



Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 6. Dezember 2021
Kantonsratspräsident Bossart Rolf

B 64 Volksinitiative «Anti-Stauinitiative»; Entwurf Kantonsratsbeschluss / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Botschaft B 64 über die Volksinitiative mit dem Titel «Anti-Stauinitiative» an ihren Sitzungen vom 2. Juli 2021 (Anhörung der Initianten) sowie am 27. August und 24. September 2021 beraten. Die VBK weist die Botschaft über den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Volksinitiative mit dem Titel «Anti-Stauinitiative» mit klarem Mehr zurück. Sie beauftragt den Regierungsrat mit der Ausarbeitung eines Gegenentwurfes. Grossmehrheitlich beurteilt die Kommission die Initiative als nicht zu unterstützen. Sie steht in der eingereichten Form diametral gegenüber den bestehenden Planungen des Kantons Luzern. Es braucht eine gesamtheitliche Sicht über alle Mobilitätsformen. Eine Minderheit wollte die «Anti-Stauinitiative» ohne Gegenentwurf zur Ablehnung empfehlen. Ein Gegenentwurf bringe keinerlei Mehrwert. Die einseitige Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sei im Lichte der Klimadebatte nicht verantwortbar. Die Kommissionsmehrheit will hingegen die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden nicht gegeneinander ausspielen, sondern strebt eine sinnvolle Kombination und Optimierung der verschiedenen Mobilitätsformen an. Weiter bestehen unterschiedliche Bedürfnisse in Stadt und Agglomeration sowie auf der Landschaft. Zukünftige Entwicklungen, vor allem auch technische Errungenschaften, dürfen nicht blockiert werden. Das Eintreten war unbestritten. Die VBK wies die Botschaft mit 9 zu 4 Stimmen zurück. Eventual wurde der Kantonsratsbeschluss zu Ende beraten. Hier folgte die Kommission der Regierung und lehnte die Initiative mit 10 zu 3 Stimmen ab. Es wird mit Fraktionssprechenden gearbeitet. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen. Zum Schluss danke ich dem zuständigen Regierungsrat, Fabian Peter, und dem Kantonsingenieur, Gregor Schwegler, für die kompetente Begleitung und Unterstützung bei der Beratung dieses Geschäftes.

Für die SVP-Fraktion spricht Franz Gisler.

Franz Gisler: Mit der «Anti-Stauinitiative» wird bewirkt, dass der MIV nicht noch mehr an den Rand gedrückt wird. Statt wie bisher kommuniziert das Wachstum über den öV abzuwickeln, wird der MIV im städtischen Raum immer mehr zurückgedrängt. Im ländlichen Raum ist der motorisierte Verkehr sehr wichtig, um von A nach B zu kommen. Staus im Strassenverkehr führen zu Millionenschäden. Dies muss unbedingt verbessert werden. Ein zentrales Anliegen der SVP besteht darin, dass die Strassenkapazitäten des MIV nicht weiter abgebaut werden. Bei zunehmendem Bedarf bezüglich Mobilität muss das Angebot stabilisiert werden. Ein solcher Passus gehört neu im Strassengesetz vermerkt. Die SVP unterstützt eine Rückweisung und einen Gegenvorschlag. Er muss aber griffig sein und die wesentlichen Punkte der Initiative aufnehmen. Sollte eine Rückweisung abgelehnt werden,

unterstützt die SVP die Initiative.

Für die Mitte-Fraktion spricht Daniel Gasser.

Daniel Gasser: Die Mitte-Fraktion tritt auf die Botschaft ein und wird sie zurückweisen. Analog zu den Anträgen der VBK verlangen wir einen Gegenvorschlag. Für uns ist diese Initiative ziemlich abwegig, und wir können sie in dieser Form unmöglich unterstützen. Sie verhält sich diametral gegenüber all unseren Planungsinstrumenten, Klimazielen und weiteren Arbeitspapieren. Unser Bestreben muss darauf ausgerichtet sein, dass alle Mobilitätsformen ihren Platz haben. Damit der Verkehr auch in Zukunft nicht zum Erliegen kommt, müssen wir flächeneffiziente Verkehrsmittel priorisieren. Das ist nicht Politik, sondern reine Physik. Auf die Herausforderungen von morgen mit mehr Strassen zu antworten, ist definitiv der falsche Ansatz, und die Frage würde sich dann ja auch noch stellen, wo diese neuen Strassen denn gebaut werden sollen. Gerade im dichten Agglomerationsgürtel ist dies gar nicht machbar. Trotzdem sehen wir den Unmut von Teilen der Bevölkerung, welcher mit dieser Initiative zum Ausdruck kommt. Damit sehen wir auch die Gefahr, dass die Initiative an der Urne Mehrheiten finden könnte. Dieses Risiko wollen wir mit einem Gegenvorschlag minimieren. Als Lösungsansatz sehen wir eine Formulierung, dass der MIV gegenüber anderen Verkehrsträgern nicht benachteiligt werden darf. Die einzelnen Verkehrsträger sollen dabei auch nicht gegeneinander ausgespielt werden. Zentral für die Mitte ist, dass der Gegenvorschlag so schnell wie möglich beraten werden kann. Dabei sollen aber auch die Auswirkungen des Projektes Zukunft Mobilität im Kanton Luzern in eine mögliche Lösung mit einfließen. Die Mitte tritt auf die Vorlage ein und wird die Botschaft zurückweisen und verlangt einen Gegenvorschlag. Sollte der Gegenvorschlag keine Mehrheit finden, lehnen wir die Initiative ab.

Für die FDP-Fraktion spricht Sabine Wermelinger.

Sabine Wermelinger: Die FDP will, dass alle mit dem für sie effizientesten Verkehrsmittel schnell und sicher ans Ziel kommen. Autofahrer, öV-Benutzer, Velofahrer und Fussgänger sollen im Verkehr gleichberechtigt sein und aufeinander Rücksicht nehmen. Wir fordern intelligent vernetzte Mobilitätskombinationen, die allen zugutekommen. Auch beim Thema Mobilität gilt für uns das Motto «gemeinsam weiterkommen». Niemand steht gerne im Stau, und allein der Titel «Anti-Stauinitiative» dürfte auf den ersten Blick eine breite Bevölkerungsschicht im ganzen Kanton ansprechen. Die FDP unterstützt gute Lösungsansätze für weniger Stau. Für uns greift die «Anti-Stauinitiative» ein volkswirtschaftlich und auch gesellschaftlich sehr wichtiges Thema auf. Die von den Initianten begehrte Änderung im Strassengesetz erachten wir jedoch im ausgearbeiteten Entwurf als nicht zielführend und praktisch nicht umsetzbar. Sie würde neue Probleme schaffen, was wir verhindern wollen. Der Regierungsrat lehnt die Volksinitiative ab, da er sie als für den Kanton Luzern und seine Bevölkerung äusserst nachteilig einstuft, und verzichtet auf einen Gegenentwurf. Mit dem Verzicht auf einen Gegenentwurf sind wir nicht einverstanden. Erstens könnte die Initiative angenommen werden, gerade weil sie eine breite Bevölkerungsschicht betrifft und ein sehr wichtiges Thema aufgreift. Nicht nur stehen die Autofahrer im Stau, sie vernehmen auch aus den Medien, dass der Fokus hauptsächlich auf den Ausbau des öV gelegt wird. Auch wenn ein attraktives öV-Angebot den Stau reduzieren hilft, kann der ständige öffentliche Fokus auf den Ausbau des öV frustrieren. Bushaltestellen auf der Fahrbahn von Kantonsstrassen werden als Schikane angesehen. Jetzt werden noch neue Forderungen für Tempo 30 laut, und die Stadt Luzern will Parkplätze abschaffen. Es entsteht für viele der Eindruck, dass Autofahrer trotz ihren Investitionen in klimafreundlich angetriebene Fahrzeuge einfach nur noch vergrault werden sollen. Zweitens sehen wir noch Möglichkeiten für einen Gegenentwurf mit Mehrwert, der sich auf aktuelle Grundlagen nicht nachteilig auswirken müsste. Es gibt zahlreiche für den Kanton Luzern sehr wichtige und in ihrer Existenz von einem gut funktionierenden Strassennetz abhängige Wirtschaftszweige, welche unter dem Stau leiden und nicht auf den öV ausweichen können. Die Volksinitiative macht mit ihrem nachfrageorientierten Begehren für den privaten MIV eine Maximalforderung. Es könnten jedoch als Kompromiss zur Maximalforderung der «Anti-Stauinitiative» auch Ergänzungen im Gesetz vorgesehen werden, welche auf die

Bedürfnisse von Wirtschaft und Tourismus eingehen. Der Kanton Bern erwähnt in seinem Strassengesetz zum Beispiel, dass seine Strassen so geplant, gebaut, betrieben und unterhalten werden, dass sie die wirtschaftliche und touristische Entwicklung unterstützen. Er geht auf verschiedene Bedürfnisse ein, und ich fand das ein gutes Beispiel für ein Miteinander, auch wenn unsere kantonalen Strassengesetze sehr unterschiedlich aufgegleist sind. Im aktuellen Luzerner Strassengesetz wird definiert, welche Kategorien von Strassen wir haben und wie die Benützung der Strassen geregelt ist. Beim Kapitel Strassenbau wird auf die Bedürfnisse der Fussgänger und Radfahrer und des öV eingegangen. Eine Erwähnung der Bedürfnisse des MIV oder auch nur eine spezielle Regelung betreffend die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs findet sich nicht. Der Wirtschaftsverkehr und der MIV werden indirekt erst beim Thema Finanzierung wieder erwähnt. Der Kanton verwendet für den Bau der Kantonsstrassen – einschliesslich der strassenbedingten Schutzmassnahmen – Strassenverkehrsabgaben, Beiträge der Mineralölsteuer und LSVA-Gelder. Welche Strassenbestandteile werden mit diesem Geld finanziert? Als Fahrbahnbestandteile gelten, soweit sie in einem Nutzungsplan oder Strassenprojekt enthalten sind, Fahrbahnen, Plätze, Trottoirs, Gehwege, Radstreifen, Parkierungsflächen, Grünstreifen, Fuss- und Radwege, Ausweichstellen, Haltebuchten für den öffentlichen und privaten Verkehr und Busspuren. Mir fehlt in all den Diskussionen betreffend Mobilität die gelegentliche Erwähnung, dass der MIV und der Wirtschaftsverkehr nicht nur im Zusammenhang mit Stau und Lärm Erwähnung finden, sondern auch betreffend die Gewährleistung der Finanzierung der Kantons- und anderen Strassen. Das kommt der gesamten Bevölkerung zugute und soll auch eine entsprechende Anerkennung finden. Ich bin privat Mitinhaberin einer Transportunternehmung. Nebst dem, dass wir in unserer Branche sehr vielen Regulierungen unterstellt sind, müssen wir die LSVA-Rechnungen und die Strassenverkehrsabgaben stets pünktlich bezahlen, egal was kommt. Im Gegenzug sind wir auf ein leistungsfähiges übergeordnetes Strassennetz angewiesen, damit die Fahrten ökonomisch und ökologisch optimal ausgeführt werden können. Stau setzt vor allem auch Berufsfahrern zu, welche unterwegs viel Nerven brauchen und im Falle des schweren Nutzverkehrs stetig auch in Konflikt mit der Arbeits- und Ruhezeitverordnung geraten können. Generell muss der volkswirtschaftlichen Bedeutung von leistungsfähigen übergeordneten Strassen angemessen Rechnung getragen werden. Die FDP unterstützt die Rückweisung der Botschaft B 64 und den Auftrag an den Regierungsrat, einen Gegenentwurf auszuarbeiten. Die Annahme der vorliegenden Initiative hätte grosse Auswirkungen auf die aktuellen behördenverbindlichen Grundlagen für die strategische Planung, welche in Abhängigkeit zum Bauprogramm 2023–2026 stehen und das Strassengesetz als rechtliche Grundlage haben. Die Initiative spricht zwar ein wichtiges Anliegen an, kommt jedoch in einem eher schwierigen Moment der allgemeinen Planungen ins Spiel. Damit die fortschreitenden Arbeiten zum Beispiel im Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern nicht zum Teil vergebens gemacht würden, sehen wir eine möglichst zeitnahe Erarbeitung eines Gegenentwurfes als notwendig an. Wir hätten die neue Botschaft gerne noch vor dem neuen Bauprogramm auf dem Tisch gehabt, wir wissen jedoch, dass dies ein sehr sportliches Ziel ist. Wie bereits erwähnt, könnte die vorliegende Initiative bei der Luzerner Bevölkerung durchaus Chancen haben. Aufgrund der nachteiligen Folgen, welche eine Annahme nach sich ziehen könnte, appelliere ich an Sie, einer Rückweisung mit dem Auftrag, einen Gegenentwurf auszuarbeiten, ebenfalls zuzustimmen. Falls die Rückweisung nicht gelingt, werden wir die Initiative ablehnen.

Für die SP-Fraktion spricht Isabella Schwegler-Thürig.

Isabella Schwegler-Thürig: Stellen Sie sich vor, es ist mittags um halb eins, und Sie warten immer noch auf ihre schulpflichtigen Kinder, welche eigentlich jetzt das Mittagessen einnehmen sollten. Diese stehen aber immer noch am Strassenrand und warten. Sie warten, bis kein Auto mehr kommt und sie die Strasse überqueren können. Die Verkehrsampeln wurden nämlich abgebaut und Fussgängerstreifen entfernt, und auf der Kantonsstrasse geniessen jetzt die Autos uneingeschränkten Vortritt und freie Fahrt. Ein anderes Beispiel: Rollatoren müssen im Kanton Luzern neu zwingend mit Sitzflächen ausgerüstet werden,

damit sich die Seniorinnen und Senioren hinsetzen können, sollte es zu lange dauern, bis sie die Strasse überqueren können. Denn kein Auto hält mehr an, weil der MIV uneingeschränkten Vortritt genießt. Stellen Sie sich vor, in Ihrer Gemeinde müssen teilweise mehrere Fussgängerüberquerungen mit behindertengerechten Lifthanlagen gebaut und aus Steuergeldern finanziert werden, damit die Bewohner von der einen auf die andere Strassenseite wechseln können und unten auf der Strasse der MIV ohne Hindernisse und ohne Stau passieren kann. Seien Sie sich bewusst, genau das fordern die Initianten mit der «Anti-Stauinitiative»: eine alleinige Ausrichtung der Kapazität des kantonalen Strassennetzes auf die Nachfrage des MIV. Ich bin Autofahrerin, Velofahrerin, Fussgängerin und öV-Benutzerin. Mit diesen unterschiedlichen Verkehrsmitteln bewege ich mich durch den Alltag. Bei der jeweiligen Wahl spielen ökologische, zeitliche, gesundheitliche und finanzielle Aspekte eine Rolle. Wie oft stehe ich in einem Stau? Ehrlich gesagt, ich stehe äusserst selten im Stau, und wenn, dann einmal kurz vor einer Ampel, bei einer Baustelle oder bei einem Unfall. Dass viele Automobilisten Staus täglich in Kauf nehmen, könnte vielleicht daran liegen, dass sie sogar gerne im Stau stehen. Vielleicht nehmen sie diesen Stau sogar absichtlich in Kauf und planen ihn in den zeitlichen Tagesablauf ein? Täglich ein paar Minuten Entschleunigung, runterfahren, stop and go, Distanz gewinnen, am Morgen zur Familie, am Abend zur Arbeit? Ich stelle mir ernsthaft die Frage: Kann die «Anti-Stauinitiative» einen Stau auf unseren Kantonsstrassen überhaupt ausnahmslos verhindern? Dies zumindest wollen die Initianten der Bevölkerung vorgaukeln, also etwas fordern und versprechen, was in letzter Konsequenz nicht umsetzbar ist? Stau verhindern können die Verkehrsteilnehmenden durch ihr angepasstes und solidarisches Verhalten: den öV benutzen, Fahrgemeinschaften bilden, Distanz zwischen Wohnen und Arbeiten kritisch betrachten, gleitende Arbeitszeitmodelle fordern usw. Stau kann auch durch andere Massnahmen eliminiert werden wie zum Beispiel Temporeduktionen, privilegierte Fahrspuren für den öV und Fahrgemeinschaften, ein attraktives Parkplatzangebot bei Umsteigebahnhöfen und ein unattraktives Parkplatzangebot in städtischen Bereichen. An einigen Grenzübergängen im Tessin werden Autos bevorzugt behandelt, welche mit mehreren Pendlern besetzt sind. Aus folgenden Gründen ist die Anti-Stauinitiative unnötig und falsch: Die Initiative steht im Widerspruch zu verschiedenen im Strassengesetz festgeschriebenen Grundsätzen und im Widerspruch zu den umfassenden Planungen auf Bundes- und Kantonsebene. Sie erschwert Lösungen der vielen Herausforderungen im Bereich der Mobilität. Weder der alleinige Fokus auf die Kantonsstrassen noch die alleinige Ausrichtung auf den MIV sind zielführend. Denkansätze wie zum Beispiel, dass die Nachfrage auch einer vorhandenen Infrastruktur angepasst werden könnte, werden mit der Initiative komplett ausser Acht gelassen. Die totale Priorisierung des MIV gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden ist nicht nur unsolidarisch, sondern unseres Kantons unwürdig. Denken wir an alle Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer. Denken wir an jene Menschen, die sich ein Auto gar nicht leisten können oder den Fahrausweis infolge Krankheit oder fortgeschrittenem Alter abgegeben haben. Sie alle müssten die negativen Folgen dieser Initiative mittragen und ihre eigene Diskriminierung mitfinanzieren. Die Schweiz steht in Bezug auf die Biodiversität bereits im hintersten Teil der Rangliste aller Länder. Was wir jetzt sicher nicht brauchen, ist eine einseitige Förderung des MIV. Die konsequente Umsetzung der Initiative würde nebst einem weiteren Verlust von Biodiversität auch einen massiven Verlust von landwirtschaftlichen Flächen und gravierende finanzielle Forderungen für den Kanton nach sich ziehen. Die Regierung lehnt diese Initiative ohne Gegenvorschlag ab. Auch wenn sie das Anliegen der Initianten anerkennt, steht sie dazu, dass durch diese Initiative das Stauproblem nicht beseitigt werden kann. Dass die Regierung keinen Gegenvorschlag präsentiert, zeigt, dass sie überzeugt ist vom eingeschlagenen Weg, ein umfassendes und der Zeit entsprechendes Mobilitätskonzept zu realisieren. Unser bürgerliches Parlament hat die künftige Mobilitätsentwicklung des Kantons wesentlich geprägt und abgesegnet. Dass jetzt ausgerechnet die bürgerlichen Parteien einen Gegenvorschlag zur «Anti-Stauinitiative» fordern, erstaunt. Das bürgerlich dominierte Parlament glaubt also weder an die Richtigkeit seiner eigenen gefällten Entscheidungen

noch an die Fähigkeiten der eigenen Regierungsräte. Als Kantonsrätinnen und Kantonsräte haben wir uns verpflichtet, die Gesetze zu respektieren. Wenn die «Anti-Stauintiative» sogar angenommen werden soll, welche nachweislich im Widerspruch zu verschiedenen im Strassengesetz festgeschriebenen Grundsätzen, aber auch im Widerspruch zu umfassenden Planungen auf Bundes- und Kantonebene steht, wo oder wie bitte schön können da unsere Gesetze respektiert werden? Für die SP muss eine menschen- und umweltfreundliche Verkehrspolitik dazu beitragen, dass der Autoverkehr sowohl in den Städten als auch in den Agglomerationen abnimmt. Der Verkehr muss vermehrt auf die Schiene verlagert und der öV und Langsamverkehr weiter gefördert werden. Die SP-Fraktion tritt auf die Botschaft ein. Wir folgen der Regierung und lehnen die Initiative ab. Den Antrag der VBK, die Botschaft zurückzuweisen, lehnen wir ebenfalls ab. Wir sind dankbar für unsere demokratischen Rechte, unter anderem auch für das Recht, Initiativen einreichen zu können. Der vorliegenden unsolidarischen und nur auf den MIV ausgerichteten «Anti-Stauintiative», welche wie bereits erwähnt im Widerspruch zu unserem gültigen Strassengesetz steht, können wir für Mensch und Umwelt in unserem Kanton nichts Positives abgewinnen. Wir lehnen deshalb den Antrag von Armin Hartmann auf Annahme der Initiative ab.

Für die G/JG-Fraktion spricht Judith Schmutz.

Judith Schmutz: Wo es staut, soll die Strassenkapazität erhöht werden. Das ist kurz gesagt die Forderung der «Anti-Stauintiative» der Jungen SVP Luzern. Die Initiative will, dass die Kapazität der Kantonsstrassen im Kanton Luzern den heutigen Stand nicht unterschreiten darf. Weiter sollen Busspuren und Busbuchten nur geduldet werden, wenn der Individual- und Gewerbeverkehr dadurch nicht beeinträchtigt werden. Wenn ich das so höre, kann ich nur den Kopf schütteln. Die Initiative widerspricht gelinde gesagt allen kantonalen Planungsinstrumenten wie dem Richtplan, dem Klimabericht, der Mobilitätsstrategie und vielen anderen Verkehrskonzepten, welche wir in den letzten Jahrzehnten mit viel Schweiß und Worten im Rat erarbeitet haben. Wir kämpfen schon lange dafür, dass dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Langsamverkehr endlich Priorität eingeräumt wird. Die «Anti-Stauintiative» wendet sich mit aller Kraft gegen diese Strategie und will den Kanton Luzern ins letzte Jahrtausend zurücktorpedieren. Die Initiative der Jungen SVP Luzern ist somit absolut unvernünftig und klimaschädlich und bringt in keiner Weise einen Mehrwert für die Bevölkerung, sondern nutzt lediglich den Eigeninteressen von wenigen. Die Initiative nimmt zudem keine Rücksicht auf die unterschiedlichen Verhältnisse und Bedürfnisse der verschiedenen Regionen im Kanton Luzern. Gerade in der Stadt Luzern sind die geforderten Massnahmen der Initiantinnen und Initianten nicht umsetzbar und würden den Verkehrsfluss der verschiedenen Verkehrsmittel in keiner Art und Weise verbessern. Die Grünen und Jungen Grünen treten somit auf die Botschaft ein, lehnen aber die vorliegende «Anti-Stauintiative» vehement ab. Bemerkungen zu einem allfälligen Gegenvorschlag: Wie wir schon gehört haben, hat die Kommission mit 9 zu 4 Stimmen entschieden, dass die Botschaft zurückgewiesen werden soll mit einem Auftrag an die Regierung, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Einem möglichen Gegenvorschlag können wir aus verschiedenen Gründen nicht zustimmen. Erstens würde die Zustimmung zu einem Gegenvorschlag der Bevölkerung das Gefühl geben, dass wir der angesprochenen Problematik der extremen und unverhältnismässigen Initiative zustimmen und Handlungsbedarf sehen. Zweitens wurde uns Kommissionsmitgliedern klar aufgezeigt, dass ein Gegenvorschlag juristisch nicht möglich ist und deswegen wegfällt. Drittens liegt es an uns Parteien, unseren Mitgliedern aufzuzeigen, dass diese Initiative nicht umsetzbar ist und sich die aktuelle Verkehrsstrategie in der Vergangenheit bewährt hat und wir uns stetig weiterentwickeln und das Verkehrskonzept mit neuen Planungsinstrumenten optimieren. So ist viertens das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern in der Vernehmlassung. Es wäre absurd, wenn wir nun einem Gegenvorschlag zustimmen würden, ohne das Projekt respektive die Vernehmlassung abzuwarten. Fünftens wissen wir hier drin alle, dass wir unsere selbstgesteckten Klimaziele nur erreichen können, wenn wir den MIV reduzieren. Diese Initiative verunmöglicht dieses Ziel. Zusammenfassend lehnen wir sowohl die Initiative als auch einen möglichen Gegenvorschlag ab. Die Regierung hat in der aktuell vorliegenden

Botschaft klar aufgezeigt, dass auch sie auf einen Gegenvorschlag verzichtet. Wir haben im Kanton Luzern verkehrstechnisch noch viel zu tun und werden uns weiterhin für eine nachhaltigere Mobilität im Kanton Luzern einsetzen. Wie sieht die Zukunft einer nachhaltigen Verkehrspolitik in unserem Sinn aus? Mit der «Anti-Stauinitiative» soll hauptsächlich Stau vermieden werden. Auch wir stehen nicht gerne im Stau. Aber im Gegenzug präsentieren wir klimafreundliche Alternativen, wie wir Stau verhindern möchten: durch Temporeduktionen, weniger MIV auf den Strassen, flächeneffiziente Verkehrsmittel, Carsharing, Mobility Pricing usw. Die Grünen und Jungen Grünen fordern ein Verkehrskonzept, in welchem alle Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen Platz haben und Sicherheit gross geschrieben wird. Dabei müssen die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Langsamverkehrs im Vordergrund stehen. Gleichzeitig müssen wir uns auch eingestehen, dass es für eine funktionierende Verkehrsplanung unter den gegebenen Umständen eine Reduktion des MIV braucht, auch wenn das nicht gerne ausgesprochen wird. Sowohl der Klimabericht des Kantons Luzern als auch jener der Stadt Luzern nehmen Bezug auf die zwingend notwendige Reduktion des MIV und auf Verkehrsabkommen, wenn die gesteckten Klimaziele erreicht werden sollen. Wir müssen Mobilität neu denken. Zusammenfassend lehnt die G/JG-Fraktion die vorliegende Botschaft zur «Anti-Stauinitiative» einstimmig ab. Wir lehnen ausserdem den Antrag der Kommission ab, die Botschaft an den Regierungsrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Für uns kann es keinen nur annähernd verkehrspolitisch sinnvollen und mit unseren hart erarbeiteten Instrumenten funktionierenden Gegenvorschlag zur «Anti-Stauinitiative» geben.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion ist sich mit den Initianten in einem Punkt einig, nämlich mit dem Wunsch, der hinter dem Titel steckt. Staus wollen wir auch nicht. Das ist aber schon alles und das einzige Gemeinsame, denn wie einseitig die Junge SVP dieses Ziel erreichen will, ist gegen alle Regeln der heutigen Verkehrskunde. Der alleinige Fokus auf die Kantonsstrassen und die alleinige Ausrichtung ihrer Leistungsfähigkeit auf den MIV sind nicht zielführend. Die Initiative zeugt von hoher Inkompetenz, von einer Denkweise der 70er-Jahre, von einer Denkweise des letzten Jahrtausends. Das Gegenteil würde geschehen, wenn die Initiative umgesetzt werden müsste. Überall würden mehr Staus entstehen und unseren Kanton in den Stillstand führen. Staus entstehen meistens durch Störungen, das heisst Unfälle, oder durch Überlastung in den Stosszeiten. Die störenden Unfälle passieren überall und zur dümmsten Zeit. Die Überlastung in den Stosszeiten entsteht, wenn Menschen zur gleichen Zeit zur Arbeit oder in den Feierabend fahren. Ich als Bewohner der Tribsenstadt sehe das jeden Tag. Um 17 Uhr ist Feierabend in den grossen Firmen wie der CSS oder der Suva, die Mitarbeitenden fahren mit ihren Autos aus den Tiefgaragen und stehen jeden Tag im Stau, bis sie aus der Stadt gefahren sind. Da hilft ein maximaler Strassenausbau wenig. Schlimm ist in der Initiative die Formulierung «Ausrichtung der Leistungsfähigkeit an der Nachfrage des privaten motorisierten Verkehrs». Die Nachfrage wechselt je nach Saison und Wetter, und sie steigt bei Strassenausbauten mit grösserer Kapazität. Das heisst auch ein Kapazitätsausbau des Strassennetzes verursacht immer Mehrverkehr, sodass dann diese neue Kapazität bald der Nachfrage nicht mehr gerecht wird. Staus und das Verbauen der Landschaft schaukeln sich so gegenseitig nach oben. Das will sicher niemand im ganzen Kanton. Die heutige Leistungsfähigkeit muss einfach optimal ausgenützt werden. Das gilt aber nicht nur für Strassen, sondern generell auch für Infrastrukturen des öV. Der Geltungsbereich der Initiative nur für den MIV ist zu eng. Der öV, der Fuss- und Veloverkehr und die übrigen Verkehrsmittel und somit auch ein grosser Teil des wirtschaftlich notwendigen Verkehrs in den zentralen Lagen werden alle verdrängt und ignoriert. Man muss auch differenzieren, um welches Gebiet es im Kanton geht. Die ländlichen Gebiete haben andere Bedürfnisse als die Stadt und die Agglomeration. Mit der Klimadiskussion, mit der Raumplanung, mit den Agglomerationsprogrammen und vor allem mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern läuft gerade sehr viel, und es gilt deren Resultate abzuwarten. Die GLP steht ein für eine nachhaltige Mobilitätsplanung nach der 4V-Regel – vermeiden, verlagern, verträglich machen und besser verknüpfen. Wir stehen

ein für eine Verkehrsplanung nach dem Prinzip der Flächeneffizienz. Auf den Hauptachsen ist der Betrieb für die Erreichbarkeit immer aufrechtzuerhalten, etwa mit Pfortneranlagen. Das bewährt sich in der Stadt Luzern. Ein Mobility Pricing und die Digitalisierung können ebenfalls einen Beitrag dazu leisten, den Verkehr im heutigen Strassennetz besser zu verteilen. Noch ein kleiner physikalischer Exkurs: Die Leistungsfähigkeit einer Strasse verbessert sich, wenn die Geschwindigkeiten homogener und tiefer werden. Dies spricht für Temporeduktionen in Zentren auf Tempo 30 oder auf Autobahnen auf Tempo 80, wie es heute schon teilweise gemacht wird mit den flexiblen Höchstgeschwindigkeitssignalen auf dem Cityring. Diese Anwendung würde der Umwelt, dem Klima und den lärmgeplagten Strassenanwohnern gefallen und sogar das Anliegen der Initianten auf Leistungssteigerung erfüllen. Bei Annahme der Initiative müsste die Regierung den Auftrag wohl so interpretieren und überall für eine bessere Leistungsfähigkeit die Höchstgeschwindigkeiten reduzieren. Einen Gegenvorschlag haben wir uns inhaltlich auch kurz überlegt, aber wir sind zu keinem guten Ergebnis gekommen. Man müsste formulieren, was mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern sowieso schon jetzt gemacht wird: eine umfassende Gesamtschau mit strategischen Stossrichtungen zur künftigen Ausrichtung und Bewältigung der Mobilität im Kanton Luzern. Wir sind der Meinung, es ist besser und ehrlicher, gemeinsam die Kräfte zu bündeln, um die Initiative zu bekämpfen. Ein nichtssagender Gegenvorschlag macht einmal mehr nur die Politik lächerlich. In diesem Sinn ist die GLP der gleichen Meinung wie der Regierungsrat: Wir lehnen die Initiative ab und sind auch gegen die Ausarbeitung eines Gegenvorschlages.

Josef Schuler: Mir kommt es so vor, als ob das Initiativkomitee ein wenig mit der Frau zu vergleichen ist, die gestikulierend an einer viel befahrenen Strasse steht und über die Strasse gehen will und es nicht schafft. Dann kommt ein junger Mann und fragt: «Gute Frau, soll ich Ihnen helfen, die Strasse zu überqueren? Wir müssen aber ein wenig warten, bis grün ist.» Dann sagt die alte Frau: «Dummer Kerl. Wenn es grün ist, kann ich doch selbst rübergehen!» So kommt es mir ein wenig vor. Es gibt einfach gewisse Regeln, und diese müssen wir im Strassenverkehr alle akzeptieren. Man kann nicht einfach mit dem Kopf durch die Wand. Heute Morgen durfte ich mit Luzia Syfrig aus Hitzkirch nach Sursee fahren. Sie hat mir noch gesagt, dass wir heute ein wenig früher gehen müssten, denn es sei in Sursee Samichlausenmärt. Wenn man der Initiative folgen würde, müsste man auch den Samichlausenmärt in Sursee abschaffen, denn dieser verursacht Stau. Die Initiative funktioniert nicht, wenn man sie auf allen Ebenen umsetzen will. Mit einer Verbreiterung der Strassen hat man die Lösung nicht gefunden. Es gibt immer noch irgendwelche Anlässe, die Stau verursachen. Man muss sich wirklich überlegen, welches Verkehrsmittel man nehmen will und welche Zeit man braucht, um von A nach B zu gelangen. Dafür braucht es individuelle Einzellösungen. Wenn immer möglich fahre ich mit dem Velo von Hitzkirch nach Luzern, um zu arbeiten, auch jetzt in der kalten Jahreszeit, denn das ist effizient für mich. Ich muss nicht irgendwo warten, die Autos stehen immer, und ich kann mit dem Velo vorbeifahren. Jeder muss sich ein wenig an der Nase nehmen und überlegen, wie er von A nach B kommt. Übertragen auf das Beispiel, das ich am Anfang genannt habe, muss man halt dann gehen, wenn es grün ist.

Simone Brunner: Es gilt die «Anti-Stauintiative» ohne Auftrag für einen Gegenvorschlag abzulehnen. Für mich ist es wirklich unverständlich, warum man noch mehr Zeit und Geld in einen Gegenvorschlag investieren soll, welcher nicht zukunftsfähig sein wird, egal wie man ihn ausgestaltet. Die Initiative und ein Gegenvorschlag, dessen Ausgestaltung und Rahmenbedingungen noch offen sind, werden jegliche Bestrebungen zur Senkung des CO₂-Ausstosses torpedieren, der ein sehr gewichtiges Anliegen ist. Ich glaube, wir sind uns heute und waren uns auch in der Vergangenheit grossmehrheitlich darin einig, dass die Zukunft der Mobilität aus einer umfassenden Mobilitätsplanung bestehen soll, die alle Verkehrsmittel einbezieht und Mobilitäts- und Verkehrsformen antizipiert, die vielleicht erst in einigen Jahren massentauglich werden. Die Forderung der Initiantinnen und Initianten ist deutlich: «Die alleinige Ausrichtung der Kapazität des kantonalen Strassennetzes auf die Nachfrage des MIV». Stellen Sie sich das doch einmal bildlich vor. Manchmal hilft es, die

Augen zu schliessen, um sich vorzustellen, wie die Forderung effektiv umgesetzt aussehen könnte. Behalten Sie das Bild vor Augen, und überlegen Sie sich, wie das bei einem Gegenvorschlag aussehen könnte. Ich sehe eine Betonwüste, und bei einem Gegenvorschlag maximal eine Betonwüste light. Ich bin enttäuscht von der Mitte und der FDP. Wir beraten im Januar den Klimabericht. Heute konnte man in der Zeitung lesen, wie wichtig Ihnen Klimaschutzmassnahmen sind. Jetzt einen Gegenvorschlag zu fordern, ist definitiv das falsche Zeichen. Es zeigt einmal mehr, dass Sie bei der Forderung von Klimamassnahmen immer noch auf Haltungssuche sind. Vor allem ist es ein Hintertürchen, um irgendwo noch eine MIV-Förderung hineinzubringen. Unmöglich also, dass auch ein Gegenvorschlag, der im Kern das Anliegen der Initiantinnen und Initianten aufnimmt, im Einklang steht mit unseren Verkehrs- und Klimazielen. Darum gehören diese Initiative wie auch ein möglicher Gegenvorschlag in den Shredder. Ich empfehle Ihnen allen dringend, dem Antrag der Regierung zu folgen und die Initiative ohne Auftrag für einen Gegenvorschlag abzulehnen.

Korintha Bärtsch: Ich habe lange nicht verstanden, wie man auf die Idee kommt, einen Gegenvorschlag zur «Anti-Stauinitiative» zu fordern. Aber jetzt ist mir ein Licht aufgegangen. Die Mitte-Parteien, die Mitte und die FDP, haben Angst, ihren Wählerinnen und Wählern zu sagen, dass die «Anti-Stauinitiative» eine polemische Initiative ist und es eigentlich nur eine Lösung gibt, nämlich die Ablehnung der Initiative. Verkehrspolitik ist keine harmonische Geschichte, die drei V heissen nicht «verliebt, verlobt, verheiratet», aber sprechen müssen wir trotzdem miteinander wie in einer Beziehung. Wir müssen darüber diskutieren, wie wir in die Zukunft gehen wollen. Das Credo der vier V hat Andás Özvegyi bereits ausgeführt: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten und Verkehr vernetzen mit Mobilitätsdrehscheiben. Diese vier V sind in breiten Kreisen akzeptiert und anerkannt, Planerkreise arbeiten damit, und sie werden umgesetzt. Genau das macht auch die Regierung. Mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern gehen wir in diese Richtung. Das ist der Gegenvorschlag zu dieser Initiative. Wir kommen nicht darum herum, wir müssen das Kind endlich beim Namen nennen. Für eine zukünftige Mobilitätspolitik müssen wir alle Verkehrsarten angehen. Wenn man die räumlichen und finanziellen Möglichkeiten anschaut, müssen wir sagen, dass der MIV heute doch ein wenig zu dominant ist. Wir müssen erkennen, dass es nicht wie bisher weitergehen kann, immer schneller, immer weiter geht nicht. Wenn ich mit Ihnen im Gespräch diskutiere, höre ich oft, dass genau die Strategieansätze des Projektes Zukunft Mobilität im Kanton Luzern mit Mobilitätsdrehscheiben gelebt werden. Sie werden von Ihnen in diesem Saal gelebt. Sie können also auch ein Vorbild sein, wenn Sie die Initiative zur Ablehnung empfehlen. Sie fahren mit dem Auto an eine Mobilitätsdrehscheibe und steigen dort auf die S-Bahn um, wenn Sie in ein Zentrum fahren wollen. Das ist doch genau der gute und wichtige Punkt dieser Strategie, der regionale Ansatz. Je nach Raum, in dem wir uns bewegen, priorisieren wir andere Verkehrsmittel. Im urbanen Raum ist das eher der aktive Verkehr; das Velo und das Zu-Fuss-Gehen sind ganz wichtig. Auch der öffentliche Verkehr ist wichtig. Wenn man auf dem Land vom Hof ins Dorfzentrum fährt, wird das wohl eher mit dem Auto sein als mit dem Pferd oder zu Fuss. Ich appelliere an Sie: Seien Sie nicht nur Entscheidungsträgerinnen und -träger, seien Sie auch Meinungsmacherinnen und Meinungsmacher in Ihren Parteien, und getrauen Sie sich hinzustehen und zu sagen, dass Ihre Verkehrspolitik anders aussieht. Lehnen Sie die Initiative ab und unterstützen Sie den Gegenvorschlag mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern.

Für den Regierungsrat spricht Finanzdirektor Reto Wyss.

Reto Wyss: Vorab möchte ich der VBK unter dem Vorsitz von Pius Kaufmann für die geführte Diskussion danken. Die Mobilität nimmt laufend zu, das nehmen wir alle auch täglich zur Kenntnis. Die Initiative fordert einen generellen Ausbau der Infrastruktur zugunsten des MIV. Wir sind der Meinung, dass das einerseits nicht realistisch ist und andererseits aufgrund der aktuellen Situation nicht zeitgemäss. Wir diskutieren in diesen Monaten im Rat ganz andere Themen, und wir haben ganz andere strategische Zielsetzungen. Für die Herausforderungen der Mobilität setzen der Kanton Luzern und wir

als Regierung auf das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern. Das Vorhaben setzt auf die Koordination der unterschiedlichen Infrastrukturen und der verschiedenen Verkehrsträger. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass man offenbar befürchtet, das Vorhaben der Initiative könnte mehrheitsfähig sein. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass das geplante Vorgehen zur Sicherstellung der Mobilität, wie wir es sehen – nämlich ein koordiniertes Vorgehen mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern –, sich einerseits erklären lässt und andererseits für die Stimmberechtigten auch nachvollziehbar ist. Selbstverständlich haben wir die Möglichkeit eines Gegenvorschlages diskutiert. Dies wurde in den Fraktionsvoten zum Ausdruck gebracht. Es ist aus unserer Sicht realistisch nicht möglich, und es wäre schwierig, das vernünftig auf Gesetzesstufe zu verankern. Im Namen der Regierung bitte ich Sie daher, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Wir lehnen auch den Antrag von Armin Hartmann ab. Ich bitte Sie, die Initiative abzulehnen.

Antrag VBK: Rückweisung.

Auftrag an den Regierungsrat:

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Gegenentwurf auszuarbeiten.

Der Rat stimmt dem Rückweisungsantrag mit 73 zu 41 Stimmen zu. Der Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative «Anti-Stauinitiative» wird somit an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Auftrag an den Regierungsrat für die Ausarbeitung eines Gegenvorschlages.