



Luzern, 18. Juni 2019

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT**P 55**

Nummer: P 55
Eröffnet: 17.06.2019 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 18.06.2019 / Ablehnung
Protokoll-Nr.: 708

Postulat Schmutz Judith und Mit. über ein Moratorium bezüglich dem Neu- oder Ausbau von Kantonsstrassen im Kanton Luzern

Durch den rechtzeitigen Ersatz und Verbesserungen im bestehenden Kantonsstrassennetz erfüllt der Kanton Luzern eine hoheitliche Aufgabe und kommt seiner Verantwortung als Eigentümer der Kantonsstrassen bezüglich Sicherheit nach. Ein Moratorium verhindert die Erfüllung dieser Aufgabe und gefährdet die Sicherheit und Verkehrskapazität auf dem kantonalen Strassennetz.

Die volkswirtschaftlichen Leistungsträger sind auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen. Da es sich bei Strassen um sogenannte öffentliche Güter handelt, sind Bau, Betrieb und Unterhalt eine hoheitliche Aufgabe der öffentlichen Hand. Die Strasseninfrastruktur zeichnet sich durch die für öffentliche Güter typische fehlende Ausschliessbarkeit und fehlende Rivalität aus. Sie wird daher von den unterschiedlichsten Verkehrsteilnehmenden mit verschiedenen Verkehrsmitteln genutzt. Die vom Postulat geforderte Einschränkung der Konsequenzen auf den motorisierten Verkehr ist nicht möglich. Ein Moratorium für den Neu- und Ausbau von Kantonsstrassen für den motorisierten Verkehr führt automatisch zu einer Beeinträchtigung der Gebrauchstauglichkeit auch für den motorisierten ÖV, den Handwerkerverkehr, die Gütertransporte und die Blaulichtorganisationen, welche gemäss Postulat zu bevorzugen sind. Mit den Mitteln, die für den Neu- und Ausbau von Kantonsstrassen im Kanton Luzern zur Verfügung stehen, werden Ersatzinvestitionen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz getätigt.

Bund, Kantone und Gemeinden regeln ihre räumliche Entwicklung in Raumplanungskonzepten, Richtplänen und Nutzungsplänen. 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. Für das kantonale Bauprogramm für die Kantonsstrassen sind insbesondere die folgenden Festlegungen im Richtplan massgebend:

- Für Kantonsstrassen (M3, S. 119):
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 Be-

trieb des öffentlichen Verkehrs sowie der Realisierung eines sicheren und zusammenhängenden Velowegnetzes einzuräumen.

- Für Fuss- und Radverkehr (M6, S. 133):
Der Fuss- und Radverkehr haben eine grosse Bedeutung. Das Wegnetz wird sicher, umwegfrei, durchgehend und räumlich attraktiv gestaltet.

Mit dem kantonalen Richtplan und dem von Ihrem Rat beschlossenen Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen verfügen wir neben den gesetzlichen Grundlagen über die demokratische Legitimation, die hoheitliche Aufgabe im Bereich des Kantonsstrassennetzes unter Berücksichtigung der Netzhierarchie wahrzunehmen. Der Bund ist für die Nationalstrassen, die Kantone sind für die Kantonsstrassen und die Gemeinden für die Gemeindestrassen zuständig. Ein Moratorium für den Neu- und Ausbau von Kantonstrassen führt zu Verlagerungen innerhalb der entsprechenden Stufe und hin zu vor- oder nachgelagerten Netzstufen, so dass ein als Gesamtsystem funktionierendes Strassennetz nicht mehr gewährleistet ist. Neue Engpässe und Staus auf dem über- oder untergeordneten Strassennetz wären die Folge, weil die entsprechenden Netzstufen von den Verkehrsteilnehmern nicht mehr nur für einen stufengerechten Gebrauch, sondern vermehrt auch zur Kompensation des beeinträchtigten Gebrauchs von Kantonsstrassen verwendet werden. Davon wären alle Verkehrsteilnehmer betroffen. Auch die Förderung des ÖV auf dem Land, wie dies im Postulat gefordert wird, würde negativ beeinträchtigt, sofern dieser strassen- und nicht schienengebunden ist. Auch für ein funktionierendes Carsharing und die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten ist eine funktions- und gebrauchstüchtige Strasseninfrastruktur notwendige Bedingung. Das auf die Verhinderung einer Kapazitätsvergrösserung zielende Moratorium ist damit nicht wirkungsvoll und läuft Gefahr, diejenigen Verkehrsteilnehmer zu benachteiligen, die eigentlich gefördert werden sollten.

Für die Finanzierung von Neu- und Ausbau von Kantonsstrassen, aber auch für deren Betrieb und Unterhalt stehen im Kanton Luzern 65% der Strassenverkehrsabgaben, 65% der LSVA Einnahmen vom Bund und 100% der Mineralölsteuer vom Bund zur Verfügung. Der ÖV wird mit 35% der Strassenverkehrsabgaben, 35% der LSVA und allgemeinen Staatsmitteln finanziert. Neben den im Aufgabenbereich ÖV eingesetzten Mitteln für den Betrieb des ÖV kommt der strassengebundene Teil des ÖV zusätzlich in den Genuss von über den Aufgabenbereich Strassen finanzierten Infrastrukturinvestitionen auf dem Kantonsstrassennetz. Der motorisierte Verkehr mit Ausnahme der Transportunternehmer im ÖV bei fahrplanmässig konzessionierten Fahrten, welche steuerbefreit sind, entrichtet die kantonalen Strassenverkehrsabgaben und die LSVA. Damit wird dem Verursacherprinzip Rechnung getragen und die Bevorzugung des ÖV umgesetzt. Ein Moratorium gefährdet diese Finanzierung des Strassenbaus, -betriebs und -unterhalts und beeinflusst die Steuergerechtigkeit negativ.

Aus den dargelegten Gründen beantragen Ihnen, das Postulat abzulehnen.