

Hochdorf, den 30. Juni 2022

An das
Schweizerische Bundesgericht
29, Avenue du Tribunal fédéral
1000 Lausanne 14

Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gegen das Urteil 7H 21 6 der 4. Abteilung des Kantonsgericht Luzern vom 23. Mai 2022

Sehr geehrte Bundesrichterinnen und Bundesrichter, sehr geehrte Damen und Herren

1. Mit dem vorliegenden Schreiben möchte ich eine Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten einreichen gegen das Urteil 7H 21 6 der 4. Abteilung des Kantonsgericht Luzern vom 23. Mai 2022, das ich Ihnen in der Beilage zustelle (Beilage 1).
2. Ich habe das Urteil am 31. Mai 2022 erhalten. Die dreissigtägige Beschwerdefrist läuft somit bis am 30. Juni 2022. Die vorliegende Eingabe erfolgt somit innerhalb der Beschwerdefrist.
3. Ich bitte Sie, sämtliche Unterlagen des Verfahrens bei der Vorinstanzen einzuholen und in das Verfahren zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde einzubeziehen.

Vorgeschichte

4. Am 8. August 2019 wurde der Gemeinde Hochdorf die Gemeindeinitiative "Hochdorf ist bereit für emissionsfreie Fahrzeuge" zur Vorprüfung eingereicht. Mit Beschluss vom 14. August 2019 hat der Gemeinderat von Hochdorf den entsprechenden Unterschriftenbogen formell für gültig erklärt. Am 22. Oktober 2019 hat das Initiativkomitee bei der Gemeinde den letzten Teil der unterzeichneten Unterschriftenbogen eingereicht. Am 30. Oktober 2019 hat der Gemeinderat festgestellt, dass die Initiative die erforderliche Mindestzahl von 500 gültigen Unterschriften überschritten hatte und somit die Initiative formell zustande gekommen war. Am 26. März 2020 fällte der Gemeinderat den Beschluss, die Initiative materiell für ungültig zu erklären. Dagegen reichten das Initiativkomitee vertreten durch R. B. sowie R. B. als Einzelperson am 11. Mai 2020 beim Regierungsrat Stimmrechtsbeschwerde ein. Mit Schreiben vom 1. Dezember 2020 teilte der Regierungsrat den Beschwerdeführenden mit, dass ihre Beschwerde abgewiesen wird. Dagegen erhoben das Initiativkomitee und R. B. als Einzelperson am 4. Januar 2021 innert der Beschwerdefrist

Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Kantonsgericht Luzern. Dieses wies die Beschwerde mit dem oben erwähnten Urteil ab. Die vorliegende Beschwerde richtet sich gegen dieses Urteil.

Zur Beschwerdelegitimation

5. Mit seinem Urteil hat das Kantonsgericht die Verwaltungsgerichtsbeschwerde abgewiesen. Ich bin dadurch formell beschwert. Als Unterzeichner der Gemeindeinitiative, um deren Beurteilung es geht, sowie als Mitglied des Initiativkomitees bin ich vom Entscheid besonders berührt und habe ein schutzwürdiges aktuelles Interesse an der Änderung des Entscheids. Am Verfahren vor der Vorinstanz habe ich teilgenommen. Ausserdem bin ich in der Gemeinde Hochdorf, in welcher die zu beurteilende Gemeindeinitiative eingereicht wurde, stimmberechtigt.
6. Damit bin ich gemäss Art. 89 Abs. 1 BGG sowie gemäss Art. 89 Abs. 3 BGG zur Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten berechtigt.

Verletzung des Initiativrechts

Allgemein

7. Stimmberechtigte Einwohner der Gemeinde Hochdorf haben ein Initiativrecht auf Gemeindeebene gestützt auf Art. 34 BV, § 17 der Verfassung des Kantons Luzern sowie § 10 der Gemeindeordnung der Gemeinde Hochdorf. Auf Gemeindeebene ist dieses Initiativrecht wie folgt formuliert: „Mit der Gemeindeinitiative in Form eines ausgearbeiteten Entwurfs oder einer Anregung können die Stimmberechtigten die Abstimmung über ein Sachgeschäft der Gemeinde verlangen, das in ihrer Zuständigkeit liegt.“ Im folgenden wird dargelegt, dass das Kantonsgericht die Beschwerde gegen den Entscheid des Regierungsrats und den zu Grunde liegenden Entscheid des Gemeinderats, mit denen diese das Volksbegehren für ungültig erklärt haben, zu Unrecht abgewiesen hat und damit das Initiativrecht verletzt hat.

Zu Unrecht behauptete Inkompatibilität mit der Eigentumsgarantie

8. Für das Urteil des Kantonsgerichts, die Initiative als ungültig zu betrachten, sind Einschätzungen entscheidend bezüglich der Eignung und der Erforderlichkeit einer Vorschrift, welche die Schaffung der Grundvoraussetzungen für das Laden von Elektroautos in Sammelgaragen fordert, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten (Ziffern 7.4.3 bis 7.4.5).
9. Es handelt sich dabei nicht um Sachverhaltsfeststellungen, sondern um Erwägungen, wie auch schon die zugehörige Überschrift im Urteil klar macht. Das Gericht stützt sich dabei allein auf allgemeine Lebenserfahrung.
10. Trotzdem wird hier dargelegt, inwiefern es sich dabei um offensichtlich unrichtige Aussagen handelt, die das Bundesgericht überprüfen kann, auch wenn das Bundesgericht diese ganz oder teilweise als Sachverhaltsfeststellungen einstuft.
11. Die offensichtliche Unrichtigkeit der entsprechenden Aussagen ergibt sich zunächst einmal daraus, dass sich hier das Gericht ohne Einholung von Stellungnahmen von Experten zu Fragen äussert, für

die das Kantonsgericht nicht fachkundig ist. Prof. Anthony Patt, Experte der ETH im Bereich Klimapolitik, bestätigt, dass die geforderte Massnahme geeignet und erforderlich ist (Beilage 5). Das Kantonsgericht hätte erkennen müssen, dass es nicht über die fachliche Kompetenz verfügt, um zu den entsprechenden Fragen derart weit gehende Aussagen zu treffen. Wir beantragten mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde zusätzlich die Einholung von Stellungnahmen von einem/einer oder mehreren an einem der IPCC-Berichte beteiligten Experten/innen als Sachverständige. Das Thema Klimaveränderungen und dessen Auswirkungen wie auch die Beurteilung der Dringlichkeit von Klimaschutzmassnahmen sind komplexe Themen. Gleiches gilt für das Thema Elektromobilität. Das Gericht hat keine Stellungnahmen von Sachverständigen eingeholt. Dies war geeignet dazu beizutragen, dass es die Eignung und Erforderlichkeit von Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität nicht richtig erkannt hat.

12. Die Vorinstanz hat ohne sachlichen Grund wichtige und für den Ausgang des Verfahrens entscheidende Beweismittel nicht beachtet; so zeigen Beilagen 5 bis 12 zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde vor dem Kantonsgericht die Bedeutung der Schaffung von Voraussetzungen zum Laden von Elektroautos in Sammelgaragen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen auf; mit diesen Unterlagen hat sich jedoch das Kantonsgericht in seinen Erwägungen mit keinem einzigen Wort auseinandergesetzt. Damit liegt auch eine Verletzung des Anspruchs auf rechtliches Gehörs vor, was eine Verletzung von Bundesrecht bedeutet, so dass auch deshalb die Gültigkeit entsprechender Aussagen vom Bundesgericht überprüft werden kann.
13. Die erwähnten Aussagen des Kantonsgerichts sind widersprüchlich. So schreibt es in Ziffer 7.4.5, erster Abschnitt: "Für die gemäss Initiativbegehren vorgesehene Massnahme ist jedoch festzuhalten, dass ihre Eignung zum Schutz des Klimas – und damit zur Sicherung dieses öffentlichen Interesses – nicht eindeutig vorliegt". An anderer Stelle schreibt das Kantonsgericht, dass der Grundsatz in dubio pro populo zu beachten sei. Eine richtige Anwendung dieses Grundsatzes würde jedoch bedeuten, dass die Unvereinbarkeit einer Forderung mit übergeordnetem Recht offensichtlich sein muss. Es genügt als Kriterium zur Ungültigerklärung eben gerade nicht, wenn das geforderte Anliegen "nicht eindeutig" zur Sicherung des verfolgten öffentlichen Interesses geeignet ist.
14. Für eine Ungültigerklärung einer Initiative wegen sonst erfolgreicher Verletzung übergeordneten Rechts ist es erforderlich, dass ein solcher Verstoss gegenüber übergeordnetem Recht offensichtlich ist. Eine solche offensichtliche Inkompatibilität mit übergeordnetem Recht liegt jedoch nicht vor. Das Kantonsgericht traf willkürlich Annahmen, gestützt auf welche es die Eignung und Erforderlichkeit des Initiativbegehrens zu Unrecht als nicht gegeben erachtete.
15. Die entsprechenden Erwägungen bezüglich Eignung und Erforderlichkeit der mit der Initiative vorgeschlagenen Massnahme sind für die Frage von deren Zulässigkeit entscheidend. Entsprechend hatten die vorgenannten Fehler einen erheblichen Einfluss auf die Urteilsfindung.
16. Im folgenden wird nun auf die gemachten Fehler in den diesbezüglichen Erwägungen weiter eingegangen.
17. Das Kantonsgericht schreibt unter Ziffer 7.4.3: "Der Einbau von Rohren alleine fördert nicht bereits den Umstieg von fossilen Energien auf Strom." Die an dieser Stelle gemachte Reduktion des Initiativbegehrens auf den Einbau von Lehrrohren kommt auch im weiteren Verlauf dieses Abschnitts sowie an anderen Stelle vor. Er stellt eine unzulässige Reduktion der Hauptpunkte des Initiativbegehrens dar. Entscheidend im Initiativbegehren sind nicht wie vom Kantonsgericht erwähnt allein die „Leerrohre“ sondern auch die „weiteren Vorbereitungen“, damit alle Parkplatzbenutzer, die

dies wünschen, auf eigene Kosten eine Ladestation installieren können. Mit den weiteren Vorbereitungen sind so wichtige Sachen gemeint wie eine ein Lastmanagement, Vorbereitungen bei der Verkabelung und Vorbereitungen, die eine individuelle Abrechnung des Stromverbrauchs erlauben. „Leerrohre“ könnten im Prinzip im Sinne einer Teilungültigkeit sogar gestrichen werden, und die Initiative würde trotzdem ihren Hauptsinn bewahren, es geht bei der Initiative um die Vorbereitungen insgesamt. Mit der Reduktion des Initiativbegehrens auf die Leerrohre hat das Kantonsgericht willkürlich argumentiert.

18. Das Kantonsgericht schreibt weiter, dass jener Einbau von Rohren keinen CO₂-Ausstoss reduziert, sondern höchstens einen Anreiz zum Einzug von Kabeln darstellt, um damit Strom zu Elektroautos zu befördern. Das Kantonsgericht irrt hier fundamental, insbesondere wenn es daraus schliesst, dass das Initiativbegehren nicht geeignet sei, den CO₂-Ausstoss zu reduzieren.
19. Dieses Argument des Kantonsgericht ist neu, und wir hatten im bisherigen Verfahren noch nicht die Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen. So hatte etwa der Regierungsrat nicht die Wirkung in Frage gestellt, sondern argumentiert, dass Elektromobilität auf andere Weise besser gefördert werden könne. Das Urteil des Kantonsgericht gibt deshalb Anlass zur Einreichung weiterer Unterlagen. Wir reichen dazu eine Stellungnahme von Prof. Anthony Patt von der ETH Zürich ein (Beilage 5). Er ist Experte im Bereich Klimapolitik. Aus seiner Stellungnahme geht klar hervor, dass die vorgeschlagene Massnahme eine bedeutende Wirkung hätte zur Reduktion der CO₂-Emissionen. Insbesondere weist er darauf hin, dass die Möglichkeit, sein Elektroauto über Nacht laden zu können, deshalb das entscheidende Hindernis darstellt für eine weitere Verbreitung der Elektromobilität. Dies betrifft insbesondere Sammelgaragen von Mehrfamilienhäusern. Für die Benutzung von Elektroautos ist es entscheidend, sein Auto am Abend auf dem gewohnten Parkplatz einstecken zu können, und am morgen wieder mit geladener Batterie weiterfahren zu können. Weiter ist es auch einfach nachvollziehbar, dass es gewisse grundsätzliche Anpassungen braucht in Tiefgaragen, damit dies möglich ist: Ein Lastmanagement, um sicherzustellen, dass die hohe Leistung, die für das Laden von Elektroautos benötigt wird, den Netzanschluss des Gebäudes nicht überlastet, wenn mehrere Autos gleichzeitig laden; Leerrohre für die Kabel; ein Abrechnungssystem, das die individuelle Abrechnung des Stroms erlaubt. Ohne Verteilung der Kosten auf die Gesamtheit der Eigentümer und von diesen wieder auf die jeweiligen Mieter drohen die Initialkosten für die ersten, die eine Ladestation errichten möchten, zu hoch zu sein, weil sie müssten nicht nur ihre eigene Ladestation finanzieren, sondern auch noch diese allgemeinen Anpassungen. Ausserdem macht es auch aus Kostengründen der Gesamtheit der Eigentümer/Mietenden von Einstellhallenplätzen Sinn, wenn entsprechende Vorbereitungen für alle Autos gleichzeitig erfolgen, und nicht für jedes Auto wieder einzeln bereitgestellt werden. Dies leuchtet ein, auch ohne über Expertenkenntnisse zu Verfügen. Es ist somit offensichtlich, dass das Kantonsgericht hier irrt, wenn es den geforderten Massnahmen eine Wirkung zur Reduktion der CO₂-Emissionen abspricht.
20. Zudem können in diesem Zusammenhang hier auch Quellen und Argumente erwähnt werden, die bereits vor der Vorinstanz vorgebracht wurden, die jedoch in den Erwägungen des Kantonsgerichts mit keinem Wort erwähnt sind.
21. Insbesondere die folgenden Quellen und Argumente wurden mit der Beschwerde vor der Vorinstanz vorgebracht und haben weiterhin Gültigkeit:
22. In Mehrfamilienhäusern liegen typischerweise entweder Mietverhältnisse oder Stockwerkeigentum vor. In beiden Fällen ist es für Nutzer von Parkplätzen von Sammelgaragen, die ein Elektroauto

anschaffen und dieses zu Hause laden möchten, oftmals schwierig, zu Hause eine Ladestation einzurichten. In Mietverhältnissen wird dazu das Einverständnis des Vermieters/der Vermieterin vorausgesetzt. In Stockwerkeigentümergeinschaften ist oftmals die Zustimmung von anderen oder sogar allen anderen Stockwerkeigentümern erforderlich, um eine entsprechende Ladestation einzurichten. Ein Hindernis in Sammelgaragen von Mehrfamilienhäusern stellen dabei die Initialkosten für allgemeinen Vorbereitungen zur Ermöglichung von Ladestationen dar. Um eine Abrechnung des Stromverbrauchs zu ermöglichen, die spezifisch ist für den jeweiligen Parkplatzbenutzer/die jeweilige Parkplatzbenutzerin sind allgemeine Vorkehrungen bei den Stromzählern erforderlich. Ausserdem macht es Sinn, wenn weitere Grundvoraussetzungen zum Laden von Elektroautos, wie etwa das Verlegen von Leerrohren für die Verkabelung, für die Sammelgarage als ganzes vorgenommen werden, statt dass diese pro Parkplatz einzeln vorgenommen werden. Aktuell ist es häufig so, dass selbst wenn ein Nutzer/eine Nutzerin eines Parkplatzes in einer Sammelgarage eines Mehrfamilienhauses als erster/als erste die Erlaubnis erhält, eine Ladestation zu installieren, er oder sie dann die ganzen Kosten für die allgemeine Vorbereitungen für die gesamte Sammelgarage zu tragen hat. Dies macht es für viele Interessenten zum Erwerb von Elektroautos uninteressant, eine entsprechende Ladestation zu installieren. Damit ist es auch häufig uninteressant, ein entsprechendes Fahrzeug anzuschaffen, denn das Laden eines Elektroautos dauert relativ lange; wenn zu Hause keine Lademöglichkeit besteht, müssten Interessenten von Elektroautos oftmals grosse Aufwendungen auf sich nehmen, um das Elektroauto anderswo laden zu können. Die aktuelle Situation in Mehrfamilienhäusern stellt somit ein grosses Hindernis für eine verbreitete Nutzung von Elektroautos dar. Dieses kann durch die Vornahme der entsprechenden allgemeinen Vorbereitungen in den Sammelgaragen abgebaut werden. Dabei macht es Sinn, wenn die Ladestationen selbst, die den weitaus grössten Teil der Kosten für eine entsprechende Lademöglichkeit ausmachen, von den Parkplatznutzern dann hinzugefügt werden, wenn sie ein entsprechendes Elektroauto erwerben. Es ist sinnvoll, wenn die entsprechenden Kosten für die Ladestation von den jeweiligen Parkplatzbenutzern selbst getragen werden.

23. Die Verfügbarkeit von Ladeanschlüssen bei den Fahrzeugbesitzern zu Hause, insbesondere auch im Mehrfamilienhäusern, wird in der Literatur immer wieder als Schlüsselfaktor bezeichnet, um eine rasche Zunahme des Anteils von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen.
24. So schrieb die EU-Kommission in ihrer Folgenabschätzung zur Neufassung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Beilage 8 vor Vorinstanz, European Commission 2016, Impact Assessment accompanying the document Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2010/31/EU on the energy performance of buildings, SWD(2016)414):

«Since the availability of recharging stations is not only a technical prerequisite for the functioning of alternative fuel vehicles, but also one of the most critical components for consumer acceptance, the importance of accessible infrastructure is largely acknowledged. Vehicle parking spaces are central to any overarching policy for the promotion of electromobility.

While the existing legislation only mandates public accessible recharging points, an estimated 90% of recharging takes place in areas that are not publicly accessible. In order to address this regulatory gap in transport policy, installation of recharging points in private parking spaces, typically inside or flanked to buildings, is essential to support the market of electric vehicles, complementing the Directive 2014/94/EU. In multi-apartment block and non-

residential buildings, the freedom to install recharging points is limited by the necessity to get an agreement from the other co-owners to intervene on the building infrastructure or to cross private spaces.

....

the building infrastructure offers large potential to support the decarbonisation of the economy, for instance by hosting recharging points for electric vehicles. But, whilst 90% of recharging takes place in private spaces, existing transport legislation tackles only publicly accessible parking spaces. A 'principal-agent'-type market failure exists, which is manifested in the scarce interest of landlords in providing charging points for tenants/users in private dwellings and in office buildings.»

Die Verfügbarkeit von Ladestationen wird von der EU-Kommission somit als wichtigster Faktor betrachtet, um die Akzeptanz von Elektroautos zu erreichen. Das Laden findet zu 90% in privaten Räumen statt. Die EU-Kommission hält weiter fest, dass in Mehrfamilienhäusern die Freiheit, Ladestationen zu installieren, durch die Notwendigkeit beschränkt ist, von anderen Miteigentümern Zustimmung zu erhalten, zudem haben Vermieter kaum ein Interesse, Ladeanschlussmöglichkeiten für Mieter bereitzustellen.

25. In einem wissenschaftlichen Artikel, der an einem Elektroauto-Symposium in Stuttgart präsentiert wurde, schrieben die Autoren (Beilage 9 vor Vorinstanz):

«Since the population in many cities mostly live in apartment buildings, we see a big challenge that must be addressed to move towards a zero-emission transportation system. Shared apartment buildings need to be "Charging ready", meaning that they provide the basic infrastructure that every owner can connect to and install and pay for a charging station at their own parking spot. The basic infrastructure should include a dynamic effect distribution system if necessary. In new buildings, it should be mandatory to install the basic infrastructure for a future 100% EV population. In existing buildings, it should be mandatory to allow EV owners to install charging stations on demand. Today we see a lot of boards of shared apartment buildings banning BEVs to park and charge because of uncertainties with new technologies, cost and fire hazard among others. It is vital that the appropriate governmental body helps spreading up to date, neutral and correct information related to this. In Norway, this is handled by the Norwegian Directorate for Civil Protection, but there is still room for improvements. »

26. Die mit der Volksinitiative vorgeschlagene Regelung entspricht dem, was in diesen Artikeln als wichtig geschrieben wird, nämlich auch in Mehrfamilienhäusern die Möglichkeiten zu schaffen, dass jeder interessierte Elektroautobesitzer /jede interessierte Elektroautobesitzerin eine Ladestation hinzufügen kann, indem nämlich zuerst dazu die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden.
27. In der EU sind aufgrund der Richtlinie zur Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden alle Mitgliedsländer bereits heute dazu verpflichtet, dafür zu sorgen, dass bei neuen Wohngebäuden und Wohngebäuden, die einer grösseren Renovierung unterzogen werden, sofern das Gebäude über mehr als zehn Parkplätze verfügt, für jeden Parkplatz die Leitungsinfrastruktur, nämlich die Schutzrohre für Elektrokabel, errichtet wird, um die spätere Errichtung von Ladepunkten für Elektrofahrzeugen zu ermöglichen (Beilage 10 vor Vorinstanz). Weiter haben gemäss dieser Richtlinie alle EU-Mitgliedstaaten die Verpflichtung, unter anderem auch in bestehenden Wohngebäuden

Massnahmen zur Vereinfachung der Bereitstellung von Ladepunkten vorzusehen und etwaige regulatorische Hindernisse anzugehen.

28. Der Bedarf zur Vornahme entsprechender Arbeiten zur Errichtung der Leitungsinfrastruktur für Elektroautos ist somit klar vorhanden.

29. Auch in einem Bericht für die EU-Kommission durch Autoren des Danish Technological Institute wurde die Wichtigkeit einer Lösung für Menschen in Mehrfamilienhäusern betont (Beilage 11 vor Vorinstanz):

«The biggest obstacle is for those who live in shared apartment buildings and therefore are not able to establish a home charger.»

30. Dass sich ein ähnlicher Bedarf auch in der Schweiz zeigt, ist logisch, und beispielsweise in einem Artikel des Tagesanzeigers mit folgendem Titel und Untertitel thematisiert (Beilage 12 vor Vorinstanz):

«Auch Mieter sollen Elektroautos fahren – Noch ist die Elektromobilität nicht massentauglich. Ladestationen bei Mehrfamilienhäusern sollen das ändern.»

31. So wurden etwa an einem Spitzentreffen im März 2021 zwischen Bundesrätin Simonetta Sommaruga mit hochrangigen Vertreterinnen und Vertretern der Automobil-, Elektrizitäts-, Immobilien- und Fahrzeugflottenbranche sowie der Kantone, Städte und Gemeinden ehrgeizigere Ziele für die Roadmap Elektromobilität diskutiert. Aus der Diskussion ergaben sich drei Vorschläge für neue Ziele der Roadmap Elektromobilität: Neuzulassungen sollen weiter zunehmen, die Anzahl öffentlicher Ladestationen soll rascher steigen, und die Planung und praktische Umsetzung soll beschleunigt werden, um zu Hause zu laden. Bezüglich dieses dritten Vorschlags, schreibt der Bund in der diesbezüglichen Medienmitteilung: «Die weitere Verbreitung der Elektromobilität hängt ganz wesentlich davon ab, dass die Fahrzeuge auch „zu Hause“ geladen werden können, zum Beispiel auf dem Parkplatz vor dem Haus oder in der Tiefgarage des Mehrfamilienhauses» (Beilage 18 vor Vorinstanz). Das Initiativbegehren leistet einen Beitrag zur Umsetzung dieses dritten Vorschlags der Roadmap Elektromobilität, indem er die Installation von Lademöglichkeiten in Mehrfamilienhäusern in unserer Gemeinde wesentlich vereinfacht.

32. In der erwähnten Medienmitteilung zu den neuen Vorschlägen für die Roadmap Elektromobilität wird zudem erwähnt, dass der Anteil Steckerfahrzeuge bei den Neuzulassungen von Personenwagen Ende Februar 2021 bereits 15.1% erreichte.

33. Aus einem Zeitungsartikel vom 6. März 2021 ist bekannt, dass der Bund für die Aktualisierung der Roadmap Elektromobilität folgende konkreten Ziele vorgeschlagen hat (Beilage 19 vor Vorinstanz): Im Jahr 2025 sollen 40 % aller neu verkauften Autos einen Stecker haben. Zudem sollen die Besitzer von Steckerautos bis 2025 grundsätzlich die Möglichkeit haben, ihr Auto zu Hause laden zu können. Die mit der Initiative geforderte Regelung entspricht somit ganz den Zielen, die der Bund vorgeschlagen hat.

34. Im März 2021 hat Nationalrat Jürg Grossen eine Motion eingereicht, mit der der Bundesrat beauftragt wird, «die gesetzlichen Grundlagen für einen Anspruch von Mietern und Stockwerkeigentümern auf den Zugang zu einer Ladestation für Elektroautos zu schaffen. Private Ladeinfrastrukturen sollen dort entstehen, wo Autos am längsten stehen; in gemeinschaftlich genutzten Einstellhallen und auf Parkflächen. Vermieter und Stockwerkeigentümergeinschaften

sollen das Recht haben, die im Sinne von Gesamtlösungen für intelligentes, steuerbares Laden notwendigen Massnahmen festzulegen und zu realisieren.» (Beilage 22 vor Vorinstanz) Die Motion unterstreicht die Bedürfnisse, die mit der von uns eingereichten Initiative zur Geltung gebracht werden.

35. In der Begründung zur erwähnten Motion ist folgendes zu lesen:

«Die Schweiz ist ein Land der Mieter und Stockwerkeigentümer. Die meisten Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz verfügen nicht über unabhängiges Wohneigentum. Sie können somit Heimpladestationen nicht in der eigenen Garage installieren, sondern ist auf den Goodwill von Immobilienbesitzern, Verwaltungen und Miteigentümern angewiesen. Die gegenwärtigen Regelungen stellen eine rechtliche Hürde dar, die es Mietern oder Stockwerkeigentümern häufig verwehrt, eine nachhaltige Ladeinfrastruktur auf einer gemieteten Parkfläche oder auf einer solchen, die Teil einer Wohneigentümergeinschaft ist, einzubauen.

Vermieter und Stockwerkeigentümergeinschaften sollen im Gegenzug das Recht haben, eine koordinierte, skalierbare und für das Gesamtsystem in Mehrparteiegebäuden sinnvolle Ladelösung anzubieten. In diesem Fall kann er dem Mieter/Stockwerkeigentümer die Installation von nicht intelligenten Ladeinfrastrukturen und nicht steuerbaren Insellösungen untersagen.

Heimpladestationen sind entscheidend für ein flächendeckendes und intelligentes Ladenetz. Wer sein Fahrzeug nicht dort laden kann, wo es die meiste Zeit steht - insbesondere zuhause - ist vollumfänglich auf eine Lademöglichkeit am Arbeitsplatz oder auf das öffentliche Ladenetz angewiesen. Dies führt zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen, Mehrkosten für den Mobilisten und erhöht das Bedürfnis nach öffentlichen Schnellladestationen. Eine hohe Anzahl an Schnellladevorgängen beeinträchtigt aber die Stromnetzstabilität negativ. Intelligente, steuerbare Heimpladestationen reduzieren hingegen die Kosten für die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter und schonen das Stromnetz.

Der grundsätzliche Anspruch, Ladeinfrastrukturen installieren zu können, ist für die Entwicklung der Elektromobilität und für die Erreichung der Emissionsziele bei den Personenwagen von zentraler Bedeutung. Die vorzunehmende Anpassung der Rechtslage ist aus Sicht der Energieversorgung, der Stabilität der Stromnetze, der Klimapolitik, dem bevorstehenden Wandel in der Mobilität wie auch für Bürgerinnen und Bürger gleichermaßen sinnvoll und wichtig.»

36. Aus der Begründung zur erwähnten Motion ergeben sich folgende zusätzlichen Argumente dafür, dass die mit der Initiative verlangte Regelung verhältnismässig ist: Als Land mit einem hohen Anteil von Mietern und Stockwerkeigentümern ist die Zurverfügungstellung von Lademöglichkeiten in Mehrfamilienhäusern von besonderer Bedeutung in der Schweiz. Es ist in einem Mehrfamilienhaus dabei sinnvoller, wenn die Vermieter oder die Stockwerkeigentümergeinschaften ein koordiniertes Gesamtsystem für die sukzessive Installation von Lademöglichkeiten vorsehen, als wenn für einzelne Anfragen von einzelnen Parkplatzbenutzenden Einzellösungen angewendet werden. Mit einem intelligenten Ladesystem lässt sich insbesondere der Gesamtleistungsbedarf minimieren. Dies ist auch für eine Entlastung des Stromnetzes von Bedeutung. Dies ist ein zusätzliches öffentliches Interesse an der proaktiven Vornahme der allgemeinen Vorbereitungen zum

späteren Hinzufügen von einzelnen Ladestationen in Sammelgaragen. Wenn die Lademöglichkeit in Sammelgaragen nicht besteht, führt dies ausserdem zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen und erhöht das Bedürfnis nach öffentlichen Schnellladestationen. Dies führt mitunter nicht nur zu Kosten für die öffentliche Hand, wie bereits erwähnt, sondern beeinträchtigt auch die Stromnetzstabilität negativ. Dem zuvorzukommen, stellt somit ein zusätzliches öffentliches Interesse an der geforderten Regelung dar.

37. Im Zusammenhang mit der eingereichten Motion sind zudem in einem Zeitungsartikel vom 20. März 2021 weitere Informationen zum Thema veröffentlicht worden, die die Verhältnismässigkeit der geforderten Regelung unterstreichen (Beilage 23 vor Vorinstanz). So ist in diesem Artikel zu lesen, dass das Thema der Lademöglichkeiten für Mieter und Stockwerkeigentümer beim Verband Swiss Emobility inzwischen omnipräsent ist; «fast täglich gingen Meldungen über Schwierigkeiten beim Einbau von Lademöglichkeiten ein». Zur Aufteilung der Kosten wird im Artikel erwähnt: «Das einfachste: Die Grundinstallation wird auf Kosten des Vermieters oder der Stockwerkeigentümerschaft erstellt. Der einzelne Mieter oder Stockwerkeigentümer kann diese dann mit einer eigenen Ladestation ergänzen.» Dies entspricht der Lösung, wie sie mit der Initiative vorgeschlagen wird. Weiter äussert sich der Autor der erwähnten Motion und Präsident des Verbands Swiss eMobility zur Bedeutung der Lademöglichkeiten in Wohngebäuden wie folgt: «Die Grundinfrastruktur für das Laden wird in Zukunft in jedem Gebäude mit Parkplätzen unverzichtbar sein – ähnlich wie das Internet oder das Stromnetz». Diese Aussagen stützen unsere Sichtweise, dass es sich beim Initiativbegehren um eine drängende, einfache und auch eine verhältnismässige Lösung geht.

38. In diese Richtung gehen im erwähnten Artikel ebenfalls Aussagen von Peter Goetschi, dem Zentralpräsidenten des Touring Club Schweiz (TCS):

«Für ihn ist klar: „Die Zeit drängt.“ Die ökologische Transition der Mobilität habe in der Schweiz markant an Schwung gewonnen. „Innert wenigen Jahren könnten 40% der neuen Immatrikulationen auf Steckerfahrzeuge entfallen“, sagt Goetschi. Heute könne aber ein Grossteil der Bevölkerung noch gar nicht umsteigen, selbst wenn sie das wolle. „Die dafür nötige Ladeinfrastruktur besteht gar nicht“, sagt Goetschi. Insbesondere ein Punkt sei entscheidend: „Wenn die Schweiz mit Elektromobilität in die Breite bringen will, müssen die Menschen zu Hause laden können.“ Berechnungen von ETH-Forschenden zeigen: Wenn man am Morgen mit einer vollen Batterie starten kann, lassen sich fast 99% aller Fahrten ohne einen längeren Ladestopp durchführen. »

39. In den parlamentarischen Beratungen zum neuen CO₂-Gesetz wurde zudem die Installation von Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiengebäuden als ein Fördergegenstand des neu zu schaffenden Klimafonds aufgenommen (Art. 55 Abs. 2 Bst. g des Entwurfs zum CO₂-Gesetz, Beilage 24 vor Vorinstanz, BBl 2020 7847). Es war laut dem Gesetzesentwurf vorgesehen, dass jährlich 60 Millionen Franken aus diesem Fonds vom Bund verwendet werden, um acht Fördergegenstände, die explizit im Gesetz erwähnt wurden, zu finanzieren, von welchen einer die erwähnte Förderung der Installation von Ladeinfrastrukturen ist. Dies ist ein weiterer Hinweis darauf, dass die Initiative ein breites Anliegen abdeckt, selbst wenn das CO₂-Gesetz vom Volk nicht angenommen wurde.

40. In einem Interview im März 201 hat zudem der für den Kanton zuständige Klimaexperte die Ansicht geäussert, dass Investitionen in die Ladeinfrastruktur sowohl für Mieter wie auch Vermieter vorteilhaft sind: «Längerfristig werden sich die Investitionen für beide Seiten lohnen: in Form einer

Wertsteigerung oder günstigeren Betriebskosten zum Beispiel» (Beilage 25 vor Vorinstanz). Auch dies unterstreicht, dass für alle geltende Vorgaben zur Schaffung der Voraussetzungen und der Vornahme der entsprechenden allgemeinen Vorbereitungsarbeiten, damit Parkplatzbenutzende in Mehrfamilienhäusern einfach eine Ladestation installieren können, sinnvoll sind.

41. Das Kantonsgericht hat auch unberücksichtigt gelassen, dass der Kanton Luzern auf Anfang 2022 eine Förderung für die Erstellung der Elektro-Ladeinfrastruktur in Mehrparteiengebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten eingeführt hat. Dies kann als starker Hinweis darauf gewertet werden, dass der Kanton einen hohen Bedarf sieht, entsprechende Ladeinfrastruktur zu fördern.
42. Aus der Vielzahl der vorgelegten Unterlagen geht klar hervor, dass die Vornahme von **Vorbereitungen**, damit in Sammelgaragen von Mehrfamilienhäusern alle Parkplatznutzenden bei Interesse ein Elektroauto laden können, von grosser Wichtigkeit zur Reduktion des CO₂-Ausstosses. Das Kantonsgericht hat sich hinweggesetzt über belegte Aussagen der kantonalen Verwaltung, des Bundes wie auch der Wissenschaft, welche die Bedeutung der Förderung von Lademöglichkeit in Sammelgaragen betonen, ohne selbst auch nur einen einzigen Beleg für die von ihm getroffenen Annahmen zu erwähnen. Das Kantonsgericht handelte geradezu willkürlich, als es alle diese Informationen und Überlegungen ausblendete und zum Schluss gelangte, die mit der Initiative vorgeschlagene Massnahme würde nicht zur Reduktion der CO₂-Emissionen beitragen bzw. einen entsprechenden Nutzen stark in Zweifel zog und insbesondere aufgrund der angeblichen Unklarheit bezüglich der Eignung die Initiative für ungültig erklärte.
43. Das Kantonsgericht argumentiert weiter, dass die Installation von Leerrohren regelmässig mit einem CO₂-Ausstoss verbunden sein wird. Im Einzelfall, wenn die installierten Leerrohre ungenutzt blieben, könne die CO₂-Bilanz der Massnahme folglich auch negativ ausfallen - und der konkreten Massnahme wurde dann die Eignung fehlen. Das Kantonsgericht wiederholt diesbezüglich den bereits oben beschriebenen Fehler, dass es das Initiativbegehren auf die Installation von Leerrohren reduziert, wo es doch im wesentlichen um die Vorbereitungen insgesamt geht, damit jeder Parkplatznutzende auf eigene Kosten eine Ladestation und entsprechende Verkabelung hinzufügen kann, um sein Auto laden zu können. Das Kantonsgericht hat hier zudem offensichtlich fehlerhafte Schlussfolgerungen gezogen. Selbst wenn es so wäre, dass auf einem Parkplatz, für den entsprechende Vorbereitungen vorgenommen wurden, gar nie ein Elektroauto geladen würde, ist es für die Beurteilung der Eignung der Massnahme jedoch entscheidend, wie viele Autobesitzer aufgrund der Massnahme rascher auf ein Elektroauto umsteigen, und was der daraus entstehende Nutzen zur CO₂-Vermeidung ist. Die "grauen CO₂-Emissionen", die mit der Erstellung der Voraussetzungen für das Laden verbunden sind, müssten verglichen werden mit der erwarteten Menge an CO₂-Emissionsreduktionen, die sich durch ein entsprechend bewirktes rascheres Umsteigen auf Elektroautos ergeben.
44. Zu diesem Verhältnis von grauen CO₂-Emissionen und durch die Massnahme vermiedenen CO₂-Emissionen können folgende Abschätzungen gemacht werden. Sie wurden bereits vor der Vorinstanz vorgebracht, von dieser jedoch nicht beachtet.
45. Im Vergleich zu den Emissionsverringerungen, wenn durch die entsprechende Massnahme zusätzliche Fahrzeughalter auf ein Elektrofahrzeug wechseln, sind die Emissionen aufgrund der Durchführung von Vorbereitungsarbeiten gering. Die Emissionen aufgrund der Vorbereitungsarbeiten dürften vor allem auf die Fahrten zurückzuführen sein, die von den Fachkräften vorzunehmen sind, um die Arbeiten vor Ort durchzuführen. Wird angenommen, dass pro

Sammelgarage dazu etwa vier Fahrten notwendig sind, und dass die Fachkräfte aus der Gemeinde selbst anreisen und die durchschnittliche Fahrdistanz pro Fahrt inklusive Rückweg somit etwa fünf Kilometer beträgt, kann abgeschätzt werden, dass pro Sammelgarage etwa Emissionen entstehen, die 20 Fahrzeugkilometern entsprechen. Gelingt es durch die vorgeschlagene Regelung allerdings, auch nur eine zusätzliche Umstellung von einem Fahrzeug mit fossilem Antrieb auf ein Fahrzeug mit elektrischem Antrieb zu bewirken, können bei einer jährlichen Fahrleistung von 10'000 km über 15 Jahre 150'000 Fahrzeugkilometer mit einem Fahrzeug mit einem Antrieb basierend auf einem fossilem Energieträger vermieden werden. Selbst wenn man die Emissionen zur Bereitstellung des Stroms berücksichtigt wie auch die Emissionen, die bei einem Elektroauto aufgrund der Produktion der Batterie zusätzlich anfallen, kann immer noch geschätzt werden, dass sich in einem solchen Fall netto mindestens 100'000 Fahrzeugkilometer mit einem Antrieb basierend auf einem fossilen Energieträger vermeiden lassen. Der Ersatz eines einzigen Fahrzeugs basierend auf einem Antrieb mit einem fossilem Energieträger durch ein Fahrzeug mit elektrischem Antrieb würde es somit erlauben, die erwähnten Vorbereitungsarbeiten in mehr als 5'000 Sammelgaragen durchzuführen, ohne dass es dabei zu zusätzlichen Emissionen kommt. Dies sind unzweifelhaft weitaus mehr Sammelgaragen, als es in Hochdorf mit seinen knapp 10'000 Einwohnern gibt. Dies gilt, auch wenn man berücksichtigt, dass ein durchschnittlicher Personenwagen möglicherweise einen etwas geringeren Treibstoffverbrauch hat als die Fahrzeuge, die von den Fachkräften eingesetzt werden, um zu den Sammelgaragen zu fahren und die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten vorzunehmen. Selbst wenn die Regelung im Vergleich zu anderen Massnahmen den Ersatz nur eines einzelnen Fahrzeugs mit konventionellem Antrieb durch ein Fahrzeug mit einem Elektroantrieb zusätzlich bewirkte, würde die Regelung deshalb insgesamt zu geringeren Emissionen führen. Dies wäre noch umso eher Fall, wenn die Fahrzeuge, die von den Fachkräften verwendet werden, um die Vorbereitungsarbeiten in den Sammelgaragen vorzunehmen, selbst über einen Elektroantrieb verfügen, was ja nicht unwahrscheinlich ist.

46. Somit würde sich die Massnahme von der CO₂-Bilanz bereits lohnen, auch wenn es damit gelänge, nur einen einzigen Einwohner der Gemeinde zum Umsteigen auf eine Elektroauto zu motivieren. Dass die vorgeschlagene Massnahme zumindest eine Person dazu motivieren kann, auf ein Elektroauto umzusteigen, kann als ziemlich wahrscheinlich angesehen werden. Somit ist davon auszugehen, dass die CO₂-Bilanz der Massnahme vorteilhaft ist.
47. Das Kantonsgericht hat grundlos und ohne weitere Erläuterungen diese Überlegungen unberücksichtigt gelassen. Es hat die zu erwartenden grauen Emissionen aus der Vornahme der entsprechenden Vorbereitungsarbeiten nicht ins Verhältnis gestellt zu den CO₂-Reduktionen, die sich mit der Massnahme erreichen lassen. Auf den von uns beantragten Beizug von Klimaschutz-Experten hat das Kantonsgericht verzichtet. Es hat den Nutzen der Massnahme zur CO₂-Reduktion somit offensichtlich zu Unrecht in Zweifel gezogen. Das Kantonsgericht handelte damit willkürlich.
48. Das Kantonsgericht schreibt weiter, dass, soweit das übergeordnete Ziel – die Reduktion des CO₂-Ausstosses im Strassenverkehr - ins Auge gefasst werde, weitaus effektivere Massnahmen als die vorgeschlagene Regelung bestünden. Insbesondere seien Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs denkbar sowie die Förderung des Umstiegs auf öffentliche Verkehrsmittel und Fahrräder. Selbst wenn solche Massnahmen teilweise stärkere Grundrechtseingriffe mit sich bringen, würden sie sich in rechtlicher Hinsicht deutlich von der vorgeschlagenen Massnahme unterscheiden. Sie seien unverkennbar geeignet, den CO₂-Ausstoss im Bereich des Strassenverkehrs zu senken und würden damit direkt dem Klimaschutz dienen.

49. Das Kantonsgericht übersieht, dass die von ihm erwähnten angeblich effektiveren Massnahmen wie eine Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs oder die Förderung des Umstiegs auf öffentliche Verkehrsmittel und Fahrräder nicht ausreichen, um die Emissionen des Strassenverkehrs auf Null zu reduzieren, wie es zur Erreichung des Ziels des Klimaschutzes erforderlich ist. Solange Fahrzeuge mit fossilem Antrieb herumfahren, entstehen Emissionen. Diese lassen sich nur vermeiden, wenn die Fahrzeuge alle emissionsfrei sind. Es braucht deshalb in jedem Fall emissionsfreie Fahrzeuge, um Null Emissionen zu erreichen, unabhängig davon, wie hoch der Anteil des öffentlichen Verkehrs und der Fahrräder ist, solange diese nicht 100% der Fahrleistungen abdecken. Die genannten Beispiele sind damit völlig ungeeignet, um einer Förderung der Elektromobilität die Wirkung abzusprechen.
50. Dies wird durch die Aussagen von Prof. Anthony Patt verdeutlicht, die mit dieser Beschwerde eingereicht werden. Erst die entsprechende neue Argumentation des Kantonsgerichts hat Anlass gegeben zu einer entsprechenden Einreichung eines weiteren Dokuments. Insbesondere weist er darauf hin, dass der Weltklimarat Elektrofahrzeuge als die entscheidende Technologie für die vollständige Dekarbonisierung des Strassenverkehrs bezeichnet.
51. Es ist zudem irreführend, im Zusammenhang mit der Prüfung der Frage der Eignung einer Massnahme diese mit anderen Massnahmen bezüglich ihrer Effektivität zu vergleichen. Ob andere Massnahmen effektiver sind oder nicht, kann bei der Prüfung der Eignung einer Massnahme offenbleiben. Das Kantonsgericht hat hier schon allein deshalb die Prüfung der Eignung nicht richtig durchgeführt.
52. Ausserdem ist es fragwürdig, wenn das Kantonsgericht mit Hinweis auf Massnahmen wie Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs, die, wie es selbst einräumt, stärkere Grundrechtseingriffe mit sich brächten, die Verhältnismässigkeit der mit der Initiative vorgeschlagenen Regelung in Frage stellen will.
53. Zusammenfassend hat das Kantonsgericht in willkürlicher Weise die Eignung der vorgeschlagenen Massnahme zur Verfolgung des öffentlichen Interesses an Klimaschutz verneint.
54. Das Kantonsgericht hätte solche Fehleinschätzungen besonders einfach vermeiden können, wenn es wie von uns vorgeschlagen IPCC-Sachverständige bereits vor Kantonsgericht zu Stellungnahmen eingeladen hätte.
55. Das Kantonsgericht schreibt in Erwägung 7.4.4 "milder und in gleicher Weise effektiv wären folglich Massnahmen im Bereich des Stockwerkeigentums- sowie Mietrechts, welche die Verpflichtung zur Errichtung dieser Ausstattung bei ausgewiesenem Bedarf vorsähen". Es schreibt allerdings auch gleich, dass die entsprechende Gesetzgebung allein dem Bund zusteht. Insofern sind für eine Gemeinde, die handeln will, entsprechende Anpassungen im Bereich des Stockwerkeigentums- sowie Mietrechts keine Alternative. Ausserdem ist es falsch, einer Verpflichtung nur bei ausgewiesenem Bedarf im Einzelfall die gleiche Wirkung beizumessen wie der vorgeschlagenen Regelung.
56. Das Kantonsgericht erwähnt, dass der Regierungsrat auf weitere, weniger eingriffsintensive Massnahmen hinwies.
57. Der Regierungsrat hatte als alternative Massnahmen insbesondere Informationskampagnen, Sammel-Ladestationen, öffentlich zugängliche Ladestationen oder die Pflicht erwähnt, erst bei bestimmten Renovationsarbeiten die nötigen Investitionen vorzunehmen. Diese Massnahmen

erzielen allerdings nicht die gleiche Wirkung wie die vorgeschlagene Regelung, die es für alle Parkplatzbenutzer von Sammelgaragen bei Mehrfamilienhäusern mit mehr als vier Parkplätzen ermöglicht, bei Interesse einfach eine Ladestation zu installieren. Es ist im Gegenteil klar davon auszugehen, dass die vorgeschlagene Wirkung eine grössere Wirkung als die anderen erwähnten möglichen Massnahmen haben oder zumindest dass eine wirkungsvolle Förderung der Elektromobilität auch entsprechende Massnahmen bei den Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge in Mehrfamilienhäusern bedingt. Somit ist die vorgeschlagene Regelung erforderlich, um die gewünschte Wirkung zur Förderung der Elektromobilität zu erzielen.

58. Das Kantonsgericht schreibt in Erwägung 7.4.5 erneut, dass es effektivere Mittel zur Reduktion des CO₂-Ausstosses im Strassenverkehr gäbe. Dies ist jedoch kein Kriterium, das es bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen gilt.
59. Das Kantonsgericht bemängelt weiter, dass der staatliche Eingriff in gewissen Fällen wirkungslos wäre, wenn nämlich Hauseigentümer aus der Massnahme keinen Nutzen haben.
60. Das Kantonsgericht lässt dabei unberücksichtigt, dass die Massnahme jedoch in vielen Fällen doch Wirkung entfalten kann, in dem es die Verbreitung der Elektromobilität wesentlich beschleunigt. Die vorgeschlagene Initiative erlaubt, dass sich die Nachfrage nach Elektroautos und Ladestationen in der Gemeinde überhaupt erst richtig entwickeln kann, in dem es die Hindernisse aus dem Weg räumt, die dem aktuell in Mehrfamilienhäusern entgegenstehen, da dort die dafür notwendigen Vorbereitungsarbeiten fehlen. In Bezug auf die für alle Sammelgaragen von Mehrfamilienhäusern mit mehr als vier Parkplätzen geltende Vorgabe, die Grundvoraussetzungen zu schaffen, damit jede/r Parkplatzbenutzer/in selbst frei entscheiden kann, ob er oder sie auf eigene Kosten eine entsprechende Ladestation installieren möchte, zieht das Kantonsgericht in seinen Überlegungen insbesondere nicht in Betracht, dass eine solche für alle geltende Vorgabe auch Vorteile hat.
61. Aktuell ist es so, dass es in Mehrfamilienhäusern bei Stockwerkeigentümerschaften die Zustimmung der anderen Eigentümer oder bei Mietwohnungen die Zustimmung des/r Vermieters/in braucht. Deren Zustimmung einzuholen ist für die Interessenten für die Erstellung einer Lademöglichkeit aufwendig. Zudem gibt es Miteigentümer oder Vermieter, die diese Zustimmung nicht geben. Wenn die Interessenten die Zustimmung erhalten, wird häufig erwartet, dass sie zumindest einmal zu Beginn auch die Kosten übernehmen, um die entsprechende Sammelgarage überhaupt erst einmal darauf einzurichten, dass an einzelnen Parkplätzen eine Steckdose installiert werden kann, deren Stromverbrauch dem Stromverbrauch des/r entsprechenden Parkplatzbenutzers/in zugewiesen wird. Dies macht es für einen Bewohner/in eines Mehrfamilienhauses unattraktiv, als erste/r eine Lademöglichkeit für ein Elektroauto zu installieren. Damit ist es für sie/ihn in vielen Fällen auch nicht interessant, ein Elektroauto anzuschaffen.
62. Mit der Initiative wird eine Lösung gewählt, die sichergestellt, dass die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten koordiniert durchgeführt werden, dass die Gebäudeeigentümer dafür verantwortlich sind, dass die entsprechenden Kosten von den Vermietern, bzw. den Mietern, auf die die Kosten abgewälzt werden, oder den Stockwerkeigentümern gemeinsam getragen werden, und dass alle Parkplatzbenutzenden die Möglichkeit erhalten, durch Hinzufügen einer Ladestation und entsprechender Verkabelung auf eigene Kosten auf dem jeweiligen Parkplatz ihr Elektroauto laden zu können.
63. Die Wahrscheinlichkeit, dass in einer Sammelgarage mit mehr als vier Parkplätzen die entsprechende Möglichkeit zur Einrichtung von Stromanschlüssen, wenn die Voraussetzungen dazu geschaffen

werden, in den nächsten Jahren überhaupt nicht genutzt werden, ist klein. In kurzer Zeit dürfte der Anteil der Steckerfahrzeuge bei den Neuzulassungen 20 % erreichen. Ab dann ist es so, dass statistisch gesehen bei einer Sammelgarage mit fünf Parkplätzen für mindestens einen der Parklätze beim nächsten Ersatz des Fahrzeugs ein Elektroauto vorgesehen wird und damit ein hohes Interesse besteht, die entsprechende Lademöglichkeit zu nutzen. Zu berücksichtigen ist dabei wie erwähnt, dass die fehlende Möglichkeit, in einer Sammelgarage eines Mehrfamilienhauses ein Elektrofahrzeug laden zu können, aktuell ein wesentliches Hindernis zur Verbreitung von Elektrofahrzeugen darstellt. Das heisst, dass wenn dieses Hindernis in einer Gemeinde beseitigt wird, schon allein dadurch der Anteil der Elektrofahrzeuge bei Neuanschaffungen in dieser Gemeinde wesentlich steigen dürfte. In Anbetracht des grossen Handlungsdrucks zur Vermeidung der Klimaveränderungen und der attraktiven Option, die Elektroautos darstellen, ist es unwahrscheinlich, dass in den kommenden Jahren in einer Sammelgarage mit mindestens fünf Parkplätzen bei keinem einzigen entsprechende Lademöglichkeiten genutzt werden. Hinzu kommt, dass die einfache Möglichkeit, bei einem Parkplatz eine Steckdose zu platzieren, sogar noch andere Verwendungszwecke finden kann, wie beispielsweise einen Staubsauger zur Reinigung des Autos einzustecken.

64. Der Regierungsrat schreibt in seinem Berichtsentwurf für die Vernehmlassung zur Klima- und Energiepolitik 2021 vom Januar 2021 des Kantons Luzern: «Der batterie-elektrische Antrieb setzt sich nach aktuellem Wissenstand [sic] im Bereich der Personen- und Lieferwagen sowie bei Motorrädern durch. In diesen Anwendungsbereichen ist er bereits heute für den Massenmarkt verfügbar und hat gegenüber anderen alternativen Antrieben klare Kostenvorteile» (Beilage 16 vor Vorinstanz). Es ist widersprüchlich, wenn der Regierungsrat somit eine Durchsetzung des batterie-elektrischen Antriebs erwartet, das Kantonsgericht jedoch betont, dass in Mehrfamilienhäusern mit mindestens fünf Parkplätzen in Zukunft allenfalls möglicherweise nicht einmal für einen einzigen Parkplatz eine Nachfrage vorhanden sei, dort entsprechend ein Elektroauto laden zu können.
65. Für einen Einzelnen wäre die Übernahme aller Kosten in Verbindung mit der Erstinstallation einer Lademöglichkeit in einer Sammelgarage teuer, da dazu auch allgemeine Umstellungen gehören, wie etwa, dass der entsprechende Stromverbrauch dem jeweiligen Parkplatzbenutzenden in Rechnung gestellt werden kann. Die geforderte Regelung sieht demgegenüber vor, dass die allgemeinen Vorbereitungsarbeiten von den Gebäudeeigentümern gemeinsam durchgeführt werden und die Ladestationen sowie die dafür notwendige Verkabelung von den interessierten Parkplatzbenutzenden hinzugefügt werden können. Dies macht die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs für die Parkplatzbenutzenden attraktiv und ist sachgerecht. Weiter ist die Nutzung von Skaleneffekten möglich, wenn die allgemeinen Vorbereitungen für alle Parkplätze gemeinsam erfolgen.
66. Ein wesentlicher Vorteil der vorgeschlagenen Lösung ist zudem, dass es dabei nicht die Initiative einer Einzelperson bedarf, damit in einer Sammelgarage entsprechende Lademöglichkeiten geschaffen werden. Überlässt man es demgegenüber der Initiative einzelner, eine solche Lademöglichkeit zu verlangen, und würde erst dann die entsprechende Verpflichtung zur Anwendung kommen, die allgemeinen Vorbereitungsarbeiten vorzunehmen, würden wohl einige Interessenten für die Nutzung eines Elektroautos den Aufwand scheuen oder sich nicht getrauen, dieses Anliegen gegenüber anderen Stockwerkeigentümern geltend zu machen und damit die entsprechenden Installationen auszulösen, aus Furcht, sich dadurch bei den anderen Stockwerkeigentümern unbeliebt zu machen. Ähnlich dürfte es sich auch bei einem Mieter-Vermieter-Verhältnis verhalten. Ist es demgegenüber eine Verpflichtung, die für alle gilt und die vom Hochdorfer Stimmvolk

beschlossen ist, können alle Vermieter und Miteigentümer gemeinsam aufgefordert werden, entsprechende Vorbereitungsarbeiten vorzunehmen, ohne dass sich einzelne Mieter oder Miteigentümer zu exponieren brauchen. Es ist deshalb anzunehmen, dass schliesslich mit der vorgeschlagenen Regelung mehr Ladestationen installiert werden, als wenn die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten nur auf Verlangen eines/r Mieters/in oder eines/r Miteigentümers/in vorgenommen würden. Das Initiativbegehren entfaltet daher mehr Wirkung zur Beschleunigung der Verbreitung von Elektroautos, als wenn die Vornahme der entsprechenden Vorbereitungsarbeiten ein Aktivwerden eines/r einzelnen Mieters/s oder eines/r einzelnen Miteigentümers/in bedingte.

67. Hinzu kommt, dass es bei einem Mieter- oder Miteigentümerwechsel bei einem Mehrfamilienhaus, der dazu führt, dass in einer Sammelgarage erstmals ein Nutzer Interesse für die Einrichtung einer Ladestation hat, es lange dauern könnte, bis die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten durchgeführt sind. Beim Neuzuzug dürften zudem die oben erwähnten Hinderungsgründe besonders ausgeprägt sein: es ist anzunehmen, dass sich viele neue Mieter/in oder Miteigentümer sich kaum getrauen, gleich nach Einziehen zu verlangen, dass der/die Vermieterin oder die Miteigentümer in der Sammelgarage die Vorbereitungsarbeiten vornehmen, um das Installieren von Ladestationen zu ermöglichen. Dies dürfte wahrscheinlich ebenfalls dazu führen, dass sich manche Nutzer dann wiederum dazu entscheiden, ein mit fossilem Energieträger angetriebenes Fahrzeug zu beschaffen, statt die Möglichkeit der Umstellung auf ein Elektroauto zu nutzen. Sind dagegen innert drei Jahren nach Annahme der Initiative die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten durchgeführt, können bei einem Mieter- oder Miteigentümerwechsel die entsprechenden neuen Mieter oder Miteigentümer von Anfang an von den vorhandenen Möglichkeiten zur Installation eines Ladeanschlusses profitieren, ohne in das neue Mietverhältnis / Miteigentumsverhältnis gleich entsprechende Forderungen einbringen zu müssen.
68. Die vorgeschlagene Regelung ist damit wirkungsvoller zur Beschleunigung der Verbreitung von Elektroautos als andere Massnahmen, in denen der Initiative einzelner überlassen bliebe, entsprechende Anpassungen an Sammelgaragen zu bewirken. Wenn die Kosten für die allgemeinen Vorbereitungsarbeiten, zumindest zu Beginn von demjenigen/derjenigen Parkplatzbenutzenden zu tragen sind, der/die in der Sammelgarage als erste/r eine Ladestation erstellen möchte, stellt dies ein Hindernis für die entsprechenden Interessenten dar. Selbst für den Fall, dass die Kosten für die allgemeinen Vorbereitungsarbeiten in jedem Fall auf alle Parkplatznutzenden verteilt werden, hat eine Lösung, die zur Vornahme der allgemeinen Vorbereitungsarbeiten ein Aktivwerden einzelner Miteigentümer oder Mieter voraussetzen, eine weniger starke Wirkung zur Förderung der Verbreitung der Elektromobilität als wenn die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten zur Schaffung der Grundvoraussetzungen wie mit der Initiative vorgeschlagen in allen von der Regelung betroffenen Sammelgaragen geschaffen werden. Es ist ausserdem insgesamt effizienter und sinnvoller, wenn Vorbereitungsarbeiten für eine Sammelgarage proaktiv koordiniert vorgenommen werden, als wenn nur auf das Aktivwerden einzelner Parkplatznutzenden reagiert wird. So können nicht nur Skaleneffekte genutzt werden, es kann dabei auch eher sichergestellt werden, dass ein für die Sammelgarage passendes Gesamtkonzept zur Anwendung kommt; nicht zusammenpassende Einzellösungen können damit leichter vermieden werden. Entsprechende andere vom Regierungsrat erwähnte Möglichkeiten können deshalb mit den vorgeschlagenen Massnahmen nicht verglichen werden, da sie es nicht erlauben, das gleiche Ziel beziehungsweise die gleiche Wirkung zu erreichen wie die mit der Initiative vorgeschlagene Regelung. Somit können entsprechende andere Massnahmen nicht einbezogen werden bei der Prüfung, ob ein allfälliger Eingriff in die Eigentumsfreiheit zur Zielerreichung erforderlich und damit verhältnismässig ist.

69. Von Bedeutung ist, dass sich das öffentliche Interesse an der vorgeschlagenen Regelung auch aus folgender Überlegung ergibt: Es geht bei der Sicherstellung, dass in Sammelgaragen von Mehrfamilienhäusern für einzelne Parkplatzbenutzende die Voraussetzungen geschaffen werden, Ladestationen einfach installieren zu können, neben dem Hauptziel der Förderung der Elektromobilität und damit dem Klimaschutz auch darum, dazu beizutragen, dass die Versorgung der zukünftigen Autoflotte mit Lademöglichkeiten vor allem durch private, und nicht hauptsächlich durch öffentliche Ladestationen sichergestellt wird. Dies trägt ebenso wiederum zum Hauptziel bei. Es wird damit dazu beigetragen, dass die Bewohner von Mehrfamilienhäusern eine einfache Lademöglichkeit haben statt auf öffentliche Ladestationen angewiesen zu sein. Die öffentlichen Ladestationen haben damit mehr Kapazität, um auch für andere Fahrzeughalter zur Verfügung zu stehen, die ihr Auto nicht zu Hause laden können, beispielsweise weil sie in einem Mehrfamilienhaus wohnen, das über keine Sammelgarage verfügt. Die Mittel der öffentlichen Hand können zudem so effizienter eingesetzt werden, da sie so zu einem grösseren Teil für eine gezielte Förderung privater Lademöglichkeiten statt für die vollständige Finanzierung von öffentlichen Ladestationen eingesetzt werden können. Insofern ist die Anforderung, wie sie die Initiative stellt, zum Teil ähnlich der Anforderung, dass auf einem Grundstück überhaupt Parkplätze erstellt werden. Auch bei der Erstellung der Parkplätze handelt es sich um eine Pflicht, die vor allem dadurch gerechtfertigt ist, dass es ein öffentliche Interesse ist, dass Autos auf privaten Grundstücken, und nicht im öffentlichen Raum parkiert werden und die öffentliche Hand nicht gezwungen ist, zur Bewältigung der Nachfrage nach Parkplätzen zu hohe Aufwendungen vornehmen zu müssen. Die Pflicht zur Erstellung der Parkplätze auf privatem Grund ist zudem auch wichtig, um Suchverkehr nach Parkplätzen zu vermeiden. Die Situation in Bezug auf die Vorschrift, dass das Hinzufügen einer Ladestation auf Wunsch von Parkplatzbenutzenden einfach möglich ist, durch Vornahme entsprechender Vorbereitungsarbeiten, ist damit insofern vergleichbar, als die Vorschrift damit dazu beiträgt, dass schliesslich mehr Lademöglichkeiten auch bei Mehrfamilienhäusern entstehen, was nicht nur die Verbreitung der Elektromobilität am meisten fördert, sondern auch vermeidet, dass im öffentlichen Raum ein überaus grosses Angebot an Ladestationen zur Verfügung zu stellen ist. Zudem wird durch die Begünstigung der Voraussetzungen, dass auch in Sammelgaragen von Mehrfamilienhäusern jede Person selbst eine Ladestation hinzufügen kann, und die dadurch begünstigte Schaffung von entsprechenden Lademöglichkeiten dazu beigetragen, dass der Suchverkehr für Lademöglichkeiten verringert wird. Auch in Bezug auf die Schaffung von Parkplätzen gibt es eine Pflicht, unabhängig davon, ob die Hausbewohner diese Parkplätze überhaupt verwenden wollen. Mit der Pflicht zur Schaffung von Parkplätzen wird die Chance deutlich erhöht, dass die entsprechenden Hausbewohner die entsprechenden Parkplätze verwenden, wenn sie ein Auto haben. Ähnlich kann argumentiert werden, dass mit einer Pflicht zur Schaffung der Voraussetzungen, damit jeder Parkplatzbenutzer und jede Parkplatzbenutzerin einer Sammelgarage eines Mehrfamilienhauses auf einfache Weise eine Ladestation auf eigene Kosten installieren kann, die Chance erhöht wird, dass bei einer Neuanschaffung ein Elektroauto gewählt wird, und zudem dass bei einer entsprechenden Anschaffung vor allem auch die Lademöglichkeiten zu Hause verwendet werden, und nicht öffentliche Lademöglichkeiten in noch grösserer Zahl zur Verfügung zu stellen sind als nötig, wenn die Lademöglichkeiten zu Hause genutzt werden, bzw. die öffentlichen Lademöglichkeiten vermehrt für andere Fahrzeughalter zur Verfügung, die nicht zu Hause laden können. Dabei spielt auch eine Rolle, dass der aktuelle Wille der Hausbewohner, ein Elektroauto zu erwerben, nicht aussagekräftig dafür ist, was nachfolgende Hausbewohner wünschen, wenn es zu einem Mieter- oder Eigentümerwechsel kommt.

70. In der Stellungnahme von Prof. Anthony Patt, die wir mit dieser Beschwerde einreichen, weist dieser zudem darauf hin, dass früher oder später alle Parkplatznutzenden ohnehin ein Elektroauto brauchen werden, ob sie dies bereits wissen oder nicht.
71. Die vom Kantonsgericht aufgeführte Möglichkeit, dass Mietern sowie Stockwerkeigentümern bereits heute die Möglichkeit offen steht, durch ein Gespräch mit den Vermietern bzw. den Miteigentümern eine Genehmigung für den Einbau einer Ladestation zu erhalten, ist demgegenüber nicht gleich wirkungsvoll wie die mit der Initiative vorgeschlagene Massnahme. Insbesondere ist ja ein Grund für die Initiative gerade, dass oftmals Vermieter oder Miteigentümer ihre Zustimmung dazu nicht geben oder denjenigen alle Kosten für die Schaffung der Grundvoraussetzungen zum Laden aufbürden wollen, die als erstes eine Ladestation installieren wollen. Die genannte Möglichkeit kann deshalb die Erforderlichkeit der vorgeschlagenen Massnahme offensichtlich nicht in Frage stellen.
72. Das Kantonsgericht schreibt weiter, es sei offen, ob bei der effektiven Inbetriebnahme erfolgter technischer Entwicklungen erneut Anpassungen an der einmal erstellten Infrastruktur erforderlich würden. Das Kantonsgericht verkennt dabei offensichtlich, dass der Anteil der Steckerfahrzeuge bei den Neuzulassungen stark am steigen ist und **mittlerweile bereits 20% überschritten hat**. Bei einer Sammelgarage mit fünf Parkplätzen ist es somit statistisch gesehen schon heute so, dass bei einer der Parkplatznutzenden das nächste Auto ein Elektroauto sein wird, wenn die Vorbereitungen dafür in den Sammelgaragen durchgeführt wurden und dies somit kein Hindernis mehr darstellt. Es ist daher unwahrscheinlich, dass bei einer dreijährigen Übergangsfrist zur Vornahme der entsprechenden Vorbereitungen diese Vorbereitungen von keinem Parkplatznutzenden in Anspruch genommen würden. Weiter lässt das Kantonsgericht unberücksichtigt, dass die Initiative auch wegen des technischen Fortschritts nicht die Installation der Ladestationen an sich vorschreibt, sondern nur die Schaffung von Grundvoraussetzungen dazu.
73. Der rasch steigende Bedarf für Elektrofahrzeuge wurde in den Unterlagen vor dem Kantonsgericht dargelegt. Das Kantonsgericht hat dies offensichtlich zu Unrecht nicht beachtet. So wurde im März 2021 bekannt, dass Volvo ab 2030 zur reinen Batterie-Elektroauto Marke werden will (Beilage 20 vor Vorinstanz). Ebenfalls im März 2021 wurde bekannt, dass der britische Autohersteller Jaguar Land Rover zukünftig nur noch Elektrofahrzeuge bauen will (Beilage 21 vor Vorinstanz). Es ist somit auch aufgrund der Strategien der Autohersteller ein klarer Trend in Richtung Elektroautos erkennbar. Im erwähnten Artikel ist eine Grafik aufgeführt, die veranschaulicht, dass rein elektrisch betriebene Fahrzeuge bei den Neuzulassungen in einem Jahr um 77% zugelegt haben. Dies unterstreicht die derzeit beobachtete rasante Zunahme der Bedeutung von Elektrofahrzeugen und damit die hohe Wahrscheinlichkeit, dass durch Vornahme der Vorbereitungsarbeiten, so dass die Parkplatzbenutzenden in Mehrfamilienhäusern durch Hinzufügen einer Ladestation und entsprechender Verkabelung auf eigene Kosten auf dem jeweiligen Parkplatz ihr Elektroauto laden können, die Verbreitung der Elektromobilität gefördert wird und damit ein Beitrag zum Klimaschutz erfolgt. Bei dem derart starken Anstieg der Elektromobilität ist es wahrscheinlich, dass in den meisten Sammelgaragen schon relativ bald ein Elektroauto steht und damit das Angebot genutzt, sofern entsprechende Voraussetzungen durch eine Umsetzung der Initiative geschaffen werden. Das Argument des Kantonsgerichts, die geforderte Massnahme hätte unter Umständen keinen Nutzen, verliert dadurch stark an Gewicht.
74. Das Kantonsgericht schreibt weiter, dass der mit der vorgeschlagenen Massnahme verbundene Eingriff in Eigentumsrechte nicht zu rechtfertigen sei, auch wenn die Massnahme eine Beitrag zum

Schutz des Klimas bieten kann, insbesondere wegen der Unklarheiten hinsichtlich der Eignung und Erforderlichkeit der Massnahme.

75. Dabei unterlässt das Kantonsgericht eine eigentliche Prüfung der Verhältnismässigkeit beziehungsweise der Zumutbarkeit im engeren Sinn. Eine solche wäre jedoch erforderlich, um die Initiative aufgrund mangelnder Zumutbarkeit für ungültig zu erklären. Bei der Prüfung einer solchen Zumutbarkeit würde sich zeigen, dass das Verhältnis an Klimaschutz überaus gross ist, die Eingriffstiefe hingegen relativ gering ist.
76. Im Bericht des Weltklimarates vom Oktober 2018 hat dieser klargemacht, wie wichtig die Einhaltung des 1.5 °C Ziels ist, wie es mit dem Übereinkommen von Paris als Ziel formuliert ist. Das Übereinkommen setzt das Ziel, die Klimaveränderungen möglichst soweit zu begrenzen, dass die Erhöhung der globalen Durchschnittstemperatur gegenüber dem vorindustriellen Niveau innerhalb von 1.5 °C bleibt. Auf internationaler Ebene haben praktisch alle Länder dem Klimaschutz-Übereinkommen von Paris zugestimmt. Auch die Schweiz hat dieses Übereinkommen genehmigt und ratifiziert. Mit seiner Entscheidung vom 28. August 2019 hat der Bundesrat seine Absicht bekräftigt, dass die Schweiz dem international vereinbarten 1.5 °C Ziel entspricht (Beilage 14 vor Vorinstanz). Laut dem Bericht des Weltklimarates, des Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC, droht bei einer Überschreitung dieser Grenze unter anderem ein teilweises Abschmelzen des Antarktiseises oder ein irreversibler Verlust des Grönland-Eises ausgelöst zu werden, was eine Meeresspiegelerhöhung von mehreren Metern bewirken würde (Beilage 15 vor Vorinstanz). Dies würde unzählige Inseln und Küstengebiete, zahlreiche Städte und ganze Länder überfluten und damit die Lebensgrundlagen von Hunderten von Millionen Menschen zerstören.
77. Weiter hat der Weltklimarat berechnet, wie viele Treibhausgasemissionen sich die Welt noch erlauben kann, um das 1.5 °C Ziel mit einer Wahrscheinlichkeit von zumindest zwei Dritteln einhalten zu können. Zur Einhaltung dieses Ziels ist es erforderlich, dass die Menge an langlebigen Treibhausgasen, die ab 2018 für die gesamte Zukunft kumulativ noch ausgestossen wird, nur noch zehn Mal soviel beträgt wie der CO₂-Ausstoss im Jahr 2017 (Beilage 15 vor Vorinstanz, Beilage 6 der Stimmrechtsbeschwerde vor Regierungsrat). Das entsprechend noch verfügbare Emissionsbudget, um das 1.5 °C Ziel noch einhalten zu können, ist damit äusserst klein. Dies gilt umso mehr, wenn man berücksichtigt, dass die Schweiz als reichstes Land eine Verpflichtung hat, die Emissionen eher noch rascher zu reduzieren, als im Weltdurchschnitt zur Einhaltung des 1.5 °C Ziels erforderlich ist. Diese Fakten verdeutlichen den starken Bedarf für eine rasche und weitgehende Senkung der Treibhausgasemissionen. Dies spricht für ein hohes Interesse von Seiten des Stimmvolkes, dass im Energie- und Klimabereich zusätzliche Regelungen eingeführt werden oder zumindest in einzelnen Gemeinden entsprechende Regelungen erprobt werden können.
78. Zur Veranschaulichung der drohenden Konsequenzen einer Meeresspiegelerhöhung um mehrere Meter, wenn das 1.5 °C Ziel nicht eingehalten wird, kann folgendes erwähnt werden: Eine Meeresspiegelerhöhung um 2 Meter würde den weltweiten Verlust einer Landfläche von 1.79 Millionen km² bewirken, darunter auch für die Nahrungsmittelproduktion bedeutende Flächen, und dies würde die Lebensgrundlagen von bis zu 187 Millionen Menschen zerstören (Beilage 7 unserer Stellungnahme vom 31. August 2020 zur Stellungnahme des Gemeinderates zu unserer Stimmrechtsbeschwerde). Weiter steht im Bericht des Weltklimarates IPCC zum Ozean und zur Cryosphäre in einem sich verändernden Klima, dass schon nur durch eine Meeresspiegelerhöhung von bis zu 1.23 Metern ohne Anpassungsmassnahmen der Lebensraum von bis zu 4.6% der globalen Bevölkerung jährlich überflutet würde, mit Schäden, die bis 9.3% des globalen Bruttozusatzprodukts

entsprechen (Beilage 8 unserer Stellungnahme vom 31. August 2020 zur Stellungnahme des Gemeinderates zu unserer Stimmrechtsbeschwerde). Es kann davon ausgegangen werden, dass die drohenden Schäden noch weitaus grösser sind, wenn die Meeresspiegelerhöhung sogar mehrere Meter beträgt, wie dies für den Fall der Nichteinhaltung der 1.5 °C Grenze im IPCC-Bericht zum 1.5 °C Ziel als Gefahr aufgezeigt wurde. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung des Klimaschutzes.

79. Würden die in Hochdorf eingesetzten Fahrzeuge mit fossilem Antrieb dazu führen, dass der Pegel des Baldeggersees steigt, so dass umliegende Häuser überflutet zu werden drohen, würde man auch nicht zögern, möglichst alles zu unternehmen, um die entsprechenden Fahrzeuge durch emissionsfreie Fahrzeuge zu ersetzen. Nur weil die Emissionen aus Hochdorf zur Meeresspiegelerhöhung beitragen und sich die davon betroffenen Gebiete weit entfernt befinden, heisst dies nicht, dass ein Eingreifen weniger dringlich ist. Dies gilt umso mehr unter der Berücksichtigung der Tatsache, dass die Meeresspiegelerhöhung nur eine von vielen bedrohlichen Auswirkungen der Klimaveränderungen ist. So können unter anderem Starkniederschläge und das Schmelzen des Permafrostes insbesondere auch das Alpengebiet betreffen und Felsstürze hervorrufen. Durch Klimaveränderungen verursachte Überschwemmungen, extreme Stürme und Hitzewellen können auch Menschen in Hochdorf direkt betroffen sein. Weiter ist davon auszugehen, dass die in anderen Teilen der Welt stattfindenden Klimaveränderungen nicht ohne Auswirkungen auf die Schweiz bleiben.
80. Fahrzeuge sind für rund die Hälfte der CO₂-Emissionen der Schweiz verantwortlich (Beilage 13 vor Vorinstanz). Wenn die kumulativ ab 2018 noch entstehenden Treibhausgasemissionen nur noch zehn Mal soviel betragen dürfen wie die Emissionen des Jahres 2017, um die 1.5 °C Grenze einzuhalten, bedeutet dies, dass auch im Bereich der Treibhausgasemissionen aus dem Strassenverkehr eine sofortige deutliche Reduktion der entsprechenden Emissionen dringend geboten ist.
81. Das Kantonsgericht hat das Interesse an Klimaschutz viel zu wenig stark gewichtet.
82. Der Kantonsrat Luzern hat im Jahr 2019 mit der Erheblicherklärung des Postulats Peyer Ludwig am 24. Juni 2019 symbolisch den Klimanotstand erklärt und damit die Eindämmung der Klimaveränderungen und seiner schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität anerkannt. Laut dem überwiesenen Postulat kann und soll nicht erwartet werden, dass die Lösung des Problems alleine durch Eigenverantwortung und von Einzelpersonen erreicht werde. Es brauche dazu, laut dem Postulatstext, auf kommunaler, kantonaler, nationaler und internationaler Ebene jetzt griffige Massnahmen, um dieser drohenden Katastrophe entgegenzuwirken.
83. Es ist hervorzuheben, dass weitere öffentliche Interessen bestehen, nämlich eine Verbesserung der lokalen Luftqualität und eine Verringerung von Lärmemissionen durch den Strassenverkehr wie auch eine Vermeidung eines hohen Bedarf an öffentlichen Ladestationen und entsprechendem Suchverkehr.
84. Das Kantonsgericht hat gleichzeitig die Tiefe des Eingriffs in die Eigentumsgarantie deutlich übergewichtet.
85. Diesbezüglich ist wichtig hervorzuheben, dass die Regelung nur erst die allgemeinen Vorbereitungen für die Installation von Ladestationen umfasst, nicht jedoch die Ladestationen selbst. Die Kosten dafür sind jeweils von den entsprechenden Parkplatzbenutzenden selbst zu übernehmen. Die allgemeinen Kosten sind demgegenüber vergleichsweise gering.

86. Das Kantonsgericht hat auch unberücksichtigt gelassen, dass der Kanton Luzern auf Anfang 2022 eine Förderung für die Erstellung der Elektro-Ladeinfrastruktur in Mehrparteiengebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten eingeführt hat. Der Förderbeitrag beträgt bis zu CHF 400 pro Parkplatz. Damit reduziert sich die Eingriffstiefe in die Eigentumsgarantie noch einmal deutlich.
87. Die entsprechenden Anpassungen haben zudem eine lange Nutzungsdauer. Sammelgaragen haben typischerweise eine Nutzungsdauer von mehreren Jahrzehnten. Da kann die Einrichtung von Vorbereitungen für das Laden von Elektrofahrzeugen sinnvoll sein, auch wenn eine Nutzung erst viel später erfolgt. Es besteht kein Bedarf, die entstehenden Kosten als einmalige Kosten den Mietern oder Stockwerkeigentümern in Rechnung zu stellen, es ist auch möglich, die entsprechenden Kosten über monatliche oder jährliche Beiträge auf viele Jahre zu verteilen.
88. Die Vorbereitungen für die Schaffung von Lademöglichkeiten ist zudem auch für diejenigen, die gar nie ein Elektroauto installieren wollen, nicht völlig nutzlos, da entsprechende Möglichkeiten beispielsweise auch dazu verwendet werden können, um leicht einen Staubsauger oder ein anderes stromverbrauchendes Gerät in der Sammelgarage anschliessen zu können.
89. Der vorhandene Stromanschluss steigert zudem den Wert des Parkplatzes oder des Gebäudes, so dass Stockwerkeigentümer entsprechende Kosten gegebenenfalls auch an allfällige spätere Käufer weitergeben können; auch Mieter könnten allfällige für sie entstandene einmalige Kosten möglicherweise an Nachmieter weitergeben.
90. Selbst wenn Mieter oder Stockwerkeigentümer den Parkplatz gar nie für ein Elektroauto verwenden, ist der Eingriff aufgrund der pro Parkplatz vergleichsweise geringen allgemeinen Kosten insgesamt eher gering.
91. Angesichts des dringenden Bedarfs für mehr Klimaschutz und weiterer öffentlicher Interessen an einer Verbreitung der Elektromobilität hat das Kantonsgericht eine geeignete und erforderliche Massnahme zu Unrecht als unverhältnismässig und unzulässig erachtet.
92. Das Kantonsgericht hat dabei insbesondere auch den Grundsatz "in dubio pro populo" falsch angewendet. Wie das Bundesgericht in seinem Entscheid BGE 144 I 193, E. 7.3.1, schreibt, ist eine Initiative nach dem Günstigkeitsprinzip bzw. dem Grundsatz "in dubio pro populo" als gültig zu erklären und der Volksabstimmung zu unterstellen, wenn der Initiative ein Sinn beigemessen werden, der sie nicht klarerweise als unzulässig erscheinen lässt. Um eine Initiative für ungültig zu erklären, ist es somit erforderlich, dass die Initiative klarerweise unzulässig ist. Das Kantonsgericht prüfte weder die Frage, ob die vorgeschlagene Regelung offensichtlich rechtswidrig sei, noch gelangte es zum richtigen Ergebnis. Es schrieb von "Unklarheiten hinsichtlich ihrer Eignung sowie Erforderlichkeit" Diese vage Einschätzung reicht offensichtlich nicht aus, um eine Initiative klarerweise als rechtswidrig zu erklären. Richtig wäre es vielmehr, die Beurteilung der Verhältnismässigkeit dem politischen Prozess und im vorliegenden Fall den Stimmbürgern zu überlassen wird und dafür die Initiative für gültig zu erklären. Ein diesbezüglicher demokratischer Entscheidungsprozess darf im vorliegenden Fall in unserem Land nicht von vornherein ausgeschlossen werden.
93. Die geforderte Regelung stellt damit einen geeigneten, erforderlichen und insgesamt verhältnismässigen Eingriff in die Eigentumsgarantie dar. Jedenfalls kann nicht überzeugend argumentiert werden, dass das Interesse basierend auf der Eigentumsgarantie so stark überwiegt, dass eine offensichtliche Rechtswidrigkeit resultieren würde. Ohne eine solche ist die Initiative in

Anwendung des Grundsatzes in dubio pro populo für gültig zu erklären. Es gilt, einen diesbezüglichen politischen Entscheid zu ermöglichen.

Fazit

94. § 145 Abs. 1 und Abs. 2 des Kantonalen Stimmrechtsgesetzes stellt in Verbindung mit der behaupteten fehlenden Eignung und Erforderlichkeit des Eingriffs in die Eigentumsgarantie und damit der behaupteten fehlenden Verhältnismässigkeit mit Bezug zu Art. 26 BV und § 178 PBG keine genügende gesetzliche Grundlage dar, um das Initiativrecht einzuschränken, und wurde vielmehr vorliegend unrichtig angewendet. Das Volksbegehren wurde somit zu Unrecht für ungültig erklärt. Das Initiativrecht wurde damit verletzt.

Verletzung des rechtlichen Gehörs

95. Nach Art. 29 Abs. 2 BV besteht ein Anspruch auf rechtliches Gehör. Das rechtliche Gehör schliesst den Anspruch auf Entscheidungsbegründung mit ein. Zudem gewährleistet Art. 6 Ziff. 1 EMRK einen analogen Anspruch.
96. Es geht dabei darum, dass die Begründungspflicht die Behörde zwingt, sich von jenen Argumenten leiten zu lassen, die einer Nachprüfung standhalten, und somit die Qualität des Entscheids sicherzustellen. Zudem geht es darum, dass wir uns nur dann vor einer übergeordneten Instanz gegen den Entscheid sachgerecht zur Wehr setzen können, wenn wir die Gründe der Entscheidbehörde kennen (Müller J.P., 1999, Grundrechte in der Schweiz, Stämpfli Verlag AG Bern).
97. Das Kantonsgericht hat wesentliche Aspekte unserer Stimmrechtsbeschwerde unberücksichtigt gelassen in seinen Erwägungen. Dies betrifft insbesondere zahlreiche eingereichte Dokumente betreffend Eignung und Erforderlichkeit der Massnahme, wie auch Aussagen zu Vorteilen einer Lösung, wenn in allen Sammelgaragen die Grundvoraussetzungen dafür geschaffen werden, dass jeder Parkplatznutzende eine Ladestation mit entsprechender Verkabelung für ein Elektroauto installieren kann. Weiter hat es auch unsere Argumente zur Frage, wie viele "graue Emissionen" mit der Durchführung der entsprechenden Arbeiten entstehen und in welchem Verhältnis diese zum Nutzen der Massnahme stehen, komplett ausser Acht gelassen.
98. Damit fehlte ein wichtiger Qualitätscheck bei der Verfassung des Entscheids; zudem wäre eine Darlegung der entsprechenden Überlegungen erforderlich, damit wir diese noch detaillierter in Frage stellen können.
99. Deshalb wurde der Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt.

Anträge

100. Wir beantragen, den angefochtenen Entscheid aufzuheben, die Initiative für gültig zu erklären und die Gemeinde Hochdorf anzuweisen, das Volksbegehren «Hochdorf ist bereit für emissionsfreie Fahrzeuge» dem Stimmvolk zur Abstimmung vorzulegen. Eventualiter beantragen wir eine Änderung in eine Teilungsgültigkeit, zum Beispiel durch Weglassung des Satzteils "Leerrohre für gut zugängliche Elektroanschlüsse für Elektrofahrzeuge installiert und weitere". Eventualiter beantragen wir, den

angefochtenen Entscheid aufzuheben und die Sache zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

101. Zudem beantragen wir, die Kosten für das Verfahren sowie für eine Parteienschädigung dem Kanton Luzern aufzuerlegen. Dies betrifft insbesondere allfällige Kosten für das Verfahren vor Bundesgericht, eine Parteienschädigung für das Verfahren vor Bundesgericht, die Gerichtskosten des vorinstanzlichen Verfahrens von Fr. 1'500.- sowie eine Parteienschädigung für das vorinstanzliche Verfahren von Fr. 3'000.-

Hochachtungsvoll,