

Antwort auf die Interpellation 185

Auswirkungen der Anti-Stauinitiative auf die städtische Mobilitätspolitik

Mario Stübi namens der SP-Fraktion vom 22. Juni 2022
StB 770 vom 7. Dezember 2022

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 9. Februar beantwortet.

Ausgangslage

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

Der Interpellant schätzt die Anti-Stauinitiative wie folgt ein: «Auf Ebene des Kantons Luzern ist eine Volksinitiative eingereicht worden, welche bei einer Annahme durch die Stimmbewölkerung das Potential hat, den städtischen Zielen und Strategien für eine zukunftsorientierte Mobilitäts-, Wohn- und Klimapolitik zuwiderzulaufen («Anti-Stauinitiative»). Der Regierungsrat schickt nun einen Gegenvorschlag in die Vernehmlassung, der diese Zielkonflikte nur teilweise abzuschwächen vermag. Angesichts dieser Ausgangslage bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen».

Zu 1.:

Welche politischen Auswirkungen auf die Stadt Luzern sieht der Stadtrat derzeit bei Annahme der Initiative?

Die Initiativforderungen gelten primär für Kantonsstrassen. Wenn keine Reduktion der MIV-Kapazität auf Kantonsstrassen möglich ist, sind Ausbauten für den Radverkehr und auch Busbevorzugungsmassnahmen auf Kantonsstrassen kaum möglich. Die Ziele hinsichtlich einer nachhaltigen städtischen Mobilität, wie diese in den strategischen Grundlagen verankert sind, wären nicht erreichbar. Konkret wäre die angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelzusammensetzung (Modalsplit) erschwert. Der Stadtrat sieht bei einer Annahme der Initiative viele Verkehrsprojekte als blockiert bzw. durch jahrelange juristische Abklärungen verzögert.

Die Annahme der Initiative hätte auch Konsequenzen hinsichtlich der Energie- und Klimapolitik. Da der Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag zur Zielerreichung leisten muss, ist eine Verlagerung auf flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel und eine Dekarbonisierung notwendig. Bei einer Annahme der Initiative können die städtischen und die kantonalen Energie- und Klimaziele kaum erreicht werden.

Zu 2.:

Welche sieht er bei Annahme des Gegenvorschlags?

Der Gegenvorschlag stützt sich auf eine Gesamtverkehrssicht und die Gesamtkapazität. Damit wäre es möglich – je nach räumlicher Situation –, flexibel zu reagieren. Die angestrebte Verkehrsverlagerung auf flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel im städtischen Raum erscheint bei einer Annahme des Gegenvorschlags als möglich.

Zu 3.:

Bei welchen überwiesenen Vorstössen und Protokollbemerkungen aus dem Grossen Stadtrat wäre deren Umsetzung in der Folge in Frage gestellt?

Der Stadtrat verzichtet auf eine Auflistung aller Vorstösse und Protokollbemerkungen, denn es handelt sich um die Mehrheit aller Vorstösse und Protokollbemerkungen, die einen Bezug zu Kantonsstrassen in der Stadt Luzern haben. Darüber hinaus wären die flankierenden Massnahmen zu den grossen Infrastrukturprojekten wie dem Bypass und dem Durchgangsbahnhof (DBL) sowie Massnahmen für die Aufrechterhaltung des Verkehrs, insbesondere des Busverkehrs, während der Bauphasen gefährdet.

Im Bericht des Bundesamts für Verkehr zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050, welcher am 22. Juni 2022 in die Vernehmlassung gegeben wurde, sind die Ziele der Bahn 2050 formuliert. Eine Annahme der «Anti-Stauintiative» würde die mit dem DBL beabsichtigte Veränderung des Modalsplits verringern und dazu führen, dass der DBL eine ungenügende Verlagerungswirkung auf die Bahn ausweist.

Zu 4.:

Hat sich der Stadtrat mit einer Vernehmlassungsantwort in den Meinungsbildungsprozess auf Kantons-ebene eingebracht? Wenn ja, mit welchem Inhalt? Wenn nicht, warum nicht?

Die Stadt Luzern hat sich als Mitglied des Verbands Luzerner Gemeinden (VLG) und von LuzernPlus an der Vernehmlassung beteiligt. Sowohl der VLG als auch LuzernPlus lehnen die Initiative klar ab und unterstützen den Gegenentwurf. Auch aus Sicht der Stadt Luzern ist die Initiative abzulehnen. Den Gegenvorschlag beurteilt der Stadtrat als gangbaren Kompromiss.

Zu 5.:

Wird sich der Stadtrat mit einer Abstimmungsparole zu den beiden Vorlagen an die Öffentlichkeit wenden?

Die Initiative tangiert die verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Luzern. Der Stadtrat wird sich zu gegebener Zeit öffentlich dazu äussern.

Zu 6.:

Welche Abstimmungsempfehlung würde der Stadtrat zum heutigen Zeitpunkt zu den beiden Vorlagen formulieren?

Siehe Antworten auf die Fragen 4 und 5.