungen sollen dabei die regional unterschiedlichen Bedürfnisse im Kanton Luzern beachtet und die Verkehrsmittel entsprechend ihren Stärken eingesetzt und wirkungsvoll miteinander kombiniert werden.

Stellungnahme zur Volksinitiative

Die Volksinitiative, deren Wortlaut vom Kantonsrat nicht angepasst werden konnte, hätte bei einer Annahme gravierende Auswirkungen. Die mit der Initiative verfolgten Ziele stehen im Widerspruch zu den Planungen des Bundes und des Kantons und sie widersprechen auch den im kantonalen Strassengesetz verankerten Grundsätzen sowie zahlreichen weiteren rechtlichen, planerischen und politischen Vorgaben des Kantons für die Bereitstellung von Strassen. Die Initiative ist aus den folgenden Hauptgründen nicht zweckmässig:

– Der alleinige Fokus auf die Kantonsstrassen und die ausschliessliche Ausrichtung von deren Leistungsfähigkeit auf den motorisierten Individualverkehr stehen einer umfassenden Mobilitätsplanung unter Einbezug aller Verkehrsmittel diametral entgegen.
– Die mit der Initiative verfolgten Ziele stehen im Widerspruch zu den Planungen des Bundes und des Kantons und sie widersprechen auch den im kantonalen Strassengesetz verankerten Grund-



4V-Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln»

sätzen. Wenn sich die Leistungsfähigkeit der Strassen mit übergeordneter Bedeutung nur noch nach dem motorisierten Individualverkehr bemessen würde, hiesse das, dass der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr und die übrigen Verkehrsmittel für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Strassen keine massgebende Rolle mehr spielen dürften.
– Die Strassen müssten ohne Einbettung in die kantonale Richtplanung, ohne Berücksichtigung der umweltrechtlichen raumplanerischen Rahmenbedingungen und mit den damit verbundenen Eingriffen in das Privateigentum stark ausgebaut werden.
– Bei einem Strassenausbau gemäss Initiative wären die vom Bund in Aussicht gestellten Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen für den öffentlichen und den Veloverkehr gefährdet.
– Eine konsequente Umsetzung der Initiative wäre nicht finanzierbar. Für Infrastrukturausbauten müsste viel Land für neue Strassen erworben werden – mit dem damit verbundenen Eingriff in das private Eigentum.
– Das für Ausbauten von Kantonsstrassen und neue Umfahrungen benötigte Land ist zudem erfahrungsgemäss oft Kulturland mit Fruchtfolgeflächen, die es auch mit Blick auf die Versorgungssicherheit – bestätigt im Jahr 2018 durch die Gutheissung des Gegenvorschlags zur Kulturlandschaftsinitiative durch die Stimmberechtigten – soweit immer möglich zu erhalten gilt.
– Die Initiative widerspricht den Zielen der vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommenen Planungsberichte über die Klima- und Energiepolitik 2021 und über die Zukunft der Mobilität im Kanton Luzern 2023. Die Verlagerung von Verkehr auf «fossilfreie», energie- und flächeneffiziente Verkehrsträger entspricht nicht nur den Zielen unserer Klima- und Energiepolitik, sondern dient letztlich auch einem effizienten Gesamtverkehrssystem.

Die von den Initiantinnen und Initianten kritisierten konkreten Verkehrsmassnahmen (Dosierungsanlagen, Fahrbahnhaltestellen, Spurabbauten zugunsten von öffentlichem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr) führen im Übrigen nur selten zu einem Abbau der Strassenkapazität. Vielmehr sorgen sie, wie beispielsweise Dosierungsanlagen, für einen flüssigeren Verkehr und damit insgesamt für leistungsfähigere Strassen. Ein zuverlässiger öffentlicher Verkehr und attraktive Fuss- und Veloverkehr-Verbindungen bewirken, dass vermehrt auf das Auto verzichtet wird und für den verbleibenden motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr entsprechend mehr Kapazität zur Verfügung steht.

Der Gegenvorschlag

Regierungsrat und Kantonsrat haben einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative ausgearbeitet. Darin werden die berechtigten Anliegen der Initiative aufgenommen. Mit dem Gegenvorschlag soll dafür gesorgt werden, dass die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen auch künftig von Gesetzes wegen sicherzustellen ist, ohne dass sich diese Vorgabe aber auf den motorisierten Individualverkehr beschränkt. Damit wird die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen verbindlich im Gesetz festgeschrieben. Der Gegenentwurf stellt sicher, dass die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen für den strassengebundenen Privat- und Wirtschaftsverkehr erhalten bleibt und dass im Fall einer Verminderung der Kapazität einer Strecke dies im umliegenden Strassennetz kompensiert wird.

Unter Privatverkehr wird der Pendler-, Ausbildungs-, Freizeit- und Begleitungsverkehr sowie Kundenfahrten für Einkauf, Dienstleistungen usw. verstanden. Der Wirtschaftsverkehr umfasst die vier Teilsegmente Güter- und Personenwirtschaftsverkehr sowie Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren. Diese Definition wird unter anderem im Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (B 140) verwendet, den der Kantonsrat am 20. März 2023 zustimmend zur Kenntnis genommen hat, und lehnt sich an die allgemein gültige Systematik der Verkehrszwecke an.

Zwar werden grosse Teile des strassengebundenen Privatverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs mit Autos oder Lastwagen abgewickelt, dennoch umfasst der strassengebundene Privat- und Wirtschaftsverkehr auch den Fuss- und Veloverkehr sowie Teile des öffentlichen Verkehrs (z.B. Busse). Aus diesem Grund verbleibt auch künftig bei der Planung der Mobilität ein Handlungsspielraum bei der Bestimmung der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen, insbesondere im dicht besiedelten Agglomerationsraum.

Das umliegende Strassennetz kann nicht allgemeingültig definiert werden. Es ist im Einzelfall zu ermitteln. Dabei ist von einer Systembetrachtung auszugehen, das heisst, es sind alle Elemente des Strassennetzes (Strassen, Fusswege, Velowege, Busspuren usw.) zu berücksichtigen, die einen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des zu beurteilenden Abschnitts auf den strassengebundenen Privat- und Wirtschaftsverkehr haben. So werden im Zusammenhang mit der Erstellung neuer Strassen regelmässig flankierende Massnahmen ergriffen, um den Verkehr aus den Siedlungsgebieten auf die neue Infrastruktur beziehungsweise möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz zu führen.

Mit der Annahme des Gegenvorschlags werden die Anliegen, die mit der Volksinitiative verfolgt werden, wohl gestärkt. Gleichzeitig können die Nachteile der

Initiative aber vermieden werden. Die neue Bestimmung trägt der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs Rechnung und bewirkt, dass der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes bei Planungen und Projekten entsprechend Rechnung zu tragen ist. Die bisherigen Regelungen (zum Gesamtverkehrssystem und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs) sowie der kantonale Richtplan, welche die Grundlagen der bewährten Verkehrspolitik unseres Kantons bilden, finden aber weiterhin Anwendung. Der Regierungsrat empfiehlt daher, die Volksinitiative abzulehnen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

Beschlüsse des Kantonsrates

Bei der Behandlung der Vorlage im Kantonsrat sprach sich einzig die Fraktion der SVP für die Volksinitiative (und auch für den Gegenvorschlag) aus. Gegen die Initiative und für den Gegenvorschlag positionierten sich die Fraktionen der Mitte und der FDP, während die SP, die Grüne und die GLP-Fraktion sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag ablehnten.

Für die Volksinitiative wurden im Wesentlichen die folgenden Argumente vorgebracht:
– Die Strassenkapazitäten müssen der stark wachsenden Zahl der Fahrzeuge angepasst werden.
– Staus wegen Verkehrsüberlastungen schaden der Wirtschaft massiv.
– Die freie Wahl des Verkehrsmittels wird gewährleistet. Zwei Drittel der Luzernerinnen und Luzerner bevorzugen für den Arbeitsweg das Auto.

Gegen die Volksinitiative führten die Gegnerinnen und Gegner namentlich die folgenden Gründe ins Feld:
– Mit der Volksinitiative soll einseitig die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden.
– Die Verkehrspolitik des Kantons zielt auf eine ausgewogene Förderung aller Mobilitätsformen, um die Verkehrszunahme mit möglichst geringen schädlichen Nebenwirkungen bewältigen zu können.
– Nur um Auto-Staus zu verhindern, soll viel wertvoller Boden und privates Eigentum geopfert und sehr viel Geld ausgegeben werden.
– Wenn nur der motorisierte Individualverkehr gefördert wird, sind alle andern Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie Natur und Umwelt die Verliererinnen.

In der Schlussabstimmung lehnte der Kantonsrat die «Anti-Stauinitiative» mit 83 gegen 27 Stimmen ab.

Für den Gegenvorschlag zur «Anti-Stauinitiative» wurden die folgenden Hauptgründe angeführt:
– Mit dem Gegenvorschlag wird ein berechtigtes Anliegen der Volksinitiative umgesetzt: Für den strassengebundenen Privat- und Wirtschaftsverkehr muss ein leistungsfähiges Strassennetz aufrechterhalten werden.
– Mit dem Gegenvorschlag wird die bisherige, gemässigte kantonale Verkehrspolitik für alle Mobilitätsarten fortgeführt.

Gegen den Gegenvorschlag zur «Anti-Stauinitiative» wurden folgende Argumenten vorgebracht:
– Auch der Gegenvorschlag führt zu mehr Strassen und somit mehr ineffizientem motorisiertem Individualverkehr und mehr Kosten.
– Der Gegenvorschlag steht im Widerspruch zum Verkehrs- und Klimabericht 2021 und zum kürzlich vom Kantonsrat verabschiedeten Projekt «Zukunft Mobilität Luzern» des Kantons.
– Der Gegenvorschlag ist unklar und nicht gesetzeswürdig.

Der Gegenvorschlag wurde mit 74 gegen 34 Stimmen angenommen.

Der Standpunkt des Initiativkomitees

Das Initiativkomitee schreibt zur Begründung seiner Initiative:

Die Zahlen des Bundesamtes für Strassen (Astra) zeigen: Für rund 85 Prozent des Staus sind Überlastungen des Strassennetzes verantwortlich. Im Jahr 2022 wurde die höchste Anzahl Staustunden registriert. Einen Teil davon ertragen wir als Luzernerinnen und Luzerner täglich auf den Kantonsstrassen. Sei es in der Stadt Luzern, in der Agglomeration oder auch immer mehr in den ländlichen Teilen unseres Kantons. Die Verkehrsprobleme haben sich im Kanton Luzern seit der Lancierung unserer Initiative im Jahr 2019 nochmals deutlich akzentuiert. Und trotzdem unternimmt die kantonale Politik wenig bis gar nichts, um ein den Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung entsprechendes Angebot an Strassen bereitzustellen. Es wird einseitig auf die Förderung von Langsam- und öffentlichem Verkehr gesetzt, was nachweislich nicht zum gewünschten Verlagerungseffekt geführt hat. Für die Initianten ist klar, dass es kein Ausspielen der verschiedenen Verkehrsträger mehr geben darf und es wieder vermehrt Ausbauten für den Autoverkehr braucht. Seit Jahrzehnten versucht der Kanton die Bevölkerung dazu zu bringen, auf andere Verkehrsarten umzusteigen. Dies mit mässigem Erfolg, wie die Zahlen zeigen. Der Kanton stellt selber fest, dass sich am Modalsplit seit

2005 sehr wenig geändert hat und noch immer mehr als zwei Drittel der Distanzen mit dem Auto zurückgelegt werden. So musste sich der Kanton erst im letzten ÖV-Bericht eingestehen, dass er das Verlagerungsziel zugunsten des ÖV nicht erreichen wird. Ein klares Indiz, dass die Bevölkerung nicht aufs Auto verzichten kann oder will. Diesem Bedürfnis gilt es Rechnung zu tragen, indem man endlich die Infrastruktur entsprechend plant und baut.
Nicht nur die Bevölkerung kriegt die zu geringen Strassenkapazitäten zu spüren, sondern auch die Wirtschaft. Die wirtschaftlichen Schäden belaufen sich jährlich auf mehrere Milliarden. Zumindest im Kanton Luzern sollen diese Kosten dank der Anti-Stauinitiative reduziert werden.
Die letzten Abstimmungen haben gezeigt: Die Bevölkerung will gut ausgebaute Strassen. So wurde erst kürzlich die Umfahrung Beromünster von der Kantonsbevölkerung gutgeheissen, nachdem vor nicht allzu langer Zeit auch der Ausbau der Lammschlucht im Entlebuch und des Rengglochs mit klaren Mehrheiten befürwortet wurde. Mit unserer Initiative wollen wir genau solche Projekte fördern. So sollen Umfahrungen wo sinnvoll vorangetrieben werden, so dass Dorfzentren attraktiver werden für die Bevölkerung und das lokale Gewerbe.

Erreichbare Zentren für alle

In den letzten Jahren hat sich verstärkt gezeigt, dass sich Städte immer mehr abzuschotten versuchen, der motorisierte Individualverkehr soll quasi aus den Zentren vertrieben werden. Dies sieht man an Dosierampeln, die den Verkehr und den Stau in die Quartiere und die Agglomeration verlagern, an Kapphaltestellen, wo der ganze Individualverkehr durch den ÖV unnötig ausgebremst wird, oder an Spurabbauten, wie Sie vom Löwenplatz Richtung Seebrücke angedacht sind. Die Folge ist Mehrverkehr in den umliegenden Gemeinden, im Kanton Luzern ist davon insbesondere die Agglomeration der Stadt Luzern betroffen. So hat sich in der Stadt Luzern zwar gezeigt, dass mit diesen Massnahmen die Anzahl Autofahrten abgenommen hat, im gleichen Zeitraum sind sie allerdings in den Agglomerationsgemeinden überdurchschnittlich stark gestiegen. Mit der Anti-Stauinitiative werden solch kurzsichtige Massnahmen schwieriger umzusetzen.

Empfehlung des Regierungsrates

Der Regierungsrat strebt eine für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sichere, zuverlässige und attraktive Mobilität an, wobei die Verkehrsplanung im Kanton Luzern – gleich wie dies schweizweit und in anderen Kantonen der Fall ist – dem Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» (4V-Prinzip) folgen soll. Die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrassen ist dabei für den Privat- und den Wirtschaftsverkehr zur Bewältigung der Gesamtmobilität sicherzustellen. In ihrer Absolutheit und mit ihrer einseitigen Förderung des motorisierten Individualverkehrs ist die Initiative nicht zielführend und schwer umsetzbar. Sie steht im Widerspruch zu den im Strassengesetz sowie im kantonalen Richtplan festgehaltenen Grundsätzen und zu den umfassenden Planungen auf Bundes- und Kantonsebene.

Der Gegenvorschlag zur Gesetzesinitiative nimmt die berechtigten Anliegen (Erreichbarkeit als Grundlage für die Wirtschaft; Reduktion der volkswirtschaftlichen Kosten von Staus) der Initiantinnen und Initianten auf und stellt zugleich sicher, dass sie mit den bewährten Grundsätzen und den umfassenden Planungen, unter anderem mit dem breit abgestützten, vom Kantonsrat am 20. März 2023 zustimmend zur Kenntnis genommenen Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, vereinbar bleiben.

In Übereinstimmung mit der grossen Mehrheit des Kantonsrates (83 gegen 27 Stimmen) empfehlen wir Ihnen aus all diesen Gründen, sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger, die «Anti-Stauinitiative» abzulehnen und den Gegenvorschlag (74 gegen 34 Stimmen) anzunehmen. Bei der Stichfrage empfehlen wir Ihnen, für den Gegenvorschlag zu stimmen.

Luzern, 26. September 2023

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Fabian Peter
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

Initiativtext und Gegenvorschlag

1. Volksinitiative «Anti-Stauinitiative»

Gestützt auf § 21 der Verfassung des Kantons Luzern verlangen die Initiantinnen und Initianten in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs die folgende Änderung des Strassengesetzes:

§ 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.

2. Gegenentwurf zur «Anti-Stauinitiative»

Der Kantonsrat hat am 19. Juni 2023 den folgenden Gegenentwurf zur «Anti-Stauinitiative» in der Form einer Änderung des Strassengesetzes beschlossen:

Strassengesetz (StrG)

Änderung vom 19. Juni 2023

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 1995 (Stand 1. Januar 2020) wird wie folgt geändert:

§ 6 Abs. 1bis *(neu)*

^{1bis} Der Kanton sorgt für ein leistungsfähiges Strassennetz für den strassengebundenen Privat- und Wirtschaftsverkehr. Eine Verminderung der Leistungsfähigkeit einzelner Abschnitte ist im umliegenden Strassennetz mindestens auszugleichen.

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Die Änderung tritt am 1. Januar 2024 in Kraft. Sie ist den Stimmberechtigten als Gegenentwurf zur abgelehnten Gesetzesinitiative «Anti-Stauinitiative» in einer Doppelabstimmung zu unterbreiten.

Luzern, 19. Juni 2023

Im Namen des Kantonsrates
Die Präsidentin: Judith Schmutz
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

ABSTIMMUNGSVORLAGE

Der Regierungsrat und der Kantonsrat empfehlen, am 26. November 2023 wie folgt zu stimmen:

A.	**Erweiterung und Erneuerung Kantonsschule Sursee**	**Ja**
B.	**Volksinitiative «Attraktive Zentren»**	**Nein**
C.	**Volksinitiative «Anti-Stauinitiative»**	**Nein**
	Gegenentwurf zur «Anti-Stauinitiative»	**Ja**
	Stichfrage	**Gegenvorschlag**

Achtung: Bei Fragen zum Versand der Abstimmungsunterlagen (z.B. fehlendes Material) wenden Sie sich bitte an Ihre Gemeinde.

Kontakt:

Staatskanzlei
Bahnhofstrasse 15
CH-6002 Luzern
041 228 51 11
041 228 60 00
staatskanzlei@lu.ch
information@lu.ch
www.lu.ch

FSC
www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C007321