



Regierungsrat

Luzern, 29. März 2018

**STELLUNGNAHME ZU POSTULAT**

**P 476**

Nummer: P 476  
Eröffnet: 05.12.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
Antrag Regierungsrat: 29.03.2018 / Ablehnung  
Protokoll-Nr.: 359

**Postulat Hess Markus und Mit. über die Prüfung von autoarmen Zonen zur Lenkung des Strassenverkehrs in Zentren**

Die kantonale Verkehrspolitik zielt gemäss geltendem kantonalen Richtplan auf eine Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen – unter Berücksichtigung allfälliger Ausbauoptionen. Es sind eine optimale Abstimmung und Etappierung der erforderlichen Verkehrsmassnahmen und eine konsequente Konzentration der Mittel auf die wichtigsten Problemschwerpunkte erforderlich. Im Raum Luzern Agglomeration ist dies durch das Agglomerationsprogramm Luzern gewährleistet. Die durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen betreffen den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Im Dezember 2016 haben wir dem Bund das Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation eingereicht. Zurzeit läuft das Vernehmlassungsverfahren zum Prüfbericht des Bundes dazu. Die Mittelfreigabe des Bundes für die Umsetzung der Massnahmen aus der dritten Generation erfolgt Mitte 2019. Die Planung der vierten Generation wird voraussichtlich Mitte 2018 gestartet.

Mit in verschiedenen Konzepten enthaltenen Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements wollen wir den nachhaltigen Verkehr fördern, die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser organisieren und aufeinander abstimmen und die vorhandenen Infrastrukturen effizienter nutzen. Die Verkehrsteilnehmenden werden über die Veränderung ihrer Einstellungen und Verhaltensweisen motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten neu zu gestalten. Das Mobilitätsmanagement will eine hohe Mobilität sicherstellen und zugleich die Verkehrsbelastung senken und damit die vorhandenen Kapazitäten besser nutzen. Dabei steht die Mobilität im Vordergrund, und nicht die Infrastruktur. Die Massnahmen im Mobilitätsmanagement bewirken meistens eine Effizienzsteigerung von Infrastrukturen im urbanen Bereich. Massnahmen aus dem Bereich des Verkehrsmanagements werden als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Umweltbelastung sowie zur Steigerung der qualitativen und quantitativen Leistungsfähigkeit des Strassennetzes angesehen (Staumanagement, Optimierung Verkehrsablauf, bessere Ausnützung, gute Erreichbarkeit der Zentren usw.).

Autoarme Zonen, deren Prüfung mit dem Postulat gefordert wird, sind zurzeit nicht explizit Bestandteil von Planungsinstrumenten im Kanton Luzern, können aber grundsätzlich den Massnahmen aus dem Verkehrs- und Mobilitätsmanagement zugewiesen werden. In einer abgeschwächten Form (ohne automatische Erfassung der Fahrzeuge) gibt es bereits eine Art von autoarmen Zonen innerhalb des Kantons Luzern. Verschiedene Quartiere (beispielsweise in der Stadt Luzern die Quartiere Bramberg und Tribtschen) werden mittels Teil-Fahrverboten oder Fahrverboten mit Zusatztext «Zubringer gestattet» vom Durchgangsverkehr

entlastet. Die im Postulat geforderte Variante ist jedoch eine neue und noch unerprobte Form der Verkehrslenkung, die nach unserem Kenntnisstand innerhalb der Schweiz noch in keiner Stadt Anwendung findet. Die Entlastung von Zentren, bestimmter Zonen oder Quartieren vom Transitverkehr (motorisierter Individualverkehr) soll mittels automatischer Erfassung der Fahrzeuge und einer allfälligen Busse bei Missachtung des Fahrverbots gekoppelt an eine bestimmte Aufenthaltszeit (vgl. nachfolgendes Beispiel Umfahrung von Cham-Hünenberg) erreicht werden.

Im Zusammenhang mit der geplanten Umfahrung von Cham-Hünenberg im Kanton Zug wird eine Entlastung des Zentrums von Cham gefordert. Eine Tempo-30- oder Begegnungszone würde die geforderte Entlastung des Zentrums nicht erreichen. In einem öffentlichen Mitwirkungsverfahren zusammen mit Fachleuten wurde deshalb das autoarme Zentrum als Bestvariante angesehen und verabschiedet. Im besten Fall wird ein entsprechendes Zentrum in Cham im Jahr 2026 in Betrieb gehen. Die wichtigsten Merkmale der «Chamer-Lösung» sind folgende:

- Videokameras erfassen die Fahrzeuge an den Pforten,
- Aufenthalt mindestens 10 Minuten im festgelegten Perimeter,
- Busse bei Unterschreitung der vorgeschriebenen Aufenthaltsdauer,
- Ein- und Ausfahren am gleichen Ort ohne Mindestaufenthalt möglich,
- Tempo 30 innerhalb Perimeter,
- Zentrum, Zone und die örtlichen Einrichtungen bleiben von allen Seiten erreichbar,
- Bebauung, Nutzung und Strassenraum bilden eine Einheit,
- wenige Eingangspforten und
- Fussgänger, Velofahrer und Bus sind vom Regime nicht betroffen.

Mit hoher Wahrscheinlichkeit haben autoarme Zonen Folgen auf die Klassierung einer Strasse. Ein neues Verkehrsregime mit Umfahrroute würde eine Abnahme des Verkehrs auf der ursprünglichen Strecke bedeuten, und somit allenfalls eine Abklassierung der Strasse nach sich ziehen. Autoarme Zonen wären im Kanton Luzern nur auf Gemeindestrassen der zweiten und dritten Klasse möglich, da das Strassengesetz für die Kantonsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse andere Funktionen vorsieht. So bilden Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen. Gemeindestrassen erster Klasse dienen vorwiegend dem Verkehr zwischen Gemeinden, der Verbindung von Gemeindeteilen sowie dem Anschluss an die Kantonsstrassen. Sie haben überwiegend Verbindungsfunktion, sind in der Regel verkehrsorientiert und vielfach Achsen des öffentlichen Personenverkehrs.

Inwiefern sich autoarme Zonen für Zentren innerhalb des Kantons Luzern eignen respektive rechtlich umsetzen lassen, wurde bislang nicht geprüft. Um Aussagen diesbezüglich treffen zu können, wären mögliche Gebiete im Einzelfall zu analysieren. Eine Rolle spielt dabei sicher auch, ob Umfahrrouten bereits vorhanden oder geplant sind. Eine pauschale Prüfung von autoarmen Zentren wäre aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen nicht zielführend. Ausserdem handelt es sich bei autoarmen Zonen grundsätzlich um kommunale Anliegen mit möglicher kantonaler Beteiligung (Kantonsstrassen). Wir erachten es zum heutigen Zeitpunkt als zu früh, sich mit einer noch unerprobten und unter Umständen einschneidenden strategischen Neuausrichtung in der Verkehrslenkung zu positionieren. Wie ausgeführt bestehen bereits heute Möglichkeiten, bestimmte Gebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Wir beantragen Ihnen deshalb, das Postulat abzulehnen.