



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 19. März 2018
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalmann-Bieri

B 109 öV-Bericht 2018 bis 2021; Entwurf Kantonsratsbeschluss zum Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

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

Rolf Bossart: Die VBK hat die Vorlage am 23. Februar 2018 beraten und ist einstimmig darauf eingetreten. Der Bericht wurde als gute Grundlage gewürdigt, wobei die Kommission eine Bemerkung und zwei Aufträge überwiesen hat. Die Strukturen, Problemstellungen und zukünftigen Potenziale werden gut aufgezeigt. Die Hauptproblematik sind die Spitzenzeiten, diese bilden zunehmend einen Zielkonflikt für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Mit einer Bemerkung will die VBK sicherstellen, dass in diesem Bereich Lösungen gesucht werden. Mittels Aufträgen macht die VBK zudem Auflagen für den nächsten Bericht. Es geht darum, die Mobilität ganzheitlich zu entwickeln. öV und MIV dürfen keinesfalls gegeneinander ausgespielt werden. Die Pendlerströme nehmen zu, und 24 Prozent der Mobilität betreffen den Arbeitsweg. Bus, S-Bahn und mitunter nicht vermeidbare Umsteigevorgänge müssen umgesetzt werden. Auch der Durchgangsbahnhof wurde in den Voten wieder kurz thematisiert; die einen erachten ihn als gute Idee im Gesamtkontext und die anderen als nicht finanzierbar und realisierbar, scheinbar habe man sich da verrannt. Bedauert wurde auch, dass nicht alle Massnahmen aus dem letzten Bericht umgesetzt worden sind. Die Buspriorisierung muss schon allein deshalb weiterverfolgt werden, weil nun mal nicht noch mehr Strassen gebaut werden können. Die Mobilität wird wachsen, der Kostendeckungsgrad von 58 Prozent wurde kritisch hinterfragt. Die Billettkosten dürfen nicht weiter steigen beziehungsweise nicht zu hoch angesetzt werden. Gegen einen gezielten Einsatz von Fernbussen ist nichts einzuwenden, die Anbindung an Raststätten wie Neuenkirch wäre jedoch ungeeignet. Der Projektüberhang von 10 Millionen Franken hat der VBK Sorgen bereitet. Eine Vorreiterrolle des Kantons im Sinn einer guten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wird vermisst. In der Detailberatung wurden elf Anträge gestellt. Daraus resultierten eine Bemerkung und ein Auftrag bezüglich strategischer Stossrichtung sowie der Auftrag, Push- und Pull-Massnahmen im Planungsbericht konkret aufzuzeigen. Die anderen Anträge wurden grossmehrheitlich abgelehnt. In der Schlussabstimmung sprach sich die VBK mit 7 zu 6 Stimmen für Kenntnisnahme aus. Wir bitten Sie, der Kommission zu folgen.

Für die CVP-Fraktion spricht Josef Wyss.

Josef Wyss: Der Planungsbericht zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern (öV-Bericht) zeigt die bestehenden guten Strukturen auf, ohne sich der Problemerkennung von vorhandenem Entwicklungspotenzial zu verschliessen. Die CVP unterstützt mehrheitlich die Ziele und Massnahmen aus diesem Bericht. Wir nehmen mit Genugtuung zur Kenntnis, dass in der Luzerner Landschaft die Grundversorgung weiterhin

sichergestellt wird im Wissen, dass die grössten Pendler- und Mobilitätsströme sich auf die Agglomeration und der Stadt Luzern konzentrieren. Ich möchte nach den Voten zum vorangehenden Traktandum darauf aufmerksam machen, dass die Realisierungsbilanz der Massnahmen aus dem letzten öV-Bericht sehr positiv ist. 90 Prozent der Massnahmen wurden umgesetzt, das ist ein sehr gutes Resultat. In der Ausgangslage des Berichts wird auf die raumplanerischen Entwicklungen hingewiesen. Es ist richtig, dass die Pendlerströme von den Wohnzonen zu den Arbeitszonen noch zunehmen werden. Die raumplanerischen Einschränkungen, dass die Ansiedelungen von Industriebetrieben primär an der Y-Achse erfolgen sollen, akzentuieren diese Situation zusätzlich. Das haben wir so gewollt. 24 Prozent der zurückgelegten öV-Kilometer werden durch die Arbeitswege verursacht. Das ist viel, und diese Mobilität konzentriert sich jeweils auf die Morgen- und Abendstunden und ist massgebend für die Kapazitätsspitzen verantwortlich. Hier gilt es Mobilitätsmanagement-Konzepte zu erarbeiten, um die Kapazitätsspitzen zu brechen. Diese Spitzenkapazitäten sind bekanntlich der grösste Kostentreiber im öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig ist der öV zu Randzeiten mit schlechten Auslastungen konfrontiert, welche die Effizienz der Gesamtleistung reduzieren. Gesamthaft werden wir auch in den nächsten Jahren mit einem Wachstum des öV konfrontiert sein, unabhängig davon, wie hoch die Spitzen sein werden. Das im Bericht dargestellte Wachstum wird sich wohl in der Zukunft so fortsetzen. Dementsprechend sollen Massnahmen geplant werden, um das Wachstum zu meistern. Beispielsweise erwähne ich gerne die Themen Sharing Economy und Digitalisierung. Auf diese Trends wird in diesem Bericht zu wenig stark eingegangen. Diese Entwicklung wird grossen Einfluss auf den öV haben und die Mobilität grundlegend verändern. Es braucht Konzepte, die aufzeigen, welche Auswirkungen diese Trends auf den öV und den Individualverkehr haben. Eher unbefriedigend ist aus meiner Sicht die Entwicklung des Kostendeckungsgrades, welcher von 2016 bis 2021 um 3 Prozent steigen soll. Bereits durch das Mengenwachstum kann dieses Ziel schon fast erreicht werden. Es braucht aber auch im gesamten System eine Effizienzsteigerung, die erreicht werden muss. Hier gilt es realistische, aber ehrgeizige Ziele zu formulieren. Immer wieder wird auf die Priorisierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV hingewiesen. In gewissen Situationen ist das sicher richtig. Es muss jedoch vermehrt versucht werden, beiden Verkehrskategorien gerecht zu werden. Es darf nicht die eine Mobilitätskategorie gegen die andere ausgespielt werden. Wir gewinnen nur dann einen Mehrwert, wenn wir das ganze System Mobilität vorwärtsbringen. In der „öV-Vision 2050“ wird dem Durchgangsbahnhof eine zentrale Bedeutung zugemessen. Ohne dieses Projekt können die raumplanerischen Wachstumsziele im Kanton Luzern und in der Zentralschweiz langfristig nicht realisiert werden. Erneute Variantendiskussionen würden einzig eine Verzögerung bedeuten. Die öV-Vision 2050 zeigt auch deutlich auf, dass neben dem Durchgangsbahnhof noch weitere Hubs um Luzern notwendig werden. Dazu gehört auch die Kombination der Bus- mit den S-Bahn-Linien. Trotz Umsteigen ist es möglich, schneller am Ziel zu sein. Ebenso muss Sursee, das zweite Zentrum, verstärkt in den öV integriert werden. Die CVP nimmt den öV-Bericht zur Kenntnis. Zu den einzelnen Bemerkungen und Aufträgen beziehe ich in der Detailberatung Stellung.

Für die SVP-Fraktion spricht Daniel Keller.

Daniel Keller: Man kann froh sein, dass unsere Stimmbürgerinnen und Stimmbürger vor dem Urnengang nicht solche umfassenden Berichte lesen müssen. Es geht um die mittel- und langfristige Entwicklung des öV-Angebots im öffentlichen Personenverkehr, insbesondere in den Bereichen Infrastruktur, Vorhaben, Tarife und Angebotsveränderungen, sowie um die zeitliche Planung. Inhaltlich baut die Vorlage auf dem vorangegangenen öV-Bericht auf, und sie ist in weiten Teilen eine logische, nachvollziehbare Weiterentwicklung. Insbesondere den steigenden Kostendeckungsgrad begrüsst die SVP-Fraktion. Was für viele von uns Parlamentariern an solchen Planungsberichten aus den Amtsstuben der Verwaltung störend ist, ist die Tatsache, dass es, auch wenn gewisse Aussagen falsch oder widersprüchlich sind, keine Möglichkeit gibt, diese zu beseitigen. Wir können also aus Sicht der Regierung ihrem sogenannten Tatsachenbericht nur zustimmen,

Kenntnis davon nehmen oder ihn ablehnen, was für die Akteure weitgehend folgenlos bleibt. Die SVP-Fraktion lehnt den Bericht trotz diverser Mängel nicht ab. Ich komme anschliessend darauf zurück. Wir unterstützen die Stossrichtung der eingeschlagenen öV-Strategie. Nur so kann in einem wachsenden Kanton der Gesamtverkehr effizient abgewickelt werden, insbesondere während der Spitzenzeiten. Eine zustimmende Kenntnisnahme kommt für uns aber überhaupt nicht infrage, schon allein deshalb nicht, weil viele Forderungen derart offen formuliert sind, dass niemand in diesem Saal heute schon weiss, was sich konkret daraus entwickeln wird. Wenn später daraus Massnahmen gegen den MIV umgesetzt werden, welche den Vertretern einer bürgerlichen Verkehrspolitik widerstreben, heisst es dann – wie schon so oft gehört –: Ihr Rat hat entschieden, Ihr Rat hat dem Bericht ja zugestimmt. Die SVP macht das auch dieses Mal nicht und nimmt den öV-Bericht mit wenig Enthusiasmus lediglich zur Kenntnis. Der öV-Bericht wird immer mehr zu einem Planungspapier mit Strategien und Massnahmen, welche dirigistische Umerziehungsmassnahmen für den MIV beinhalten. Es besteht heute immer noch ein Recht auf die freie Wahl der Verkehrsmittel. 70 Prozent der Bevölkerung sind MIV-Teilnehmer. Sie können aus terminlichen, örtlichen, logistischen oder anderen Gründen oft weder Bus noch Zug fahren, insbesondere auch deshalb nicht, weil ein grosser Teil der Luzerner Bevölkerung verstreut auf dem Land und nicht in der Stadt wohnt. Ein Beispiel dafür ist der Botschaft auf Seite 15 zu entnehmen, die Push- und Pull-Massnahmen. Staatliche Massnahmen zur Umlagerung des MIV werden so unattraktiv gemacht, dass man möglichst freiwillig auf den überfüllten Bus oder Pendlerzug zur Arbeit umsteigt. Mit welcher demokratischen Legitimierung kommt die Verwaltung dazu, im Bericht Forderungen wie „Kaum neue Parkplätze in Ballungsgebieten“ aufzuführen? Liebe Verwaltung, wir Gewerbler sind auf eine genügend grosse Anzahl von Parkplätzen angewiesen. Oder soll sich das Gewerbe nicht weiterentwickeln und Arbeitsplätze schaffen? Dazu müssen Strassen und auch das Parkplatzangebot ausgebaut werden. Will man das nicht, muss das Bevölkerungswachstum hinterfragt werden, und es müssen Massnahmen in eine ganz andere Richtung getroffen werden. Ein weiterer Punkt unter den Push- und Pull-Massnahmen ist das Mobility Pricing. Wie bitte? Der Bund hat die Pilotversuche dazu doch selbst begraben, weil es in kleinräumigen Gebieten nicht umsetzbar, teuer und aufwendig ist, und bei der Gesamtbevölkerung sind Strassenzölle laut unserer Einschätzung nicht mehrheitsfähig. Viele andere Massnahmen zielen direkt darauf ab, den MIV mit Parkplatzverteuerungen oder Parkplatzverknappungen, der Reduktion von Fahrspuren, Stausystemen für den MIV und vielem mehr zu reduzieren. Konkrete Massnahmen sind nicht daraus abzulesen, weshalb wir bei künftigen Planungsberichten mehr Informationen fordern. Darauf basiert die von der Kommission angenommene Bemerkung 3. Ein weiterer Fehler im Bericht ist die Erhöhung des Modalsplits von 20 Prozent auf sagenhafte 30 Prozent von 2015–2021 (Ziele 3.5, S. 23). In der Luzerner Agglomeration hat der Modalsplit, also die öV-Benutzerquote, in den Jahren 2010–2015 von 24 auf nur noch 20 Prozent abgenommen. Jetzt will uns das Verwaltungspapier weismachen, dass er in den nächsten paar Jahren um 50 Prozent steigen wird auf 30 Prozent. Genau wegen solcher Mängel müssten diese Planungsberichte nach der Lesung nochmals überarbeitet werden können. Zusammenfassend müssen wir feststellen, dass insbesondere in der Luzerner Agglomeration und in der Stadt Luzern selber das seitens der Verwaltung immer wieder gepriesene partnerschaftliche Nebeneinander immer weniger funktioniert. Noch nie streute ein öV-Bericht mehr Unsicherheit, wie die jetzt vorliegende Botschaft B 109. Es braucht künftig mehr Hintergrundinformationen, und es braucht eine bessere zeitliche Entflechtung des Verkehrs während der Spitzenzeiten. Darum bitten wir Sie um die Unterstützung aller drei Anträge der VBK sowie um die pragmatische Kenntnisnahme des öV-Berichts.

Für die FDP-Fraktion spricht Herbert Widmer.

Herbert Widmer: Die FDP-Fraktion steht geschlossen hinter dem öV; teilweise weil sie ihn selber intensiv benutzt, teilweise weil er dazu beiträgt, dass man als Benutzer des MIV weniger Kolleginnen und Kollegen im Stau antrifft. Alle vier Jahre erhalten wir einen tiefgreifenden Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Verkehr. Es sind gute Berichte, tiefgreifend, engagiert, mit guten Analysen und

Zahlen und mit einer verständlichen Liste für zukünftige Massnahmen. Selbstverständlich hätte jeder von uns noch eine weitere persönliche oder regionale Idee, die er gerne in der Massnahmenliste sehen würde. Dennoch würde man diesen Teil des Berichts gerne zustimmend zur Kenntnis nehmen. Der Bericht enthält jedoch auch weitere Teile, welche doch gewisse Fragen aufwerfen. So soll der Modalsplit des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2015–2021 von 20 auf 30 Prozent gesteigert werden, obwohl er von 2010–2015 von 24 auf 20 Prozent gesunken ist, also ein unmöglich zu erreichendes Ziel. Auf Seite 15 des öV-Berichts werden in einer anschaulichen Grafik Push- und Pull-Massnahmen aufgezeigt. Darunter fallen so heikle Themen wie „Kaum neue Parkplätze in Ballungsgebieten“ und „Mobility Pricing“, oder noch etwas offene Themen wie „Sharing-Konzepte“. In der Diskussion in der VBK wurde die Bemerkung „Auf Push- und Pull-Massnahmen ist zu verzichten“ eingereicht. Damit hätte man wirklich das Kind mit dem Bade ausgeschüttet, denn dann hätte man bereits heute mehrheitsfähige Massnahmen wie „Ausbau des öffentlichen Verkehrs“, „Mobilitätsmanagement“ usw. gestrichen. Wir haben uns aber darauf geeinigt, dass genau solche Massnahmen in den Planungsberichten konkret aufzuzeigen sind. In diesem Sinn empfehlen wir den Auftrag 14 zur Annahme. Auch in unserer Fraktion wurden gerade diese Punkte mit dem viel zu optimistischen Modalsplit und den Push- und Pull-Massnahmen engagiert und kritisch diskutiert. Angesichts dieser Bereiche hatte eine zustimmende Kenntnisnahme keine Chance. Einer Kenntnisnahme stimmten aber alle zu. In der VBK wurde einer Bemerkung und zwei Aufträgen grossmehrheitlich zugestimmt; sie betreffen allgemeine Massnahmen und Zielsetzungen. Die weiteren rund zwölf eingereichten Bemerkungen und Aufträge werden wir ablehnen, verlangen sie doch nicht vorhandenes Geld, oder sie bedeuten Eingriffe des Parlaments in Kompetenzen der öffentlichen Betriebe. Die Bemerkung 7 lassen wir uns gerne genauer erklären, andere Bemerkungen entsprechen Selbstverständlichkeiten. Nach der nun folgenden Kommissionsarbeit werden wir den öV-Bericht zur Kenntnis nehmen.

Für die SP-Fraktion spricht Marcel Budmiger.

Marcel Budmiger: Der öV-Bericht gibt eine gute Übersicht über die Entwicklungen im öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern. Er zeigt, was in den letzten Jahren gemacht wurde, was aus Spargründen verschoben wurde und was nun dringend gemacht werden muss, damit mehr Leute freiwillig auf den öV umsteigen. Wir danken den Verfassern für die ausführliche Arbeit und den gehaltvollen Bericht. Der Platz auf den Strassen, insbesondere in den Zentren, ist beschränkt. Zwar verspricht sich der Regierungsrat von Grossprojekten wie Bypass mit Spange Nord – sofern letztere dann auch kommt – und dem Durchgangsbahnhof eine Verbesserung der Situation, bis diese aber in Betrieb sind, nehmen sowohl die Bevölkerung als auch das Mobilitätsbedürfnis zu. Uneinigkeit herrscht höchstens darüber, in welchem Ausmass. Das ist auch der Grund, warum wir jetzt Massnahmen ergreifen müssen, je früher und schneller, desto besser, desto weniger Stau. Diese Erkenntnis hat sich mittlerweile nicht nur in der Stadt Luzern durchgesetzt, sondern auch in der Agglomeration, auch dank dem Gemeindeverband LuzernPlus. Zumindest den Gemeindevertretern ist klar, dass ein Verkehrsmanagement mit Dosierungsanlagen und Buspriorisierung dringend nötig ist. Der öV-Anteil im Agglomerationsgürtel ist innerhalb von fünf Jahren von 24 auf 20 Prozent gesunken. Diese Entwicklung muss umgekehrt werden, wenn wir in der Agglomeration weniger Stau wollen. Wir haben oft gehört, dass die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Das gilt vielleicht für künftige Grossprojekte; wer diese heute fordert, hat aber das Grundproblem der Verkehrsprobleme in der Agglomeration Luzern nicht verstanden. Es hat nämlich zu wenig Platz für zusätzliche Fahrbahnen für den Bus und gleichzeitig für den motorisierten Individualverkehr. Ein gleichzeitiges Wachsen von MIV und dem strassengebundenen öV kann es nicht geben, oder sonst müssen Sie Vorschläge machen, welche Häuserzeilen Sie entlang der Kantonsstrassen abreissen wollen. Wenn nicht, akzeptieren Sie bitte die Realität: Es hat zu wenig Platz, und deshalb müssen wir effizienter werden, das heisst weniger Flächenverbrauch pro transportierte Person, mehr Langsam- und öffentlichen Verkehr statt platzfressende Autos. Die notwendige Verlagerung soll, wie im Bericht ausgeführt, freiwillig

passieren. Der öV muss attraktiv genug werden, damit die Leute freiwillig ihr Auto daheim oder in der Park-and-ride-Anlage lassen. So schaffen wir genügend Kapazitäten für alle, die wirklich auf das Auto angewiesen sind. Dazu braucht es im ganzen Kanton einen guten öV zu fairen Preisen. Das heisst auch, die Billettpreise dürfen nicht mehr weiter steigen, sie sind heute schon zu hoch. Zudem darf nicht weiter auf Kosten des öV gespart werden. Deshalb ist auch ein Ja zur Volksinitiative „Vorwärts mit dem öffentlichen Verkehr“ so wichtig. Denn die letzten Abbaupakete haben dem öffentlichen Verkehr zugesetzt. Die SP begrüsst die allgemeine Stossrichtung des öV-Berichts 2018–2021, wünscht sich aber mehr Tempo bei der Umsetzung. Es braucht nun genügend Mittel, um die Massnahmen auch umzusetzen und nicht wieder aufzuschieben. Der öV-Bericht darf nicht ein weiterer Planungsbericht werden, der aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt wird. Nicht der finanzpolitische Stillstand soll bei der Umsetzung tonangebend sein, sondern das „Vorwärts“ aus dem Initiativtitel. Der öV im Kanton Luzern hat ein enormes Potenzial zur Stärkung der Regionen und für mehr Lebensqualität auf der Landschaft und in den Zentren. Wir treten auf die Botschaft ein und nehmen den Bericht zustimmend zur Kenntnis.

Für die Grüne Fraktion spricht Monique Frey.

Monique Frey: Vor uns auf dem Tisch liegt ein solide erarbeiteter Planungsbericht über den öV im Kanton Luzern. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) hat nicht nur die rund um den öV erarbeiteten Grundlagen und das den öV beeinflussende Umfeld mit einbezogen, sondern im Ausblick auch die Herausforderungen und Chancen klar benannt. Neue Technologien wie die Digitalisierung werden die Mobilität beeinflussen, und dies hoffentlich im positiven Sinn. Die Technologieentwicklung ist so schnell, dass für uns vieles noch gar nicht vorstellbar ist. Der Bericht zeigt aber, dass der VVL am Puls der Entwicklungen ist. Leider spricht der öV-Planungsbericht auch von einer anderen Realität. Er muss sich im Korsett der Finanzpolitik des Kantons Luzern bewegen. Von Aufbruchstimmung ist kaum noch etwas zu spüren, der öV dümpelt vor sich hin. Die im öV-Bericht angesprochenen Zukunftsvisionen sind zwar spannend, können aber nicht wirklich gepusht werden. Sie kommen aus den Pilotstadien nicht heraus. Für das Scaling-up und -out bräuchte es Kapital, welches dem VVL fehlt. Es ist sogar so, dass der VVL das aufgebaute Eigenkapital nicht für Innovationen nutzen kann, sondern dieses in den Tagesbetrieb stecken muss, damit das bisherige Angebot aufrechterhalten werden kann. Die Finanzierung durch den Kanton und die Gemeinden erlaubt dies nicht mehr. Dies ist auch ein fatales Zeichen an den Bundesrat und das nationale Parlament, wenn es um die Integration des Durchgangsbahnhofs in den nächsten Ausbauschnitt 2030/35 geht. Der Kanton darf nicht nur auf eine vom Bund vorgeschlagene Vorfinanzierungslösung warten, sondern er muss selber aktiv werden und einen Vorschlag zusammen mit den nationalen Luzerner Parlamentarierinnen und Parlamentariern erarbeiten, um bei den Verhandlungen in den Kommissionen in diesem Herbst parat zu sein. Andernfalls bleibt Luzern den nationalen Parlamentarierinnen und Parlamentariern nur als Kanton mit einer Finanzmisere im Gedächtnis, und man glaubt nicht an seine Möglichkeiten einer Mitentwicklung und Vorfinanzierung. Unser neuer Nationalrat, Michael Töngi, gehört der Verkehrskommission des Nationalrates an und ist sicher zur Zusammenarbeit bereit. Im Dezember 2004 startete AggloMobil uno, das grösste Umbauprojekt des öV-Systems in der Stadt und Agglomeration Luzern seit der Umstellung vom Tram- auf den Trolleybusbetrieb. Mit AggloMobil due wurden Ergänzungen geplant und die Taktfrequenz erhöht, und mehr Einwohnerinnen und Einwohner stiegen vom Auto auf den öV um. Der Modalsplit zugunsten des öV nahm endlich auch in der Agglomeration zu und erreichte 2010 24 Prozent. Doch auch der öV wird durch die Finanzmisere des Kantons Luzern ausgehebelt. Zwar wurde im Rahmen der Umgestaltung des Seetalplatzes in Emmen ein neuer Bushub eingerichtet, aber dieser überzeugt nicht wirklich, da die Gelder vor allem in die Strasseninfrastruktur geflossen sind. Die umsteigenden Busspassagiere müssen einen langen Weg vom Bahnhof Emmenbrücke zum Bushub unter die Füsse nehmen. Dieser führt quer über die Busfahrspuren und hohe Trottoirkanten – für ältere Personen, Familien mit Kinderwagen und Kindern und Geh- und Sehbehinderte eine Herausforderung. Einmal bei den neuen Busperrons angekommen, wäre man froh, schnell in den nächsten Bus

einsteigen zu können, denn es gibt kaum einen Witterungsschutz. Die Perrons sind gegen beide Seiten offen, ein geschlossenes Wartehäuschen, wie etwa auf den Bahnperrons, gibt es nicht, man hat weder Wind- noch Regenschutz. Doch die schlanken Anschlüsse lassen auf sich warten. Auch viele weitere Massnahmen haben die öV-Nutzerinnen und -Nutzer frustriert, wie zum Beispiel die gekappten Direktverbindungen von den Gemeinden nördlich von Emmen zum Bahnhof Luzern. Das Umsteigen beim Bahnhof Rothenburg Dorf vom Bus auf die Bahn ist eigentlich nicht zumutbar. Die neusten Modalsplitzzahlen von 2015 zeigen für die Agglomeration wieder einen Rückgang von 24 auf 20 Prozent. Das muss zu denken geben. Die Erkenntnisse aus Emmen Nord müssen in die Weiterentwicklung des Bushubs Ebikon einfließen. Das Umsteigen wird von den Nutzerinnen und Nutzern nur positiv akzeptiert, wenn dadurch mindestens 10 Minuten Fahrzeit eingespart werden können. Sonst wird dies nur als Schikane angesehen, und der Umstieg zurück auf das Auto ist leider dann oft Realität. Noch eine Nebenbemerkung zur Anbindung von Emmenbrücke mit der Buslinie 2 an den Bahnhof Luzern. Es ist geplant, dass die Buslinie 2 von der Sprengi bis zum Hirtenhof zusammengebunden werden soll. Dadurch muss aber der Bus beim Kreuzstutz einen Umweg über das Spital machen, damit er von der Seebrücke herkommend beim Bahnhof Luzern weiter Richtung Hirtenhof fahren kann. Auch die Buslinie 12 von Littau nach Würzenbach soll zusammengebunden werden. Diese Buslinie fährt also weiterhin die direkte Linie an den Bahnhof Luzern. Wieso werden die beiden Linien unterschiedlich behandelt? Der VVL muss diese Linienführungen zugunsten der Passagiere und nicht zugunsten der Technik ausarbeiten. Was im öV-Bericht gut dargestellt ist, sind die Priorisierungsmassnahmen für den öV. Diese Priorisierung ist behördenverbindlich im Richtplan 2015 festgelegt. Zu dieser Priorisierung gehören die Busspuren wie auch die Kaphaltestellen. Diese sind Haltestellen, welche auf der Strasse liegen und verhindern, dass die Autos den Bus überholen und dadurch seine ungehinderte Weiterfahrt verhindern. Dank der Kaphaltestellen füllen nicht Autos den engen, begrenzten Strassenraum vor dem Bus auf, und dieser hat dadurch freiere Fahrt, er kann den Fahrplan einhalten und dadurch auch wieder attraktiver für die Kunden sein, was das Umsteigen begünstigt und damit wieder mehr Kapazität auf der Strasse schafft. Absolut unsinnig ist die Erhöhung der Kostendeckung auf 58 Prozent. Dieser Deckungsgrad hat verschiedene negative Auswirkungen. Zum einen steigen die Preise der öV-Billette weiter. Ab drei Personen ist es leider heute oft so, dass es mit dem Auto billiger wird, auch mit der Vollkostenrechnung. Das darf nicht sein. Gerade im Freizeitverkehr hat der öV noch Aufholbedarf und muss mehr Personen zum Umsteigen bewegen. Gut 50 Prozent der gefahrenen Tageskilometer kommen vom Freizeitverkehr (Shopping, Sport, Ferien). Da braucht es klar eine Korrektur, welche der Kanton natürlich nur im Verbund mit den schweizerischen öV-Anbietern erreichen kann. Wenn auch unser Verkehrsverbund immer höhere Kostendeckungsgrade verlangt, wird sich am Billettpreis nichts ändern. Die Erhöhung des Kostendeckungsgrades hat natürlich auch Auswirkungen auf die Kostenstruktur der Verkehrsbetriebe. Die Kosten fallen dort bei den Löhnen der Chauffeure und Chauffeusen an sowie bei der Beschaffung und Wartung der Fahrzeuge. Wenn hier der Kostendruck dazu führt, dass die Sicherheit gefährdet ist, hat dies Auswirkungen für alle, die sich auf der Strasse bewegen: die öV-Nutzerinnen, die Velofahrenden, die Fussgängerinnen und die Autofahrenden. Als Folge des hohen angestrebten Kostendeckungsgrades wird zudem der Druck auf Linien mit einem tiefen Kostendeckungsgrad steigen. Dies sind in erster Linie jene auf dem Land, die eine öV-Grundversorgung anbieten. Wollen wir die einfach streichen? Das hätte für Schulkinder, Familien und ältere Personen einschneidende Folgen, da sie nicht mehr mobil wären. Das Signal mit der Erhöhung des Kostendeckungsgrades ist falsch und muss korrigiert werden. Im Gesundheitswesen wurde bei den Spitälern eine Kostenübernahme durch den Kanton von 55 Prozent beschlossen. Dies scheint auch mir die oberste Grenze für den öV zu sein. Es ist Zeit, dass wir Gegensteuer geben, bevor der öV, welcher vor 14 Jahren in eine neue Ära gestartet ist, weiter dahindümpelt. Für den öV wird vom Kanton eine zu knappe Finanzierung budgetiert. Die Finanzierungslücke für den nötigen Ausbau wird immer grösser. In den nächsten vier Jahren fehlen rund 29 Millionen Franken. Sie sehen, unsere

öV-Initiative ist genau die richtige Antwort, sie garantiert einen gesunden und überlebensfähigen öV. Die Grünen haben sich entschlossen, den öV-Bericht positiv zur Kenntnis zu nehmen. Natürlich zeigt er in einigen Punkten in die falsche Richtung, vor allem bei der geforderten Kostendeckung und der Unterfinanzierung. Aber wir halten dem Bericht zugute, dass dies klar aufgezeigt wird und die Planungen nicht einfach aus dem Programm herausgestrichen wurden. Die Beilagen 6 und 8 mit den nicht umgesetzten Massnahmen aus dem öV-Bericht 2014–2017 sind das Mahnmal für das Kappen des öV. Weitere Themen werde ich anlässlich der Detailberatung ausführen.

Für die GLP-Fraktion spricht Markus Hess.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu. Die drei Bemerkungen der VBK befürworten wir ebenfalls. Insbesondere möchten wir den Kanton ermutigen, dort Zeichen zu setzen, wo der öV auch ökologisch am meisten bringt, also bei Sharing-Konzepten, insbesondere beim MIV und bei Angebotsformen wie Taxito. Zudem ist es elementar, dass die Zusammenarbeit der öV-Anbieter optimiert wird. Die Fahrgäste bewegen sich in immer grösseren Aktionsradien, was nach weiter reichenden Tarif- und Fahrplanabsprachen ruft.

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

Robert Küng: Der vorliegende öV-Bericht zeigt das aktuelle Umfeld, die Kundenbedürfnisse und die Chancen der Digitalisierung auf. Er beinhaltet zudem eine Erfolgskontrolle, die aufzeigt, dass 90 Prozent der Massnahmen umgesetzt werden konnten. Wichtig ist aber der Blick nach vorn, bis ins Jahr 2050. Wie das Agglomerationsprogramm und das Strassenbauprogramm beruht der öV-Bericht auf dem kantonalen Richtplan. In der Agglomeration liegen die Schwerpunkte beim RBus-Ausbau und bei der Umsetzung der Bushubs. Auf der Landschaft wird die S 61 Richtung Willisau verlängert. Im Raum Luzern West wird das Busnetz ebenfalls angepasst. Zudem gehen wir davon aus, dass die Projektierung des Durchgangsbahnhofs durch den Bund bezahlt wird. Der öV-Bericht enthält 81 neue Massnahmen. Mit diesen Massnahmen können wir die Erfolgsgeschichte des öV weiterschreiben, denn es ist eine Erfolgsgeschichte trotz einiger kritischer Voten. Der Kostendeckungsgrad ist seit 2012 von 49 auf 56 Prozent gestiegen. Um den geplanten Ausbau vornehmen zu können, benötigen wir diesen Kostendeckungsgrad. Ich bin überzeugt, dass die Preisgestaltung die richtige ist. Wenn der öV viel zu teuer wäre, würden ihn kaum 6 Millionen Reisende nutzen. Der Fernverkehr ist von diesen 6 Millionen ausgenommen. Wir setzen pro Jahr 408 Millionen Schweizer Franken mit dem öV um, daran hängen auch sehr viele Arbeitsplätze. Der öV dümpelt also nicht einfach so vor sich hin, denn die Zahlen sprechen eine andere Sprache. Laut der CVP spielt die Regierung den MIV und den öV gegeneinander aus. Dem ist nicht so, MIV und öV müssen sich ergänzen, in Zukunft sogar noch viel mehr. Die SVP fordert eine freie Wahl der Verkehrsmittel. Wir zeigen nur Lenkungshinweise auf, um auf der Strasse noch genügend Platz für den MIV zu haben. Die FDP findet den öV-Bericht gut, lediglich der Modalsplit ist ein Thema. Warum sie den öV-Bericht nicht zustimmend zur Kenntnis nehmen kann, ist mir deshalb ein Rätsel. Die SP erklärt, dass zu wenig Platz vorhanden ist – es ist gut, dass die SP dieses Problem erkannt hat. Wie ich auch schon erwähnt habe, hat Luzern neben Genf am wenigsten Verkehrsfläche zur Verfügung. Wir brauchen beim öV nicht nur eine Kapazitätssteigerung, sondern wir benötigen den entsprechenden Platz dazu. Darum beantragen wir auch Strassenausbauten wie beispielsweise die Spange Nord. Dass alles seine Zeit braucht, zeigen das Beispiel Emmenbrücke und der Seetalplatz. Der Bushub wurde gebaut, der Bahnhof wird folgen. Es ist nicht möglich, innert vier Jahren einen neuen Bushub mit gedeckten Durchgängen und einen neuen Bahnhof zu schaffen. Ich danke dem VVL und dem Verbundrat, der diesen Bericht aufgearbeitet hat. Die Regierung hat den Bericht zum Teil modifiziert und als Vorlage ausgearbeitet. Die Gemeinden stehen hinter dem öV-Bericht, deshalb können wir davon ausgehen, dass die Massnahmen im ganzen Kanton mitgetragen werden. Ich bedanke mich auch bei den Transportunternehmen, die einen wesentlichen Beitrag für den zuverlässigen Betrieb des öV und die Kundenzufriedenheit leisten. Zu den Anträgen äussere ich mich anlässlich der Detailberatung.

Das Ratsmitglied Armin Hartmann befindet sich bei der Behandlung der Bemerkungen 1, 2, 3 und 16 im Ausstand.

Bemerkung Marcel Budmiger zu S. 23, Kapitel 3.5 Ziele: Die Zielvorgabe zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades darf nicht zu Lasten der öV-Kundinnen und -Kunden gehen.

Marcel Budmiger: Ursprünglich wollten wir die Bemerkungen 1 und 2 als eine Bemerkung einreichen, auf Wunsch erwähnen wir aber die Kunden und das Personal separat. Die Billettpreise sind in Luzern eindeutig zu hoch. So sind mir zwei verschiedene Meinungen zugetragen worden: Ein Bekannter aus Bern hat sich über die hohen Billettpreise im Kanton Luzern gewundert. Ein Tourist hingegen fand es super, dass Touristen, die in einem Hotel im Kanton logieren, den öV gratis benutzen können. Genau ein solches positives Bild sollten wir als Touristenstadt abgeben. Wir wollen einen attraktiven öV, damit die Luzerner Bevölkerung vorzugsweise den öV benutzt, statt im Stau zu stehen. Daher dürfen die Preise nicht weiter steigen. Mit der Erhöhung des Kostendeckungsgrades wollen wir die Effizienz erhöhen, die Billettpreise sollen aber nicht steigen. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

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

Rolf Bossart: Ein gleich lautender Antrag wurde von der VBK mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt.

Josef Wyss: Die CVP stimmt den Anträgen der VBK zu und lehnt alle anderen Anträge ab. Die Erhöhung des Kostendeckungsgrades um nur noch 2 Prozent soll mit dem prognostizierten Mengenwachstum, einer besseren Auslastung und einer Effizienzsteigerung erfolgen. Sie soll nicht mit Tarifierpassungen erfolgen, diesbezüglich gebe ich Marcel Budmiger recht. Eine Anpassung der Tarife ist vom Kostendeckungsgrad unabhängig und kann in keinem Fall im öV-Bericht geregelt werden. Es ist durchaus möglich, dass teuerungsbedingte Anpassungen vorgenommen werden müssen. Diese Möglichkeit muss weiterhin bestehen. Die CVP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab.

Daniel Keller: Einmal mehr betreiben wir hier im Rat Kommissionsarbeit. Ich finde es nicht richtig, dass Anträge, die in der Kommission abgelehnt worden sind, im Rat nochmals eingereicht werden. Die SVP hält sich deshalb in ihren Antworten kurz. Die SVP-Fraktion stimmt dem Antrag und den Aufträgen der VBK zu. Was die Bemerkungen 5 und 6 angeht, ziehen wir die überarbeitete Fassung von Gaudenz Zemp, also die Bemerkung 6, vor. Die vorliegende Bemerkung lehnen wir ab, da sie nicht in einen Planungsbericht gehört.

Monique Frey: Bei den vorliegenden Anträgen handelt es sich um Minderheitsanträge, die wir öffentlich machen wollen. Auf eidgenössischer Ebene ist das möglich. Wir wollen unsere Politik darstellen, deshalb werden wir hier im Rat weiterhin solche Minderheitsanträge stellen. Die Billettpreise werden nicht von Luzern allein bestimmt. Wenn der Kanton Luzern aber wie alle anderen Kantone den Kostendeckungsgrad laufend erhöht, hat das einen Einfluss auf die Billettpreise auf eidgenössischer Ebene. Gestartet wurde in Luzern mit einem Kostendeckungsgrad von 49 Prozent, mittlerweile sind wir bei 56 Prozent angelangt. Unserer Meinung nach liegt das Maximum bei 55 Prozent. Die Grüne Fraktion stimmt der Bemerkung zu.

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

Robert Küng: Der öV-Bericht sieht eine Steigerung des Kostendeckungsgrades auf 58 Prozent vor. Damit setzen wir den nötigen Anreiz, dass die Leistungen wirtschaftlich geplant und von den Transportunternehmen effizient erbracht werden. Die Vergangenheit hat bewiesen, dass das mit Effizienzsteigerungen und einer besseren Auslastung möglich ist. Preiserhöhungen sind nur im Umfang der Teuerung vorgesehen. Die Kompetenz für eine Erhöhung liegt nicht allein beim VVL, sondern auch beim Tarifverbund mit den anderen Kantonen. Für das Personal sind damit keine Auswirkungen verbunden, weil die Anstellungsbedingungen der Transportunternehmen den Gesamtarbeitsverträgen unterliegen und somit nicht dem direkten Einfluss des VVL. Ich bitte Sie, die Bemerkungen 1, 2 und 3 abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 81 zu 20 Stimmen ab.

Bemerkung Marcel Budmiger zu S. 23, Kapitel 3.5 Ziele: Die Zielvorgabe zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades darf nicht zu Lasten des Personals gehen.

Marcel Budmiger: Die Bemerkung 1 lag der Kommission nicht in diesem Wortlaut vor, sondern ich habe auf Wunsch von Kommissionsmitgliedern die Bemerkungen 1 und 2 modifiziert. Der Kostendeckungsgrad kann mit höheren Billettpreisen erhöht werden, aber auch indem die Löhne des Personals der öV-Anbieter gedrückt oder die Arbeitsbedingungen weiter verschlechtert werden. Nicht alle öV-Betriebe unterliegen einem Gesamtarbeitsvertrag, zudem gehören die Arbeitsbedingungen schon heute nicht zu den attraktivsten im Kanton. Eine weitere Verschlechterung nur aus finanziellen Gründen wollen wir deshalb verhindern. Bitte stimmen Sie unserer Bemerkung zu.

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

Rolf Bossart: Ein ähnlich lautender Antrag lag der VBK vor, nämlich: „Die Zielvorgabe zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades darf nicht zu Lasten der öV-Kunden oder des Personals der Betreiberfirma gehen“. Dieser wurde von der VBK mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt.

David Roth: Laut Regierungsrat Robert Küng werden die Arbeitsbedingungen in Gesamtarbeitsverträgen geregelt. Das trifft aber nicht auf alle Transportunternehmen mit Aufträgen der öffentlichen Hand zu. Viele Transportunternehmen verfügen über keinen Gesamtarbeitsvertrag. Deshalb sollte sich unser Kanton ein ähnliches Vorgehen wie der Kanton Jura überlegen, der nur noch Verträge mit Firmen abschliesst, die einem Gesamtarbeitsvertrag unterliegen.

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

Robert Küng: Ich würde von David Roth gerne wissen, welche Transportunternehmen, die einen Auftrag von uns haben, keinem Gesamtarbeitsvertrag unterliegen. Mir sind nämlich keine bekannt.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 79 zu 22 Stimmen ab.

Bemerkung Frey Monique zu S. 23, Kapitel 3.5 Ziele: Der Kostendeckungsgrad soll sich nicht weiter erhöhen und bleibt bei 55 Prozent (2016).

Monique Frey: Laut Regierungsrat Robert Küng braucht es einen höheren Kostendeckungsgrad, damit die Dienstleister ihre Aufgaben effizient und wirtschaftlich ausführen. Dabei handelt es sich um ein Misstrauensvotum gegenüber der VBL. Ich gehe davon aus, dass jeder dieser Betriebe wirtschaftlich und effizient arbeitet. Es braucht deshalb keine Erhöhung des Kostendeckungsgrades. Ich beantrage, den bisherigen Kostendeckungsgrad von 55 Prozent zu belassen. Um den höheren Kostendeckungsgrad zu erreichen, werden die Billettpreise angehoben werden müssen. Eine andere Möglichkeit gibt es nicht, denn ich gehe davon aus, dass die entsprechenden Betriebe bereits wirtschaftlich und effizient arbeiten.

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

Rolf Bossart: Dieser Antrag ist der VBK nicht vorgelegen.

Marcel Budmiger: Ein höherer Kostendeckungsgrad kann nur mit der Erhöhung der Billettpreise oder grossem Druck auf das Personal erreicht werden. Die SP-Fraktion kann ein solches Vorgehen nicht mittragen. Deshalb stimmen wir der vorliegenden Bemerkung zu.

Josef Wyss: Da der Kostendeckungsgrad bereits bei 56 Prozent liegt, verlangt die Bemerkung eine Senkung des Kostendeckungsgrades. Eine kleine Leistungssteigerung ist aber durchaus sinnvoll. Deshalb lehnt die CVP-Fraktion die Bemerkung ab.

Daniel Keller: Die SVP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Für den Aufbau des öV-Netzes muss die entsprechende Finanzierung sichergestellt werden; ein Teil davon wird aus den Einnahmen generiert. Der Ausbau von Infrastrukturmassnahmen ist nicht zum Nulltarif erhältlich.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 82 zu 20 Stimmen ab.

Bemerkung Hess Markus zu S. 23, Kapitel 3.5 Ziele: Der Kanton Luzern positioniert sich national als führend im Mobilitätsmanagement und fördert unter diesem Aspekt den Einsatz von autonomen Fahrzeugen.

Markus Hess: In der heutigen Zeit wird es immer schwieriger, grosse Betonprojekte zu erstellen, vor allem in der Nähe von Wohnquartieren. Im Verkehr braucht es stattdessen vermehrt Intelligenz und Vernetzung durch ein interdisziplinäres Kooperieren. Der Kanton

Luzern steht mit dem Durchgangsbahnhof und dem Bypass mit der Spange Nord vor zwei sehr grossen Projekten. Der Bypass wird frühestens 2035 fertig erstellt sein, der Durchgangsbahnhof sogar noch später. Wie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in 18 Jahren aussieht, ist unklar. Mit übersichtlichen, kleineren Leuchtturmprojekten erhält der Kanton mehr Klarheit beim öV. Die Fortschritte in der Technologie sind enorm, und neue Ergebnisse aus der Forschung sollen auch für den öV genutzt werden. Gerade in den Zentren herrscht der Bedarf nach gesunden, verträglichen Lösungen für die Bevölkerung. Es gibt bereits gute Beispiele aus dem öffentlichen Bereich. So betreiben die SBB zusammen mit der Stadt Zug und weiteren Partnern spezielle Busse auf den Strecken 1 und 2. Die Kosten für dieses Projekt von insgesamt 2,7 Millionen Franken sind durchaus finanzverträglich. Die Post betreibt zwei selbstfahrende Busse. Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen testen einen selbstfahrenden Bus. Im Kanton Luzern ist das Potenzial für Innovationen vorhanden, es muss einfach stärker genutzt werden. In der Hochschule Luzern verfügen wir über die beiden Departemente Technik und Architektur sowie Informatik, wo sich zahlreiche Ingenieure finden lassen, um zusammen mit dem Kanton kleine Leuchtturmprojekte zu kreieren. Ich bitte Sie, unsere Bemerkung zu überweisen.

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

Rolf Bossart: Dieser Antrag ist der VBK nicht vorgelegen.

Marcel Budmiger: Wir sind nicht gegen selbstfahrende Autos oder neue Technologien. Der öV-Bericht umfasst aber nur einen Zeithorizont von vier Jahren. Die Volksinitiative „Vorwärts mit dem öffentlichen Verkehr“ hätte genügend Finanzen zur Umsetzung des vorliegenden Berichts generiert. Die GLP-Fraktion hat die Initiative abgelehnt. Deshalb ist es etwas vermessen, im öV-Bericht weitere Wünsche anzubringen. Es müssen Prioritäten gesetzt werden, aber zugunsten der Kunden und nicht zugunsten teurer Experimente. Die SP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab.

Monique Frey: Der öV-Bericht geht auf neue Technologien und die Digitalisierung ein. Autonome Fahrzeuge werden zwar nicht explizit erwähnt, trotzdem sind wir der Überzeugung, dass alles Machbare umgesetzt werden soll. Ich bin nicht gegen autonome Fahrzeuge, aber es gibt auch noch weitere Technologien wie Seilbahnen. Es ist deshalb nicht sinnvoll, eine einzelne Technologie im Bericht festzuhalten. Was neue Technologien angeht, haben wir grosses Vertrauen in den VVL.

Josef Wyss: Die VBK fordert mit dem Auftrag 13, dass im nächsten öV-Bericht näher auf die neuen Technologien und deren Konsequenzen eingegangen wird. Dazu gehört auch die Prüfung von autonomen Fahrzeugen. Somit braucht es die vorliegende Bemerkung aus Sicht der CVP nicht.

Herbert Widmer: Nach neuen Technologien zu verlangen, ist interessant, und die FDP steht ebenfalls dahinter. Die VBL ist diesbezüglich aber bereits aktiv, hat sie doch seit Kurzem einen rein batteriebetriebenen Bus im Einsatz. Weiter werden Busse getestet, die sowohl mit Strom als auch mit Batterie fahren. Deshalb braucht es die vorliegende Bemerkung nicht.

Daniel Keller: Die SVP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Ich kann mich dem Votum von Josef Wyss anschliessen. Eine Bemerkung über autonome Fahrzeuge gehört nicht in einen kantonalen Planungsbericht. Dazu braucht es Bestimmungen des Bundes.

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

Robert Küng: Der öV-Bericht geht im Abschnitt 2.5 auf autonome Fahrzeuge ein, ich zitiere: „Zum autonom fahrenden Bus bestehen Pilotprojekte, namentlich von PostAuto in Sion. (...) Von einem regulären Betriebseinsatz oder Ersatz heutiger Betriebsformen ist in der Berichtsperiode 2018 bis 2021 nicht auszugehen. (...) Zeichnen sich rasche Projektfortschritte ab, sind mit Blick auf anstehende Investitionen ins öV-Angebot auch Versuchsbetriebe denkbar.“ Die Regulierung und die Zulassung solcher Fahrzeuge ist auf nationaler Ebene geregelt. Beim heutigen Stand ist es deshalb nicht zweckmässig, autonome Fahrzeuge auf kantonaler Ebene zu forcieren. Dem Kanton stehen auch keine entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung. Deshalb bitte ich Sie, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 95 zu 6 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu S. 23, Kapitel 4 Strategische Stossrichtungen: Die Kapazitätsspitzen sind mit den Instrumenten des Mobilitätsmanagements zu brechen. Dieses soll in Zusammenarbeit mit grossen Firmen und Wirtschaftsverbänden Lösungen entwickeln.

Bemerkung Zemp Gaudenz zu S. 23, Kapitel 4 Strategische Stossrichtungen: Zusätzlich zur Erweiterung der Kapazitäten sollen die Spitzenbelastungen durch ein intelligentes Mobilitätsmanagement gebrochen werden. Der Kanton soll deshalb in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den grossen Betrieben, den Wirtschaftsverbänden und den Schulen entsprechende Lösungsansätze entwickeln.

Gaudenz Zemp: Die FDP ist mit der Bemerkung der VBK grundsätzlich einverstanden. Das Mobilitätsmanagement wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Wir sind aber der Überzeugung, dass die Bemerkung 5 der VBK etwas präzisiert und ergänzt werden sollte. In der Bemerkung der VBK ist von Kapazitätsspitzen die Rede, unserer Meinung nach sollte es aber Spitzenbelastungen heissen. Die Spitzenbelastungen können nicht nur mit dem Mobilitätsmanagement gebrochen werden, dazu braucht es eine Erweiterung der Kapazitäten. Entsprechende Lösungen müssen von den Betrieben und den Schulen entwickelt werden, weil es sich um autonome Institutionen handelt. Die Hochschule Luzern hat an ihrem Standort Rotkreuz mittels Mobilitätsmanagement bereits Verbesserungen erbracht. Darum haben wir die Bemerkung mit dem Begriff „Schulen“ ergänzt. Ich bitte Sie, unsere Bemerkung vorzuziehen.

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

Rolf Bossart: In der VBK waren sich alle einig, mit Anreizsystemen oder anderen mehrheitsfähigen Lenkungsmassnahmen die Kapazitätsspitzen zu brechen, auch wenn der Berufsverkehr konzentriert auf kurze Zeiträume nur 25 Prozent ausmacht. Die Kommission war sich aber nicht einig darüber, wer den Lead übernehmen soll. Deshalb wurde die vorliegende Bemerkung kurz und knapp formuliert. Ich bitte Sie, der Meinung der Kommission zu folgen.

Herbert Widmer: Die FDP steht zwar hinter der Bemerkung der VBK, findet aber die Formulierung der Bemerkung 6 von Gaudenz Zemp präziser. Daher lehnt die FDP die Bemerkung 5 der VBK ab und stimmt der Bemerkung 6 zu.

Daniel Keller: Die SVP-Fraktion unterstützt ebenfalls die Bemerkung 6 von Gaudenz Zemp. In der Bemerkung 6 wird die partnerschaftliche Zusammenarbeit hervorgehoben, was uns sehr wichtig erscheint. Es ist wichtig, zusammen mit den KMU im Kanton Lösungen zu erarbeiten, die auf Gegenseitigkeit beruhen.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion stimmt der Bemerkung 6 ebenfalls zu.

Josef Wyss: Grundsätzlich zielen beide Bemerkungen in die gleiche Richtung. Die CVP zieht grossmehrheitlich die Bemerkung 6 vor, da ihre Formulierung etwas spezifischer ist und das Thema der Schulen beinhaltet.

Marcel Budmiger: Ich kann mich den Voten meiner Vorredner anschliessen. Uns ist es aber wichtig, dass die Spitzenbelastungen innerhalb der gesetzlichen Bestimmungen reduziert werden sollen. So sollen deshalb weder Öffnungszeiten noch Arbeitszeiten angepasst werden. Das Verkehrsmanagement und das Brechen der Spitzenzeiten ist möglich, ohne dass die arbeitende Bevölkerung dafür herhalten muss.

Monique Frey: Bei der Bemerkung geht es vor allem darum, mit welche Partnern zusammengearbeitet werden soll. Da wir nicht den VVL als Wortführer wollten, haben wir die Bemerkung 5 verfasst. Wir können uns aber auch mit der Bemerkung 6 einverstanden erklären.

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

Robert Küng: Mit diesen Bemerkungen rennen Sie offene Türen ein. Ich weise einmal mehr darauf hin, dass diese Thematik im vorliegenden Bericht enthalten ist. Für die konkrete Umsetzung wurde die Erarbeitung einer kantonalen Mobilitätsstrategie gestartet. Mit dieser Strategie wollen wir die Basis für ein kantonales und wenn möglich kantonsübergreifendes Mobilitätsmanagement schaffen und die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten festlegen. Wir arbeiten diesbezüglich auch mit der Metropolitankonferenz Zürich zusammen. Aus Sicht

der Regierung bitte ich Sie, der Bemerkung 6 zuzustimmen, weil darin auch die Schulen enthalten sind.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die Bemerkung 6 der Bemerkung 5 mit 102 zu 1 Stimme vor.

In der definitiven Abstimmung stimmt der Rat der Bemerkung 6 mit 104 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung Frey Monique zu S. 27, Kapitel 4.2 Strategie Tarifverbund Passepartout: Alle Bushaltestellen müssen in den direkten Verkehr integriert werden, damit von allen Bushaltestellen aus ein E-Ticket gelöst werden kann.

Monique Frey: Nicht alle Bushaltestellen sind in den direkten Verkehr integriert. So kann beispielsweise ab der Bushaltestelle Unterspitalhof Emmen kein direktes Billett nach Zürich gelöst werden, was den Preis viel höher werden lässt. Daher wäre es sinnvoll, alle Bushaltestellen in den direkten Verkehr aufzunehmen.

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

Rolf Bossart: Dieser Antrag ist der VBK nicht vorgelegen.

Marcel Budmiger: Es darf nicht sein, dass der Preis für ein Billett je nach Haltestelle variiert. Später werden wir über einen Vorstoss von Charly Freitag zum Thema Digitalisierung des Kantons Luzern befinden. Mit der Überweisung dieser Bemerkung machen wir einen ersten Schritt in diese Richtung.

Josef Wyss: Dieser berechtigten Forderung soll nicht einfach nur der Kanton Luzern nachkommen. Das Departement von Bundesrätin Doris Leuthard, das UVEK, hat dieses Problem erkannt und den Auftrag erteilt, nach einer schweizweiten Lösung zu suchen. Daher lehnt die CVP-Fraktion die Bemerkung ab.

Markus Hess: Den E-Tickets gehört die Zukunft, deshalb müssen sie auch überall gelöst werden können. Die GLP-Fraktion stimmt der Bemerkung zu.

Daniel Keller: Ich kann mich dem Votum von Josef Wyss anschliessen. Die Behandlung dieser Bemerkung zeigt aber auch, wie schwierig eine Entscheidung hier im Rat ist, fehlen uns doch die notwendigen technischen Details dazu. In den Kommissionen können Rückfragen gestellt und Meinungen ausgetauscht werden. Die SVP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab.

Marcel Budmiger: Es handelt sich tatsächlich um ein nationales Thema, trotzdem verstehe ich die Ablehnung nicht. Der noch folgende, von der VBK einstimmig überwiesene Auftrag 13 handelt von den Themen Sharing Economy und Digitalisierung. Auch diese Fragen kann der Kanton Luzern nicht allein lösen. Konsequenterweise müssen wir der vorliegenden Bemerkung also zustimmen.

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

Robert Küng: Der öV-Bericht ist ein strategisches Instrument, welches die Stossrichtungen festlegt. Es ist nicht Ziel des Berichts, die technische Umsetzung von Details zu regeln. In Zukunft soll von jeder Haltestelle aus ein direktes Billett gelöst werden können. Mit dem zukünftigen Preissystem Schweiz soll das Ziel „eine Reise – ein Ticket“ erreicht werden. Die öV-Branche arbeitete an dieser Frage, am 6. März 2018 wurde deshalb das Programm „ÖV-Ticket 2020“ vorgestellt. Wir werden ein entsprechendes System umsetzen, wenn es finanziell machbar ist.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 74 zu 29 Stimmen ab.

Bemerkung Frey Monique zu S. 31, Kapitel 4.4.1 Strategie Qualität: Der Kanton muss für die Qualitätserhaltung Standards für die Bushaltestellen, Bushubs und deren Aufenthaltsqualität festlegen und die Umsetzung garantieren.

Monique Frey: Die Qualität der Bushaltestellen und Bushubs ist sehr unterschiedlich. Das betrifft auch ihren Unterhalt, hängt dieser doch nicht zuletzt von der finanziellen Situation der jeweiligen Gemeinde ab. Im Hinblick darauf, dass alle Bushaltestellen und Bushubs barrierefrei sein sollten, ist es sinnvoll, dass der Kanton entsprechende Qualitätsstandards vorgibt.

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

Rolf Bossart: Dieser Antrag ist der VBK nicht vorgelegen.

Michael Ledergerber: Die Aufenthaltsqualitäten bei Bushaltestellen und vor allem bei

Bushubs müssen einer grossen Vielfalt von Nutzenden gerecht werden und vielen Bedürfnissen standhalten. Das macht die Planung nicht einfacher, und es stellt eine grosse Herausforderung dar, alle Interessengruppen einzubinden und die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten. Genau deshalb muss der Kanton Qualitätsstandards festlegen und ihre Umsetzung garantieren. Die SP-Fraktion stimmt der Bemerkung zu.

Markus Hess: Die Formulierung der Bemerkung scheint uns etwas heikel und zu einengend. Deshalb lehnt die GLP-Fraktion die Bemerkung ab.

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

Robert Küng: Bei der öV-Infrastruktur ist der Kanton, das Transportunternehmen oder die Standortgemeinde federführend. Die Businfrastrukturen werden, soweit diese Bestandteile der Kantonsstrassen sind, vom Kanton im Rahmen des Strassenbauprogramms definiert, bestimmt und bezahlt. Haltestellen auf Gemeindestrassen oder auf Gemeindegebiet sind Sache der zuständigen Gemeinde. Ich erinnere dabei an die Diskussion über den Bushub in Ebikon. Die Möblierung der Haltestellen ist Sache der Gemeinden. Der öV-Bericht sieht die Erarbeitung von Standards für Haltestellenausrüstungen als Massnahme vor. Es liegt aber ausserhalb der Zuständigkeit des Kantons, eine Umsetzung dieser Richtlinien zu garantieren, weil die Gemeinden ebenfalls ein Mitspracherecht haben. Ich bitte Sie, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 81 zu 20 Stimmen ab.

Bemerkung Marcel Budmiger zu S. 36, Kapitel 5 Massnahmen: Auf Taktausdünnungen auf Grund von Sparmassnahmen wird verzichtet.

Marcel Budmiger: Auch wenn es teilweise bestritten worden ist – im öV-Bericht steht, dass die Taktausdünnungen der letzten Jahre nicht nur aus betrieblichen Gründen oder wegen einer zu geringen Nachfrage erfolgt sind, sondern auch aus Spargründen. Mit dieser Bemerkung wollen wir gerade auf der Landschaft eine gute Anbindung an den öV sichern, sofern eine Nachfrage besteht.

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

Rolf Bossart: Ein gleich lautender Antrag wurde von der VBK mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt.

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

Robert Küng: Der öV-Bericht sieht keine Taktausdünnungen vor. Selbstverständlich ist es die Aufgabe des Verkehrsverbundes, die Nachfrage und den Kostendeckungsgrad der einzelnen Linien zu überwachen und falls erforderlich Anpassungen vorzunehmen. Diese Flexibilität sollte weiterhin möglich sein. Ich bitte Sie daher, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 77 zu 26 Stimmen ab.

Bemerkung Marcel Budmiger zu S. 36, Kapitel 5 Massnahmen: In der Agglomeration Luzern ist die Buspriorisierung konsequent umzusetzen. Bei Bedarf sollen auch bestehende Busbuchten rückgebaut werden können.

Marcel Budmiger: Anlässlich der Beratung des letzten öV-Berichts hat unser Rat den Verkehrsplanern verboten, bestehende Busbuchten aufzuheben. Mit unserer Bemerkung möchten wir dieses Verbot wieder aufheben. Nicht jede Busbucht soll sofort aufgehoben werden, aber es soll möglich sein, falls ein betrieblicher Nutzen daraus entsteht. Ansonsten können die Gesamtverkehrskonzepte von LuzernPlus gar nicht umgesetzt werden, oder es braucht teure Ampelsysteme. Aus Effizienz- und Kostengründen soll künftig auf dieses rein ideologische Verbot verzichtet werden.

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

Rolf Bossart: Ein gleich lautender Antrag wurde von der VBK mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt.

Josef Wyss: Buspriorisierungen sollen dort erfolgen, wo dies der gesamten Mobilität einen Mehrwert bringt. Es muss versucht werden, beiden Verkehrskategorien gerecht zu werden. Die Mobilitätskategorien dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wir gewinnen nur dann einen Mehrwert, wenn wir das ganze Mobilitätssystem vorwärtsbringen. Wir sind gegen eine generelle Regelung, wie es die Bemerkung vorsieht.

Monique Frey: Die Bemerkung verlangt, Buspriorisierungen bei Bedarf konsequent

umzusetzen. Davon betroffen ist in erster Linie die Agglomeration. Wenn der Bus in eine Haltebucht einbiegt, wird er von vielen Autos überholt und danach durch diese blockiert. Der Bus erhält so keine Priorisierung. Deshalb bitte ich Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

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

Robert Küng: Die Buspriorisierung benötigt im Strassenbauprogramm verankerte Massnahmen. Über das Bauprogramm werden wir diesen Herbst befinden. Über die Aufhebung von Busbuchten haben wir bereits mehrmals diskutiert. Wir waren uns einig, von Fall zu Fall gemäss den örtlichen Gegebenheiten zu entscheiden. Um die nötige Flexibilität behalten zu können, bitte ich Sie, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 80 zu 28 Stimmen ab.

Bemerkung Frey Monique zu S. 53, Kapitel 6.1.2 Verbundrechnung: Für den Behindertenfahrdienst soll auch in der neuen Leistungsvereinbarung zwischen dem Gesundheits- und Sozialdepartement und dem VVL (ab 2020) mindestens der Beitrag pro Jahr vom 2019 eingestellt werden.

Monique Frey: Laut öV-Planungsbericht ist der Beitrag an den Behindertenfahrdienst für die Jahre 2020 und 2021 noch nicht verbindlich geregelt. Wir möchten auch für diese beiden Jahre eine verbindliche Regelung, die mindestens dem Jahr 2019 entspricht.

Rolf Bossart: Dieser Antrag ist der VBK nicht vorgelegen.

Michael Ledergerber: Im Kanton Luzern leben gut 60 000 Menschen mit Behinderungen. Viele von ihnen sind auf den Behindertenfahrdienst angewiesen, dank dem sie an der Gesellschaft teilhaben können. Dank den Tixi-Taxi-Bons sind solche Fahrten für Menschen mit Behinderungen finanzierbar. Die 0,9 Millionen Franken, welche 2019 für den Behindertentransport eingestellt sind, entsprechen schon jetzt einer Reduktion. Diese Reduktion wurde infolge der Sparmassnahmen vollzogen. Die Nachfrage für den Behindertenfahrdienst wurde nicht kleiner, sondern sie stieg an. Aufgrund der Sparmassnahmen wurden die Bezugskriterien verschlechtert. Menschen mit Behinderungen, die keine Hilflosenentschädigung beziehen, werden nicht mehr berücksichtigt. All diesen Menschen wurde es erschwert, ihre Mobilität auszuleben, da es finanziell nicht mehr tragbar ist. Die Folge daraus ist die Isolation. Ich erhalte in meiner Arbeit viele besorgte Anfragen, wie es ab 2020 mit der Finanzierung aussieht. Diese Anfragen zeigen mir, dass sich Menschen mit Behinderungen politisch interessieren und sie politisch partizipieren wollen. Auf der anderen Seite machen mich diese Anfragen betroffen, denn ich spüre vor allem die Verunsicherung und die Angst der Betroffenen. Ich bitte Sie, die Bemerkung zu überweisen.

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

Robert Küng: Wir beraten ein Strategiepapier über den öffentlichen Verkehr, die vorliegende Bemerkung ist aber budgetrelevant. Die Regierung unterstützt den Behindertenfahrdienst auch in Zukunft. Eine definitive Regelung ist uns wichtig. Deshalb haben wir im Rahmen der Aufgaben- und Finanzreform 2018 (AFR18) abklären lassen, ob es sich dabei um eine Kantonsaufgabe oder um eine Verbundaufgabe der Gemeinden handelt. Der definitive Entscheid über die Aufgabenzuordnung wird mit der AFR18 gefällt. Vorher kann keine Aussage zur Leistungsvereinbarung zwischen dem Gesundheits- und Sozialdepartement und dem Verkehrsverbund gemacht werden. Ich bitte Sie deshalb, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 86 zu 23 Stimmen ab.

Antrag VBK zu Ziffer 1: Kenntnisnahme.

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

Rolf Bossart: Umfassende und teilweise kontroverse Diskussionen mit entsprechenden Anträgen und Bemerkungen führten in der Schlussabstimmung zum knappen Ergebnis mit 7 Stimmen zugunsten der Kenntnisnahme und 6 Stimmen zugunsten der zustimmenden Kenntnisnahme. Ich bitte Sie, der VBK zu folgen und den öV-Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

David Roth: Ich schulde Regierungsrat Robert Küng noch eine Antwort bezüglich der Gesamtarbeitsverträge. Sowohl die Rigi-Bahnen als auch die Auto AG Rothenburg verfügen über keinen Gesamtarbeitsvertrag. Rund ein Drittel der im Stundenlohn Angestellten bei der

PostAuto Schweiz AG fallen ebenfalls nicht unter einen Gesamtarbeitsvertrag. Ich begrüsse es aber sehr, dass der Regierungsrat den Willen geäussert hat, dass sämtliche Auftragnehmer einem Gesamtarbeitsvertrag unterstehen sollten.

Josef Wyss: Wie ich bereits erwähnt habe, unterstützt und trägt die CVP viele Ziele, Massnahmen und Aspekte des öV-Berichts; dies unterstreichen wir mit der Kenntnisnahme. Für eine zustimmende Kenntnisnahme fehlen uns einige wichtige Elemente, welche nicht oder zu wenig beleuchtet wurden. Wir haben diese in der laufenden Debatte bereits mehrmals aufgezeigt, ich verzichte daher auf eine Wiederholung.

Norbert Schmassmann: Ich äussere mich zur Frage, ob wir den vorliegenden öV-Bericht lediglich zur Kenntnis nehmen sollen. Aufgrund meiner beruflichen Funktion weiss ich, was hinter dem vorliegenden öV-Bericht steckt, auf welchen Grundlagen er beruht und mit welcher Sorgfalt er erarbeitet worden ist. Den nun vorliegenden öV-Bericht lediglich zur Kenntnis zu nehmen, ist aus meiner Sicht etwas mutlos und kraftlos. Mutlos ist es, weil man sich zu nichts bekennen will, kraftlos, weil damit nur wenig Wirkung entfaltet wird. Eine reine Kenntnisnahme setzt ein wahrlich schwaches Zeichen für die einzuschlagende Mobilitätspolitik unseres Kantons. Bei der Umsetzung jeder einzelnen Massnahme wäre jeweils erneut eine Grundsatzdiskussion zu führen. Wollen wir das wirklich? Wie sollen die kommenden Herausforderungen im Verkehrsbereich gelöst und bewältigt werden, wenn wir heute nicht klar Ja sagen zu den im Bericht aufgezeigten Stossrichtungen? Wenn man heute mit einer oder zwei der zahlreichen aufgezeigten Massnahmen nicht ganz einverstanden ist, wäre es aus meiner Sicht falsch, den Bericht als Ganzes nur zur Kenntnis zu nehmen oder gar abzulehnen. Egal wie wir den Bericht heute zur Kenntnis nehmen – zustimmend, neutral oder ablehnend – die Mobilität wird sich sowieso verändern, wahrscheinlich in Richtung der im Bericht aufgezeigten Entwicklungen. Insgesamt stimmt die Stossrichtung, und darum sollte der Bericht zustimmend zur Kenntnis genommen werden. Ich werde dies tun.

Marcel Budmiger: Die SP-Fraktion ist vom vorliegenden öV-Bericht ebenfalls nicht begeistert. Ein riesiges Potenzial wird nämlich nicht ausgeschöpft. Sie verstecken sich mutlos hinter Ihrer eigenen Finanzpolitik und unterstützen nicht einmal Ihre Regierung. Die SP will, dass es mit dem öV vorwärtsgeht, darum braucht es ein klares Zeichen zugunsten des öV. Wir sind deshalb für die zustimmende Kenntnisnahme.

Marcel Omlin: Ich finde es grenzwertig, wenn Norbert Schmassmann als Direktor der VBL das Wort ergreift und sich für den Planungsbericht einsetzt.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion spricht sich für die zustimmende Kenntnisnahme aus. Es handelt sich um einen sehr guten Bericht mit einer klaren Strategie und klaren Zielen. Natürlich hätten auch wir gerne ein paar zusätzliche Massnahmen bezüglich Technik und Innovation gehabt, dafür ist aber auch später noch Zeit.

Monique Frey: Die Grüne Fraktion nimmt den Bericht zustimmend zur Kenntnis. Wir sind mit dem Bericht grundsätzlich zufrieden, zeigt er doch auch die weiteren Planungsschritte auf. Zudem wird darin ebenfalls aufgeführt, was in den letzten vier Jahren nicht umgesetzt werden konnte. Die Hoffnung ist da, dass wir die finanziellen Mittel mit der öV-Initiative generieren werden.

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

Robert Küng: Die Regierung ist überzeugt, ein gutes Papier abgeliefert zu haben, weil die Stossrichtung und die Strategie stimmen, was auch Ihr Rat nicht bestreitet. Sie haben dies mit Ihren Eintretensvoten bestätigt und uns zusätzliche Aufträge erteilt. Ich habe keine Voten dazu gehört, womit Sie grundsätzlich nicht einverstanden sind. Deshalb bitte ich Sie, den öV-Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Der Rat stimmt dem Antrag mit 74 zu 37 Stimmen zu.

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

Auftrag VBK zu Ziffer 2 (neu): Im nächsten öV-Bericht sind die Themen Sharing Economy und Digitalisierung in Bezug auf Ausgangslage, Möglichkeiten und Massnahmen detailliert aufzuführen.

Rolf Bossart: Bei der Sharing Economy und der Digitalisierung handelt es sich um Schlüsselthemen. Der VVL arbeitet diesbezüglich mit der Hochschule Luzern zusammen.

Weitere Studien sind nicht notwendig. Der VBK fehlen im vorliegenden Bericht jedoch konkrete und präzise Aussagen dazu. Das Thema Sharing Economy muss stärker mit einbezogen werden. Wir bitten Sie, den Antrag der VBK zu unterstützen.

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

Robert Küng: Mit dieser Forderung rennen Sie offene Türen ein. Das aktuelle Umfeld wird inklusive der Themen Sharing Economy und Digitalisierung im Bericht dargestellt. Bei der Erarbeitung des Berichts wurden laufende Forschungsarbeiten, Studien und Konzepte berücksichtigt. Speziell erwähnt haben wir die Studie „Megafon“, welche den Einfluss verschiedener Sharing-Konzepte untersucht. Wir haben bereits Systeme eingeführt, wie zum Beispiel „Taxito“ im Raum Willisau/Luthern. Daraus können wir auch unsere Lehren ziehen. Der vorliegende Auftrag bestätigt unsere Strategie. Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung.

Der Rat stimmt dem Auftrag mit 93 zu 0 Stimmen zu.

Auftrag VBK zu Ziffer 3 (neu): Push- und Pull-Massnahmen sind in Planungsberichten konkret aufzuzeigen.

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

Rolf Bossart: Die einzelnen Druck- und Anreizmassnahmen sollten inklusive der Ziele im Detail aufgeführt werden, dies nicht zuletzt auch aus Gründen der Transparenz. Wir bitten Sie, dem Antrag der VBK zuzustimmen.

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

Robert Küng: Für eine erfolgreiche Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist ein Teil des Verkehrs mittels Push- und Pull-Massnahmen auf effiziente Verkehrsträger zu lenken. Die konkreten Massnahmen werden jedoch im Rahmen von Gesamtverkehrsprojekten ausgearbeitet, so zum Beispiel beim Gesamtverkehrsprojekt Luzern oder Luzern Ost. In diesem Sinn ist die Regierung bereit, diesen Auftrag zu übernehmen.

Der Rat stimmt dem Auftrag mit 104 zu 0 Stimmen zu.

Auftrag Marcel Budmiger zu Ziffer 4 (neu): Im AFP sind jeweils genügend Mittel zur Umsetzung des öV-Berichts einzustellen.

Marcel Budmiger: Mit der blossen Kenntnisnahme des öV-Berichts haben Sie einen eher mutlosen Entscheid gefällt. Diese Tatsache können Sie korrigieren. Die vorgesehenen Mittel reichen nicht für die Umsetzung der unbestrittenen Massnahmen, so lautet die Aussage des VVL. Die Massnahmen aus dem öV-Bericht sollen umgesetzt werden können und nicht den Sparmassnahmen zum Opfer fallen. Der MIV hat diese Planungssicherheit mit dem Bauprogramm. Wir hoffen, dass dies auch für den öV gilt. Daher bitte ich Sie, unserem Auftrag zuzustimmen.

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

Rolf Bossart: Dieser Antrag ist der VBK nicht vorgelegen.

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

Robert Küng: Heute sind öV-Bericht und AFP aufeinander abgestimmt im Wissen darum, dass wir im öV-Bericht einen Überhang ausweisen, wie dies beim Strassenbauprogramm auch der Fall ist. Sie haben es beim Budgetprozess in der Hand, die finanziellen Vorstellungen umzusetzen. Deshalb bitte ich Sie, den Auftrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Auftrag mit 28 zu 79 Stimmen ab.

Michael Ledergerber zieht seinen nachfolgenden Antrag zurück.

Auftrag Michael Ledergerber zu Ziffer 5 (neu): Im AFP sind jeweils 1,2 Millionen Franken für Taxi-Taxi-Bons einzustellen. Dieser jährliche Betrag entspricht dem Bedarf, wenn wieder die Bezugsriterien von 2016 gelten.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2018 bis 2021, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 107 zu 0 Stimmen zu.