

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 12. September 2023
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

P 859 Postulat Zbinden Samuel und Mit. über autofreie Sonntage im Kanton Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.
Samuel Zbinden hält an seinem Postulat fest.

Samuel Zbinden: Für einmal gehören die Kantonsstrassen um den Sempacher- oder Baldeggersee nicht den Autos, sondern allen anderen: Velos, Trottinetten, Inlineskates, E-Bikes, Rollstühlen und allen anderen Arten nicht motorisierter Gefährte. Am Strassenrand und auf abgesperrten Parkplätzen gibt es Glace, Essens- und Getränkestände und Spiele. Das ist nicht etwa mein naiver Wunschtraum, sondern ein Anlass, den Sie wohl alle kennen, der «SlowUp». Seit Jahren wird dieser am Sempacher- und am Baldeggersee erfolgreich durchgeführt, diesen Sommer mit Zehntausenden Besuchenden rund um den Sempachersee – ein klassisches Beispiel für einen erfolgreichen autofreien Sonntag. Andere Beispiele für autofreie Tage gibt es zur Genüge. Schweizweit kennen wir das Beispiel von 1973 infolge der Ölkrise. Die Stadt Bern führt solche autofreien Tage in verschiedenen Quartieren durch. Seit letztem Jahr gibt es diesen Beschluss auch im Kanton Glarus: Die Strasse ins Klöntal soll mehrmals jährlich autofrei werden. Genau dieser Entscheid hat mich zu diesem Postulat bewogen. Was Glarus kann, das kann Luzern schon lange, nicht nur in Bezug auf das Stimmrechtsalter 16. Wäre es nicht toll, wenn wir nicht nur alle zwei Jahre einen Slow-up hätten, sondern mehrere, auf den ganzen Kanton verteilte autofreie Sonntage? Mögliche Streckenabschnitte gibt es genügend. Mit autofreien Sonntagen würden wir nicht nur Freiraum und ein tolles Erlebnis für die Bevölkerung schaffen, sondern wir würden auch für unser Ziel sensibilisieren, Verkehr zu vermeiden und zu verlagern. Wir könnten aufzeigen, wie Mobilität ohne Auto aussehen könnte und dass der Strassenraum nicht nur dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gehören muss. So könnten wir dem Ziel, das wir dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Projekt Zumolu) verfolgen, einen kleinen Schritt näherkommen. Beim Lesen der Stellungnahme der Regierung wurde ich fast schon euphorisch. Die Regierung hat unserem Anliegen in fast allen Punkten zugestimmt. Trotzdem will sie nicht aktiv werden, sondern sie will lieber warten, bis andere etwas tun, entweder Private, Gemeinden, Städte oder der Bund. Der Grünen Fraktion erschliesst es sich nicht, warum der Kanton als einzige Ebene nicht selbst aktiv werden soll. Einerseits hat er ein klares Ziel, das er mit dem Projekt Zumolu erreichen will, und andererseits sind die meisten Strassen in kantonaler Kompetenz. Werden wir also aktiv und gehen einen Schritt in Richtung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität. Ich bitte Sie deshalb, der Erheblicherklärung zuzustimmen.

Sarah Bühler-Häfliger: Die SP-Fraktion unterstützt das Postulat. Gemäss der Mobilitätsplattform «Luzernmobil» ist der Freizeitverkehr mit 46 Prozent der wichtigste Mobilitätszweck im Kanton Luzern. Der Regierungsrat anerkennt, dass die Reduktion des MIV ein zentraler Prozess auf dem Weg zum Ziel «null Treibhausgasemissionen bis 2050» ist. Regierungsrat Fabian Peter hat heute bereits einmal erklärt, dass der Hebel beim öffentlichen Verkehr (öV) und beim MIV anzusetzen sei. Dafür hat der Kanton in seiner Verkehrsplanung die vier Strategien «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» festgesetzt. Nun liegt ein Vorschlag vor, wie wir auf dem Weg zu diesem Ziel einen Schritt weiterkommen können. Bereits 1973 wurde erkannt, dass mit der einfachen Massnahme eines autofreien Sonntags Benzin und Öl eingespart werden können und man so von ausländischen Importen ein Stück unabhängiger wird. Doch wenn es damals vor allem um wirtschaftliche Unabhängigkeit ging, erkennen wir heute auch, dass weniger Lärmemissionen und eine bessere Luft unserer Gesundheit und Lebensqualität zuträglich sind. So stellt jeder nicht gefahrene Autokilometer eine CO₂-Einsparung von 135 Gramm dar. Da wir uns wohl alle einig sind, dass der MIV für viele Wirtschaftszweige gerade auf dem Land wichtig ist, bieten der MIV und der Freizeitverkehr eine gute Möglichkeit, um auf Alternativen der Fortbewegung aufmerksam zu machen, denn darauf zielt die Idee der autofreien Sonntage ab. Hier gibt es wohl den grössten Anteil an Freizeitverkehr, der frei von wirtschaftlichem Druck auch einmal andere Mobilitätsformen ausprobieren kann. Dass dies durchaus genussvoll und mit Spass verbunden sein kann, beweisen die bisherigen erfolgreichen Slow-up-Anlässe. Damit auch Regionen auf der Landschaft gemäss ihren Bedürfnissen von der Möglichkeit der autofreien Sonntage profitieren können, wäre es zu überlegen, die Verfahren für diese Bewilligungen an die Autonomie der Gemeinden zu übergeben, denn diese wissen am besten, in welcher Form und auf welchen Strassen so ein autofreier Sonntag umgesetzt werden kann. Mit den so entstehenden Anlässen könnte eine Gemeinde auch ihre Standortattraktivität stärken. Nutzen wir die Chance, mit verschiedenen Initiativen Angebote zur Mobilität aufzuzeigen und gleichzeitig etwas für das Klima zu tun.

Riccarda Schaller: Die Regierung unterstützt die meisten Forderungen des Postulats inhaltlich, kommt aber zum Schluss, dass es besser ist zu warten, bis jemand anderes die Initiative ergreift. Es scheint hier etwas Kultur zu sein, darauf zu warten, bis jemand anderes die Initiative ergreift, bevor man selbst Gelder spricht oder Massnahmen ergreift. Das ist manchmal berechtigt, aber nicht immer. Ich finde es dann nicht berechtigt, wenn man Vorstösse macht, Gesetze schreibt und Projekte wie das Zumolu verabschiedet. Mit diesen Massnahmen wollen wir ja die Reduktionsziele erreichen. Es ist nur folgerichtig, wenn der Kanton ein Zeichen setzt, um etwa die Ziele aus dem Projekt Zumolu oder die Klimaziele zu erreichen.

André Marti: Das Postulat ist unnötig. Natürlich besteht Handlungsbedarf für eine ökologischere Mobilität. Das muss aber ohne Verbote möglich sein. Das Postulat ist jedoch ein Musterbeispiel für eine Verbotspolitik. Zuerst sollen Strassen gesperrt werden, dabei werden explizit Strecken genannt, beispielsweise um den Sempacher- oder Baldeggersee. Dann sollen wir hoffen, dass diese Strecken mehrmals im Jahr sinnvoll für Veranstaltungen genutzt werden. Falls nicht, kann man immerhin auf der Kantonsstrasse spazieren und sich inspirieren lassen, wie eine solche autofreie Welt so wäre. In den ländlichen Gegenden erzeugt diese Massnahme automatisch Ausweichverkehr und damit mehr gefahrene Kilometer. Das soll ökologisch sein? Das Ziel des Postulanten ist, der Bevölkerung dadurch die Vorzüge des nachhaltigen Verkehrs und des öV aufzuzeigen. Fahren Sie doch einmal mit dem öV um diese beiden Seen. Ich bin mir sicher, dass das MIV-Verbot von der betroffenen Bevölkerung als Schikane empfunden wird. Heute ist genau die umgekehrte

Herangehensweise Realität, wenn es autofreie Strassen braucht. Die Kantonsstrassen sind grundsätzlich für die Mobilität da, das wird auch in einer künftig fossilfreien Mobilität so sein. Das ist auch gut so. Falls die Strassen für einen Event wie beispielsweise den Slow-up gesperrt werden sollen, ist man auf allen Ebenen offen dafür. Diese Sperrungen zugunsten von guten und bei der Bevölkerung beliebten Anlässen werden bereits vorgenommen. Gerade Slow-ups haben heute schon den Effekt einer Sensibilisierung. Deshalb besteht auch kein Handlungsbedarf. Die Regierung hält in ihrer Stellungnahme zu Recht fest, dass die bisherige Praxis richtig ist und der Strategie und den Zielen des Projekts Zumolu nicht widerspricht. Die FDP-Fraktion ist gleicher Meinung wie die Regierung und lehnt das Postulat ab.

Gaudenz Zemp: Ich habe mich spontan zu einem Votum entschieden, weil einige junge Ratsmitglieder die autofreien Sonntage der 70er-Jahre als gute Vorlage für neue Aktionen gesehen haben. Die Ölkrise und die in der Folge ergriffenen Massnahmen taugen meiner Meinung nach nicht als Vorbild. Offenbar hat der Geschichtsunterricht in den Schulen diesbezüglich nicht ganz funktioniert. Ich bin damals als 10-Jähriger mit den Rollschuhen über die Seeburg gekurvt und erlaube mir deshalb eine kleine Richtigstellung. Die Ölkrise von 1973 hat 1974 zu einer Schrumpfung der Wirtschaft geführt. Beim Bruttoinlandprodukt kam es zu einem Rückgang von 7 Prozent. Das ist seit dem 2. Weltkrieg und bis heute der höchste Wert. In der Folge ist die Arbeitslosigkeit angestiegen, was wiederum zu sozialen Spannungen geführt hat. Ökologisch gesehen hatten alle diese kurzfristigen Massnahmen – nicht nur der autofreie Sonntag – überhaupt keinen nachhaltigen Effekt. Ökonomisch gesehen war es das totale Desaster und führte zu unproduktiven gesellschaftlichen Spannungen. Man kann jetzt zwar für autofreie Sonntage sein, aber man sollte sich dabei nicht an den 70er-Jahren orientieren. Die Jahre um die Ölkrise sind viel mehr Beispiel dafür, dass solche schockartigen Massnahmen und eine solche panikartige Politik nicht sinnvoll sind. Sie würgen die Möglichkeit der Privatpersonen und der Wirtschaft ab zu investieren. Wir müssen aber investieren können. Es braucht enorme Investitionen, um den Wandel in Gang zu bringen. Wir sollten also für eine Kontinuität und eine florierende Wirtschaft kämpfen, dies aber ohne Brüche oder Panik. Ob vorgeschriebene Slow-ups mit Inlineskaten und Trottinettfahrten der richtige Weg dorthin sind, muss jeder selbst wissen.

Gian Waldvogel: Ich hatte kürzlich an einem Samstagabend das Vergnügen, in Lugano am Quai zu sein. Während mehreren Wochen im Sommer darf in den Abendstunden kein Auto dem Quai entlangfahren. Die Bevölkerung war anwesend, es wurde Musik gespielt, und verschiedene Stände waren aufgebaut. In den Läden wurde eingekauft, und die Stimmung war genial. Es müsste kultiviert werden, dass öffentlicher Raum für andere Zwecke und mit viel mehr Lebensfreude effizient genutzt werden kann als nur mit Autos. Wenn Lugano das kann – das meiner Meinung nach ein sehr schlechtes öV-Netz hat –, sollte so etwas beispielsweise auch in der Stadt Luzern möglich sein. Es ist kein Diktat oder kein Verbot, sondern ein Angebot. Wenn es Leute gibt, welche diesen Raum befristet beleben möchten, sollte der Kanton mit gutem Beispiel vorangehen. Genau das fordert das Postulat. Er soll Räume schaffen, um den öffentlichen Raum begrenzt für anderes zu nutzen als nur mit dem Auto. Wir müssen mittel- bis langfristig unser Verhalten ändern und andere Qualitäten erkennen. In vielen Städten mit einem prosperierenden Tourismus, beispielsweise in Italien, wurde der Verkehr praktisch ganz gestoppt, und nur noch wenige Anwohnende haben ein Zufahrtsrecht. Dort funktioniert das. Die Leute wollen diese Altstädte besuchen. Wir müssen autofreie Zonen kultivieren und erlebbar machen. Der Kanton soll im Rahmen der Klimastrategie und der neuen Mobilitätstrategie genau das tun. Ich bitte Sie, der Erheblicherklärung zuzustimmen.

Martin Waldis: Es fasziniert mich immer wieder, welche interessanten Vorstösse aus dieser Richtung eingereicht werden. Ich als Neuling kann nur staunen, dass wir über solche Fragen überhaupt diskutieren. Was gibt einem die Motivation, ein Postulat mit diesem Inhalt einzureichen? Steht tatsächlich der Klimaschutz im Vordergrund, oder verleiht der Aspekt «Nice to have» den nötigen Schreibtrieb? Es werden mehrere autofreie Sonntage auf ausgewiesenen Hauptstrassen gefordert. Ich habe den Eindruck, dass diese eher in der Stadt vorgehesehen sind, das beruhigt mich als Vitznauer natürlich. Die Hauptstrassen verbinden unsere Luzerner Gemeinden, deshalb kann man sie auch nicht blockieren und zu einem Tummelplatz für Freizeitaktivitäten und sogenannten Workshops machen. Laut Postulat soll man auf diesem Weg die verschiedenen Fortbewegungsmittel kennenlernen und zum Umsteigen motiviert werden. Temporäre Strassensperrungen werden bereits bei verschiedenen Anlässen angewendet, etwa für Slow-ups, diverse Umzüge usw. Diese Strassensperrungen sind mit einem grossen Aufwand verbunden: Es braucht ein Sicherheitskonzept und ein Abfallmanagement, und auch die Blaulichtorganisationen dürfen nicht ausser Acht gelassen werden. Laut Stellungnahme der Regierung soll das Anliegen auf nationaler Ebene angegangen werden. Dazu braucht es aber keinen Input aus dem Kanton Luzern. Den wirtschaftlichen Aspekt hat die FDP-Fraktion in ihrem Votum aufgezeigt. Die Regierung zeigt auf, welche Vorgehensweise sie zum Wohl des ganzen Kantons als richtig erachtet. Die SVP-Fraktion begrüsst die Meinung der Regierung und bittet Sie, das Postulat abzulehnen.

Pius Kaufmann: Die Mitte-Fraktion folgt der Regierung und lehnt das Postulat ab. Die Sperrungen von ausgewiesenen Kantonsstrassen sind schon möglich, wie etwa beim diesjährigen Musikfest in Ruswil, beim Innerschweizer Schwingfest in Dagmersellen, beim Slow-up um den Sempachersee oder beim Swiss City Marathon in Luzern. Man muss sich bewusst sein, was das heisst und mit welchem Aufwand dies verbunden ist, wenn beispielsweise die Seebrücke gesperrt wird. Die Feuerwehr der Stadt Luzern muss ihre Einsatzbereitschaft sicherstellen und Fahrzeuge zum Teil auf der anderen Seite der Seebrücke positionieren. Wir müssen realistisch bleiben. Einfach nur eine Hauruckübung durchzuführen, ist nicht möglich, sondern es muss alles gut durchdacht und organisiert sein. Wir haben sehr viele Beispiele im Kanton Luzern, wo das auch funktioniert. Freuen wir uns also an den funktionierenden Beispielen und verfügen nicht etwas vom Kanton, das Auswirkungen auslöst, deren man sich beim Schreiben des Postulats wahrscheinlich nicht bewusst war.

Guido Müller: Ich bin 1973 mit den Rollschuhen und dem Velo auf den autofreien Strassen gefahren. Ich kann mich daran erinnern, dass wir das nicht einfach aus Spass getan haben, sondern wegen der Ölkrise. Die OPEC-Staaten haben ihr Öl als Druckmittel eingesetzt und uns den Ölhahn zugekehrt. Das war eine ganz andere Voraussetzung als heute. Damals konnte nicht konsumiert werden, weil es kein Öl gab. Heute sieht man, wie verheerend es ist, wenn auf Konsum verzichtet wird und man davon ausgeht, dadurch die Welt retten zu können. Das ist der grosse Denkfehler der grünen Umweltpolitik, ein gutes Beispiel ist Deutschland. Natürlich kann jeder freiwillig auf Konsum verzichten, aber wir sprechen hier von einem verordneten Verzicht, von Planwirtschaft. Wenn der Deutsche oder der Schweizer weniger Öl verbraucht, heisst das nicht, dass deswegen auf der ganzen Welt weniger Öl verbraucht wird, sondern es führt zu einer Kompensation. Dank dem günstigen Ölpreis können sich Einwohner von Drittweltländern und Schwellenländern ein Auto anschaffen, die sich das früher nicht leisten konnten. Sie bewegen sich mit diesem Auto durch die Welt und belasten die Umwelt dadurch zusätzlich. Es gibt Statistiken, die das ausweisen. Mit solchen planwirtschaftlichen Massnahmen lässt sich vielleicht das schlechte Gewissen grüner Politiker beruhigen, unserer Umwelt erweisen wir damit einen Bärenienst, der unsere

Umweltprobleme nicht verbessert.

Korintha Bärtsch: So viele Haare in der Suppe, wie sie Pius Kaufmann für die Umsetzung von autofreien Sonntagen gesucht hat, gibt es hoffentlich nicht. Escholzmatt-Marbach kennt den Motorradverkehr über den Schallenberg, und auch Vitznau wird von vielen Motorrädern passiert. Die Ruhe, welche sich die Dorfbewohnerinnen und -bewohner bei einem autofreien Sonntag gönnen könnten, wäre super. So ist es im Stilfser Joch: Einmal im Jahr ist das Stilfser Joch für Velofahrerinnen und -fahrer sowie für Bikerinnen und Biker reserviert und kein Motorrad fährt darüber. Ich finde das eine super Möglichkeit. Das gleiche geschieht in Bologna oder jeden Sonntag in Paris in den Quartieren. Diese Ruhe geniessen die Quartierbewohnerinnen und -bewohner. Ich hätte verstanden, wenn André Marti die Vergnügungskultur dieses Vorstosses angeprangert hätte, aber eine Verbotskultur zu suchen, finde ich doch etwas weither geholt. Es geht um das Vergnügen auf den Strassen, dass der Strassenraum als Lebensraum genutzt werden kann. Jedes Fest, das auf diese Weise stattfindet, ist ein tolles Fest. Der grosse Strassenraum wird so gut genutzt. Der Strassenraum ist Lebensraum. Wenn Sie dem Postulat heute nicht zustimmen wollen, können Sie im November unserer Initiative zustimmen. Die Siedlungsorientierung des Strassenraums in den Dorfzentren ist ein erster Schritt, die weiteren Schritte werden folgen, davon ich überzeugt, auch wenn es noch zehn Jahre dauern wird.

Sarah Bühler-Häfliger: Gaudenz Zemp hat in seinem Votum auf die Wirtschaftskrise hingewiesen. Die Wirtschaftskrise ist damals nicht aufgrund der autofreien Sonntage entstanden, sondern aufgrund der Gegenmassnahmen. Unsere Vorfahren hatten eine kreative Idee, um diese Krise zu bewältigen. Ich finde, wir könnten das als Anregung zur Bewältigung der heutigen Probleme sehen. Wenn wir kreativ sind, finden wir ja vielleicht sogar eine Lösung.

Fabian Peter: Ihr Rat hat bekanntlich beschlossen, dass unser Kanton bis 2050 klimaneutral werden muss. Mit dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik und den daraus abgeleiteten Massnahmen haben wir den Weg zu diesem Ziel beschlossen. Der Verkehr macht rund einen Drittel der Treibhausgasemissionen aus. Es ist also eminent wichtig, dass wir die Emissionen des Verkehrs schnell reduzieren. Dazu braucht es auch Sensibilisierungsmassnahmen wie Slow-ups oder ein Mobilitätsmanagement wie «Luzernmobil». Kantonsstrassen für Anlässe wie Slow-ups zu sperren, ist aus Sicht unseres Rates sehr gut möglich. Dafür müssen die nötigen Gesuche eingereicht werden. Autofreie Sonntage im ganzen Kanton sehen wir allerdings nicht als unsere Aufgabe. Dafür wäre eine nationale Koordination nötig. Wir beantragen Ihnen deshalb, das Postulat abzulehnen.

Der Rat lehnt das Postulat ab. Das Resultat kann infolge Ausfall des elektronischen Abstimmungssystems nicht in Zahlen wiedergegeben werden. Gemäss § 60 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Kantonsrates erheben sich die Ratsmitglieder bei einem Ausfall des elektronischen Abstimmungssystems zur offenen Stimmabgabe von den Sitzen.