



KANTONSratsPROTOKOLL

Sitzung vom 19. März 2018
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalmann-Bieri

B 106 Volksinitiative „Vorwärts mit dem öffentlichen Verkehr“; Entwurf Kantonsratsbeschluss / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.

Rolf Bossart: Die VBK hat die Vorlage an ihrer Sitzung vom 23. Februar 2018 beraten und ist einstimmig darauf eingetreten. Die Kommission kam grossmehrheitlich zur Auffassung, dass die vorgeschlagene Fondslösung zu einer Überfinanzierung des öV führt. Die Gemeinden müssten zudem rund 60 Millionen Franken einbezahlen. Nebst den 60 Millionen Franken kommen Beiträge in der Höhe von rund 10 bis 12 Millionen Franken der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) hinzu. Mittel, welche in einem Fonds gebunden werden, müssen an anderen Orten kompensiert werden. Die Initiative zielt am Gesamtverkehrskonzept weit vorbei. Die zweckgebundenen Mittel und die Bundesbeiträge sind darin noch nicht enthalten, was klar zu einer massiven Bevorzugung des öV gegenüber anderen Staatsaufgaben führt. Es gibt in der ganzen Schweiz kein Beispiel dafür, welches nachhaltig belegt, dass eine Fondslösung notwendig ist. Der öV-Bericht zeigt zudem, dass die Massnahmen zweckmässig und weiterhin mit einem ordentlichen Budget realisierbar sind. Dagegen – also für die Initiative – wurde moniert, dass die Gemeinden keine zusätzlichen Mittel zahlen müssen. Der Betrag gilt für Kanton und Gemeinden zusammen. Die Initiative will nicht mehr und nicht weniger, als eine gute Umsetzung des öV-Berichts. Wenn der Fonds nicht gebraucht wird, soll auch explizit gesagt werden, was nicht umgesetzt werden soll. Die notwendige Planungssicherheit muss in jedem Fall gewahrt bleiben. Damit die zugewiesenen Aufgaben erfüllt werden können, braucht es eben genau einen solchen Fonds, wie dies auch auf Bundesebene der Fall ist. Zu beachten gilt es zudem, dass gemäss Bericht auch ein Projektüberhang besteht, und für ein künftiges Entwicklungspotenzial muss man die Mobilität im Griff haben. Die VBK stimmte der Vorlage mit 11 zu 2 Stimmen zu und lehnt somit die Volksinitiative ab. Wir bitten Sie, der Kommission zu folgen.

Für die CVP-Fraktion spricht Hanspeter Bucheli.

Hanspeter Bucheli: Die Volksinitiative „Vorwärts mit dem öffentlichen Verkehr“ will die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs neu regeln. Im Wesentlichen will sie einen staatlichen Fonds errichten, der mit jährlich 60 Millionen Franken gespeisen werden soll. Die Beiträge an den Bund und die Investitionen via Strassenbauprogramm in den öffentlichen Verkehr sind explizit nicht in diesen 60 Millionen Franken enthalten. So würde der Kanton Luzern pro Jahr mehr als 17 Millionen Franken mehr in den öffentlichen Verkehr investieren – Tendenz steigend –, weil eine Anpassung an die steigenden Bedürfnisse vorgesehen ist. Eine Anpassung nach unten wird in der Initiative nicht erwähnt. Woher dieses Geld kommen soll, zeigen die Initianten allerdings nicht auf. Aufgrund der Finanzlage des Kantons Luzern müsste dieses Geld in gleichem Umfang an einem anderen Ort eingespart werden. Hinzu kommt, dass die Gemeinden nach der heutigen Regelung im gleichen Umfang mehr in

diesen Fonds einbezahlen müssten. So wäre der öffentliche Verkehr definitiv überfinanziert und gegenüber anderen Staatsaufgaben bevorzugt. Eine fixe Fondslösung schränkt auch die Regierung und das Parlament im Budgetprozess ein, was nicht in unserem Sinn ist. Die in der Initiative geltend gemachten Vorteile einer kontinuierlichen und planbaren Finanzierung des öffentlichen Verkehrs mit einem Fonds können mit dem heutigen bewährten Modell bereits realisiert werden. Mit den Kreditvorträgen in der Investitionsrechnung und den Ergebnisvorträgen in der Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern kann schon heute eine Glättung der Geldflüsse erreicht werden. Die CVP-Fraktion ist der Meinung, dass eine 40-prozentige Aufstockung der Ausgaben für den öffentlichen Verkehr weit über das Ziel hinausschiesst. In Anbetracht der Finanzlage des Kantons Luzern betrachten wir das sogar als verantwortungslos. Die CVP-Fraktion lehnt die Initiative aus diesen Gründen einstimmig ab.

Für die SVP-Fraktion spricht Daniel Keller.

Daniel Keller: Brauchen wir einen staatlichen Fonds mit 60 Millionen Franken, der das Angebot und die Investitionen für den öV sicherstellt? So lautet nämlich die zentrale Forderung der Vereinigung mit dem wohlklingenden Namen Luzerner Allianz für Lebensqualität. Noch selten hat uns ein Volksbegehren so ratlos gemacht: Warum und wozu überhaupt? Wo ist das Problem? Beim öV liegt in keiner Weise eine Unterfinanzierung vor, und es gibt auch keinen nennenswerten Investitionsstau. Fragt man die Initianten nach konkreten Beispielen, kommen erwartungsgemäss kaum überzeugenden Antworten. Im Brief des VCS wird die Buslinie 1 zur Mall of Switzerland genannt. Mit Verlaub, wer hat die Mall of Switzerland als unnötiges neues Einkaufszentrum bekämpft? Die Grünen. Wer hat unter anderem die horrenden Parkgebühren in der Mall durchgesetzt? Der VCS. Aus Sicht der linken öV-Lobby hätte man also Jahre im Voraus die Buslinie nach Dierikon fertig bauen sollen, bevor klar war, ob und wann das Grossprojekt überhaupt fertig wird. Das Vorprojekt „Ebisquare“ lässt grüssen. Anhand dieser Beispiele lässt sich erklären, dass der Verkehrsverbund Luzern (VVL) das öV-Angebot früh genug projiziert und die Verlängerung der Buslinie 1 in Angriff genommen hat, zumal ja schon heute ein funktionierendes Angebot mit anderen Buslinien besteht. Im Schreiben wurde auch die Verzögerung beim Bau der Bushubs erwähnt. Dazu muss gesagt werden, dass die entsprechenden Zielsetzungen in den Planungsberichten teilweise sehr optimistisch ausgelegt sind und auch Einsparungen zu Verzögerungen geführt haben. Im Strassenbauprogramm sind bereits sehr viele öV-Projekte eingestellt. In den letzten Jahren sind in der Stadt und in der Agglomeration Strassenbauprojekte im öV sogar sehr stark priorisiert worden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kann auch nicht alle Projekte in den nächsten vier Jahren einfordern, deshalb bitte ich auch um ein wenig Geduld. Aus unserer Sicht handelt es sich bei der Initiative um eine ziemlich verlegene PR-Aktion, mehr nicht. Wo bei Annahme der Initiative die fehlenden 60 Millionen Franken herkommen sollen, geht aus dem Forderungskatalog der Initianten bedauerlicherweise nicht hervor. Die Argumentation der Regierung ist folgerichtig, und ich verzichte aus Effizienzgründen auf das Herunterlesen aller bekannten weiteren Gründe. Die SVP-Fraktion lehnt die Volksinitiative geschlossen ab, weil es mit dem öV schon schnell genug vorwärtsgeht. Mehr dazu hören wir im anschliessenden Traktandum, bei der Behandlung des öV-Berichts.

Für die FDP-Fraktion spricht Herbert Widmer.

Herbert Widmer: Die FDP-Fraktion steht hinter dem öV und auch dazu, dass der öV genügend finanzielle Mittel erhält. Natürlich wäre es schön, wenn dafür mehr Gelder zur Verfügung gestellt werden könnten. Jeder von uns wüsste einige Projekte zu nennen, deren Verwirklichung von Vorteil wäre. In den letzten Jahren wurde es in unserem Rat immer mehr zu einem Sport, für einen einem nahestehenden Bereich mehr Geld zu fordern, sei es in der Budgetdebatte oder wie im vorliegenden Beispiel mit Hilfe einer Fondsbildung. So sehr man für diese Wünsche Verständnis haben kann, so sehr sollte es uns allen auch bewusst sein, dass man mit solchen Ideen Schattenboxen betreibt. Man weiss zwar, dass die gewünschten Gelder nicht zur Verfügung stehen, aber eben. Heute müssen wir zu einer Initiative Stellung nehmen, die eine jährliche Einlage von 60 Millionen Franken in einen staatlichen Fonds für

Investitionen im öV-Bereich verlangt. Die Initianten führen aus, dass die zunehmende Mobilität nur mit einem zuverlässigen und starken öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann. Diese Aussage ist sicher nicht falsch. Wir gehen mit der Regierung aber einig, dass die Vorlage anzunehmen und somit die Initiative abzulehnen ist. Die vorgeschlagene Fondslösung führt zu einer Überfinanzierung des öV. Die so gebundenen Mittel müssten an einem anderen Ort eingespart werden. Die Fondslösung würde den Handlungsspielraum von Legislative und Exekutive einschränken. Die zweckgebundenen Mittel und die Bundesbeiträge sind in den 60 Millionen Franken noch nicht einmal enthalten. Die vorgeschlagene Lösung würde zu einer hohen finanziellen Belastung des Kantons und der Gemeinden führen. Die SP und die Grünen haben den folgenden Satz geprägt: „Es gilt den öV zu fördern, damit die Strassen für jene frei bleiben, welche zwingend auf die Strassen angewiesen sind“. Obwohl es sich um eine einleuchtend Aussage handelt, bitte ich Sie angesichts der Unmöglichkeit der vorliegenden Lösung dennoch im Sinn der Regierung zu entscheiden. Gestatten Sie mir abschliessend eine kleine Randnotiz. In einer politischen Institution habe ich miterlebt, wie vehement verlangt wurde, in einem Positionspapier eine der vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich des Verkehrs – nämlich die Förderung des Langsamverkehrs – zu streichen. Begründet wurde die Forderung damit, dass man nicht bereit sei, sich in der ganzen Stadt mit maximal 20 Stundenkilometern zu bewegen. Es benötigte einige Erklärungen, bis die Antragsteller begriffen, dass es um Fussgänger und Radfahrer ging und dass vernünftige Lösungen im Bereich Langsamverkehr die Strassen auch für die MIV-Benützer attraktiver machen würden. Statt zu mehr Finanzen rufe ich Sie daher als Erstes zu mehr gegenseitigem Verständnis auf.

Für die SP-Fraktion spricht Marcel Budmiger.

Marcel Budmiger: Das Votum von Herbert Widmer hat eindrücklich bewiesen, dass es doch besser gewesen wäre, den öV-Bericht zuerst zu behandeln. Zudem ist es ziemlich ernüchternd zu hören, dass für den öV auch in Zukunft nicht mehr Mittel zur Verfügung stehen werden. Scheinbar haben die Bürgerlichen den Glauben an eine rosige Zukunft verloren, deshalb wäre es an der Zeit, die Steuerstrategie zu überdenken. Die Initiative der Luzerner Allianz für Lebensqualität will einen guten öV zu fairen Preisen im ganzen Kanton Luzern; dies ist ein Anliegen, das die SP gerne unterstützt. Sie haben den öV-Bericht zwar nicht vor der öV-Initiative diskutieren wollen, erlauben Sie mir trotzdem, einige Punkte aus dem Bericht aufzunehmen, so zum Beispiel die Liste mit den Projekten, welche aufgrund von Sparmassnahmen erst verspätet umgesetzt werden: Bushubs in Ebikon oder Horw, die Elektrifizierung der Buslinien zur Mall of Switzerland oder nach Littau, der Wiggertalexpress und andere. Viele wichtige Ausbauprojekte stocken oder sind verschoben worden. Eine negative Folge davon ist, dass der Anteil des effizienten öffentlichen Verkehrs am Modalsplit in der Agglomeration gesunken ist. Das ist die negative Botschaft, welche auch im öV-Bericht steht. Was das bedeutet, sehen Sie während der Stosszeiten auf den verstopften Strassen. Ein gut ausgebauter öV bedeutet auch einen höheren Anteil am Modalsplit und letztlich auch weniger Stau. Darum braucht es jetzt Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Die Gemeinden, in denen sich der Verkehr staut, wollen eine Garantie, dass diese Investitionen auch gemacht werden. Die Bevölkerung will keinen weiteren blumigen Planungsbericht, von dem man in DDR-Manier schon bei der Verabschiedung weiss, dass er nicht umgesetzt wird. Es sind nicht die Initianten, welche hier schwarzmalen, sondern der VVL als ausführendes Organ. Der VVL sagt klar, dass die Mittel trotz vorgesehener Beitragserhöhung nicht ausreichen, um den öV-Bericht auch umzusetzen. Sie müssen unserer Initiative nicht zustimmen, aber dann sind Sie bitte so konsequent und sagen, was Sie aus dem öV-Bericht streichen wollen. Das wäre nichts als ehrlich. Ehrlich wäre es übrigens auch, wenn sie den erklärten Willen der Initianten akzeptieren würden: 60 Millionen Franken von Kanton und Gemeinden für die Infrastruktur- und Betriebskosten pro Jahr. Die 60 Millionen Franken hätte es in den vergangenen Jahren gebraucht, um den öV-Bericht umzusetzen. Wenn der Kanton weniger ausgegeben hat, dann aus Spargründen und nicht, weil es das Geld nicht gebraucht hätte. Die Liste mit den verzögerten Projekten kennen Sie. Wir wollen keine Überfinanzierung, sondern den Betrag, den es braucht, um die von Ihnen

geplanten und der Bevölkerung versprochenen Massnahmen auch umzusetzen. Zu „Fake News“, wie die, dass die Initiative 120 Millionen Franken koste, sage ich nur, dass die Initiative als allgemeine Anregung eingereicht worden ist und immer von 60 Millionen Franken die Rede war. Bitte bleiben Sie fair. Fondslösungen haben sich in der Verkehrspolitik bewährt, sei es Fabi für den öV oder der NAF für die Nationalstrassen. Jedes Mal gab es komfortable Mehrheiten schweizweit und auch in Luzern eine Zustimmung zu einer vernünftigen Finanzierungslösung für Infrastruktur und Betrieb. Vor allem gibt es mit Fondslösungen Planungssicherheit. Dass ein öV-Fonds die Planungssicherheit verbessern und die Investitionsspitzen glätten würde, schreibt die Regierung in der Botschaft zur Initiative selber. Genau das will die Initiative. Unsere Strassen und unser öV-System sind die Lebensadern unserer Volkswirtschaft. Wir alle sind für einen gut ausgebauten öV im ganzen Kantonsgebiet. Gerade darum darf der öV nicht Spielball einer ideologischen Finanz- und Sparpolitik sein. Sorgen wir dafür, dass es trotz finanzpolitischem Stillstand mit dem öV weiter vorwärtsgeht. Die SP tritt auf die Botschaft ein und sagt mit Überzeugung Ja zur Initiative „Vorwärts mit dem öffentlichen Verkehr“.

Für die Grüne Fraktion spricht Monique Frey.

Monique Frey: Der klar und schonungslos ausgearbeitete öV-Bericht zeigt auf, warum die öV-Initiative angenommen werden muss. Die Finanzierung reicht kaum für die Aufrechterhaltung des bisher Erreichten aus. Der VVL muss Eigenkapital aufbrauchen, und sehr viele nötige Ergänzungen und Ausbauschritte werden nach hinten verschoben. Die Beispiele finden sich im öV-Bericht bei den Massnahmen in den Beilagen 6 und 8, die eigentlich bereits fertiggestellt sein müssten: die bessere Erschliessung des Raumes Altishofen, Nebikon und Dagmersellen, der Wiggertal-Express Willisau–Nebikon und die RBus-Netzergänzung Ebikon mit der Verlängerung der Buslinie 1 bis zur Mall of Switzerland. Diese Verzögerung ist aber nicht auf Einsparungen zurückzuführen, sondern auf fehlende finanzielle Mittel. Nicht umgesetzte Planungen sind: die Verlängerung und Elektrifizierung der Buslinie nach Littau, die Busterminals in Ettiswil, Wolhusen, Sursee und Hochdorf, die Bushubs in Ebikon, Horw, Kriens und Rothenburg sowie die Durchmesserperonanlage in Luzern. Solche nicht umgesetzte Planungen werden in den nächsten vier Jahren zunehmen, da die Finanzierung für die aufgeführten Planungen nicht gesichert ist. Es besteht ein Projektüberhang von total gut 29 Millionen Franken. Das System öV kann nur funktionieren und seine Ziele erfüllen, wenn diese Planungen nun endlich mit Hochdruck angegangen werden. Dies ist nur möglich, wenn die Finanzierung gesichert wird. Genau das garantiert die öV-Initiative. Diese fordert die Schaffung eines Fonds für eine kontinuierliche Finanzierung. Damit kann ein gutes öV-Angebot unabhängig von kurzfristigen politischen Entscheiden bereitgestellt werden, was dringend nötig ist. Da die Mobilität ständig zunimmt, muss der öV ausgebaut und das Umsteigen vom Auto auf den öV gefördert werden, damit der knappe Strassenraum nicht alle Mobilität abwürgt. Ziel von uns allen muss es sein, die Mobilität effizienter und effektiver, aber auch umweltschonender abzuwickeln. Das oberste Ziel muss sein, eine ressourcen- und umweltschonende Mobilität zu entwickeln. Für diese beiden Ziele ist der öV das Mittel der Wahl. Zudem ist er auch sehr platzsparend und bringt somit optimale Bedingungen mit sich, um das bestehende Strassen- und Schienennetz in unserer Topografie, wo nur durch eine Verschandelung der Umwelt noch neue Strassen gebaut werden können, optimal zu nutzen. Mit dem von der Initiative geforderten Fonds und einer jährlichen Einlage von 60 Millionen Franken könnte die Finanzierungslücke im öV-Bericht gedeckt und die vorgeschlagene Umsetzung garantiert werden. Zwar will der Kanton seinen Beitrag bis 2021 um 1 Million Franken erhöhen, doch es ist absehbar, dass dieser kleine Schritt der nächsten Budgetkürzung zum Opfer fällt. Mit dieser Einlage von 60 Millionen Franken könnte auch der Kostendeckungsgrad bei 55 Prozent bleiben. Ein Prozentpunkt macht 4 Millionen Franken aus. Mit der Steigerung um 3 Prozentpunkte sollen 12 Millionen Franken pro Jahr zusätzlich generiert werden. Das ist sehr viel Geld, welches aus den Kunden und den Verkehrsbetrieben irgendwie herausgepresst werden soll. Dies birgt die Gefahr, dass die Leute dem öV nicht treu bleiben und dass weniger auf den öV umsteigen, da die Billette immer teurer werden. Dies gefährdet aber auch die Sicherheit, da bei den

Verkehrsbetrieben der Leistungsdruck erhöht wird, und dies gefährdet vor allem auch Linien auf dem Land mit einem niedrigen Kostendeckungsgrad. Die Fondslösung im Verkehr ist mittlerweile eingeführt. Auf Bundesebene haben wir Fabi und den NAF. Auch auf Kantonsebene besteht quasi ein Fonds für den Strassenbau, welcher grosszügig aus Motorfahrzeugsteuern geöffnet wird. Die jährliche Einlage entspricht etwa der von uns vorgeschlagenen Einlage in den öV-Fonds. Von der öV-Aufbruchstimmung, welche vor 14 Jahren mit dem Start von Agglomobil und herrschte, ist heute kaum noch etwas zu spüren, und der öV dümpelt wieder vor sich hin. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um Gegensteuer zu geben. Ich bitte Sie daher, der öV-Initiative zuzustimmen.

Für die GLP-Fraktion spricht Markus Hess.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion stimmt der Vorlage zu und lehnt somit die Volksinitiative ab. Die GLP ist grundsätzlich für den öV, sie will aber, dass Anreize geschaffen werden, damit die öV-Mittel noch stärker und intensiver genutzt werden und nicht einfach ein einseitiger Ausbau gefördert wird. Für den Betrieb eines hochwertigen öV benötigt es einen einigermaßen gesunden Staatshaushalt, sonst ist die Planungs- und Ausbaufähigkeit nicht stabil und somit nicht nachhaltig. Der Kanton soll die Absichten, wie sie im öV-Bericht dokumentiert sind, umsetzen. Wir erachten Anreize und Massnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen als vordringlich. Bei unserer Beurteilung fliesst auch die Ablehnung der Steuererhöhung durch das Volk im Mai 2017 ein.

Sara Agner: Bei dieser Initiative geht es nicht um Luxuslösungen oder darum, dass Bereiche gegeneinander ausgespielt werden sollen. In erster Linie geht es darum, das Tempo bei der Umsetzung von notwendigen Massnahmen zu beschleunigen. Es geht nicht nur um offensichtlich überfällige Projekte, wo der öV bestehenden Strukturen hinterherhinkt und wovon besonders viele Personen betroffen sind, sondern auch um kleinere Personengruppen, die von schlechten Anbindungen an den öV betroffen sind. Das betrifft im Speziellen die ländlichen Gebiete, wo der öV die wichtige Aufgabe hat, die Standortnachteile möglichst abzufedern. Solche Projekte dürfen nicht weiter verzögert werden. Es braucht auch mehr Tempo für einen barrierefreien öV, damit Menschen mit einer Behinderung und Personen mit altersbedingten Einschränkungen den öV nutzen können. Genau solche Projekte werden mangels genügender Finanzen meistens auf später vertagt. Die Initiative ist ein wichtiger Schritt, damit es auch in diesen Bereichen vorwärtsgeht.

Josef Schuler: Die Initiative verlangt, dass für den motorisierten Individualverkehr und den öV die gleichen Bedingungen herrschen. Das Gesamtsystem soll effizienter werden. Ein Bus, der mit 50 Personen unterwegs ist, hat einem Auto gegenüber Vortritt. Darum ist es wichtig, dass diese Logik umgesetzt wird, und auch aus finanzieller Sicht. Die Bevölkerung auf dem Land ist auf gute und vor allem dauerhafte Busverbindungen angewiesen. Die Initiative garantiert einen guten Service public. Deshalb bitte ich Sie, die Initiative zu unterstützen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Die Förderung eines leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehrs hat bei der Regierung und beim Parlament eine hohe Priorität. Wir haben den öV in den letzten Jahren stetig und konsequent ausgebaut und viel investiert. Das werden wir auch in Zukunft tun. Die aktuelle Aufgabenteilung und das bisherige Führungsmodell haben sich seit der Einführung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr unbestritten bewährt. Wir haben den nötigen Spielraum, um auch eine gewisse Planungssicherheit zu gewährleisten. Es liegt auf der Hand, dass die Akteure eine immer höhere Planungssicherheit wünschen. Das ist in allen Bereichen der Politik gleich. Die Annahme der Initiative hätte grosse Mehrkosten zur Folge, die zweifellos an anderen Orten eingespart werden müssten. Die Annahme eines Fonds würde zu starren Verhältnissen führen, die wir nie gewünscht haben. Wir haben in der Botschaft dargelegt, aus welchen Gründen wir die Initiative ablehnen. Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen und somit die Initiative abzulehnen.

Antrag Marcel Budmiger zu Ziffer 2: Die Volksinitiative wird angenommen.

Marcel Budmiger: Ich bitte Sie, der Initiative zuzustimmen. Ein Ja zur Initiative bedeutet auch ein Ja zum öV-Bericht.

Der Rat lehnt den Antrag mit 81 zu 21 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative „Vorwärts mit dem öffentlichen Verkehr“, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 84 zu 22 Stimmen zu.