

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 19. Juni 2023
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

**M 724 Motion Candan Hasan und Mit. über die Sicherstellung der
öV-Grundversorgung im ganzen Kanton / Bau-, Umwelt- und
Wirtschaftsdepartement**

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.
Hasan Candan hält an seiner Motion fest.

Hasan Candan: Lassen Sie mich mit einer Anekdote aus meinem beruflichen Alltag beginnen: Ich fahre mit dem Zug nach Basel an meinen Arbeitsort, dabei komme ich bei Gelterkinden vorbei. Die Gelterkindener springen immer vom Bus zum Zug. Zuerst dachte ich, die seien sportlich. Danach dachte ich, sie seien vielleicht zu spät aufgestanden und müssten deshalb springen. Schlussendlich habe ich aber gemerkt, dass sie gar nicht anders können, weil die Verbindungen so eng getaktet sind. Sie müssen diesen Bus nehmen und auf den Zug springen, um zur Arbeit zu kommen. Warum erzähle ich Ihnen das? Im Kanton Luzern gibt es sicher auch solche Beispiele. Was wir und die Regierung in Sachen Mobilitätspolitik entscheiden, hat sehr starke Auswirkungen auf die Menschen in diesem Kanton. Ich wohne in der Stadt, wo die öV-Grundversorgung gut ist. Im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) heisst es, dass im ganzen Kantonsgebiet eine Grundversorgung zu gewährleisten ist. In § 4 unserer Kantonsverfassung (KV) heisst es, dass Kanton und Gemeinden den Grundsatz der Solidarität beachten und sie sich für den Ausgleich der Gesellschaft einsetzen. Zudem soll der Kanton diejenigen Aufgaben übernehmen, welche die Kraft der Gemeinden übersteigen. In der Mobilitätspolitik hat unser Kanton jedoch immer wieder abgebaut, gerade erst wurden weitere Linien gestrichen, und die Ticketpreise steigen. Die Leute aus den Gemeinden wie Lieli, Sulz, Retschwil oder am ganzen linken Ufer des Baldeggersees bezahlen aber auch Steuern. Wir sollten den genannten Grundsätzen aus dem öV-Gesetz und der Kantonsverfassung Rechnung tragen. Im Richtplan haben wir zudem raumplanerisch festgelegt, wo die Leute wohnen. Deshalb müssen wir auch dort die entsprechenden öV-Angebote zur Verfügung stellen. Gewisse Leute sagen, dass es sich nicht lohne, und sie nehmen lieber das Auto. Aber nicht alle können oder dürfen Auto fahren, beispielsweise junge Menschen unter 18 Jahren oder Menschen mit Behinderungen. Es gibt auch Menschen, die das Klima und die Umwelt schonen möchten. Mit meiner Anekdote wollte ich sagen, dass die Regierung aufpassen soll, was für Akzente sie setzt, denn sie hat einen starken Einfluss auf das Leben der Menschen. Erst kürzlich haben wir den öV-Bericht behandelt, deshalb appelliere ich an die Vertreterinnen und Vertreter aus dem Entlebuch, welche diesem zugestimmt haben. Wir haben dabei auch der Einführung eines Wanderbusses im Entlebuch zugestimmt. Die Entlebucher haben tatsächlich Anspruch auf diesen Wanderbus. Ich glaube aber auch, dass die Menschen aus dem Seetal und anderen Gebieten einen Anspruch auf die öV-Grundversorgung haben. Wir müssen die Inklusion und den Zusammenhalt in unserem Kanton stärken. Ich bitte Sie, meine Motion erheblich zu erklären.

Urs Brücker: Bei der Motion geht es um das öVG, das nicht nur den öV regelt, sondern auch den Schienengüterverkehr. Die vorliegende Motion entspricht eher einem Postulat, denn es handelt sich um einen Prüfauftrag mit drei Punkten. Der erste Punkt betrifft § 2 des öVG. Dort sollen die Ziele bezüglich Sicherstellung der kantonalen Grundversorgung überprüft und notwendige Massnahmen formuliert werden. In der März-Session hat unser Rat den Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) zustimmend zur Kenntnis genommen. Dieser enthält das Programm Gesamtmobilität, das als Grundlage für den kantonalen Richtplan und als Handlungsanleitung für die Regional- und Kommunalplanungen gilt. Mit dem Programm Gesamtmobilität werden bekanntlich die bestehenden Instrumente – der öV-Bericht, das Strassenbauprogramm sowie das Radroutenkonzept – zusammengefasst und abgelöst. Zudem läuft das Projekt «Bus 2040» des Verkehrsverbundes Luzern (VVL), das die entsprechenden Erschliessungslücken identifiziert und entsprechende Massnahmen ableitet, um diese Lücken im Busnetz zu schliessen. Ich gehe davon aus, dass es dabei auch öV-Angebote im Bereich On-Demand geben wird. Allein aufgrund der Tatsache, dass es keine öV-Berichte mehr geben wird, muss das öV-Gesetz angepasst werden. Der zweite Punkt der Motion verlangt die Prüfung des 50:50 Kostenteilers zwischen Kanton und Gemeinden. Dabei regt der Vorstösser implizit an, dass der Kanton einen grösseren Teil tragen soll. Die GLP-Fraktion sieht keinen Grund, warum die Möglichkeiten der Gemeinden zur öV-Mitfinanzierung eher überschritten werden als die Möglichkeiten des Kantons. Es handelt sich wohl eher um eine Arbeitshypothese des Motionärs. Der dritte Punkt spricht den Mindestkostendeckungsgrad des öV an gemäss § 16 des öVG. Der Vorstoss lässt allerdings offen, ob dieser gesenkt oder erhöht werden soll. Der Kostendeckungsgrad ist in der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (öVV) geregelt. Mindestens 20 Prozent der Vollkosten müssen getragen werden, sonst wird über die Schliessung der Buslinie diskutiert, es gibt aber auch Ausnahmen. Gemäss § 9 der öVV werden auch Buslinien betrieben, die den Vollkostendeckungsgrad von 20 Prozent nicht erreichen. Die Finanzierung des kantonalen Teils der öV-Finanzierung erfolgt zu 70 Prozent aus Geldern der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der kantonalen Motorfahrzeugsteuer. Das sollte nicht vergessen werden. Aus den genannten Gründen erscheint uns der minimale Deckungsgrad von 20 Prozent für eine Buslinie vernünftig. Die GLP-Fraktion lehnt die Motion ab.

Bernhard Steiner: Die SVP-Fraktion unterstützt klar die ablehnende Haltung der Regierung. Die Regierung hat bereits jetzt den klaren gesetzlichen Auftrag, den öV in allen Regionen des Kantons mit einer notwendigen und sinnvollen Infrastruktur zu versorgen. Dabei hat sie auch den Auftrag, die entsprechende Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. Die aktuelle Regelung ermöglicht einen optimalen Einsatz der finanziellen Mittel und hat sich jahrelang bewährt. Die Aufteilung der öV-Finanzierung zwischen Kanton und Gemeinden wird nicht infrage gestellt. Zudem ist die angedachte Senkung des minimalen Kostendeckungsgrades von 20 Prozent absolut nicht zielführend. Die SVP-Fraktion lehnt die Motion deshalb ab.

Gian Waldvogel: Die Grüne Fraktion stimmt der Erheblicherklärung der Motion zu. Um die definierten öV-Ziele zu erreichen – die Verlagerung des Verkehrs und eine vermehrte öV-Nutzung –, braucht es eine starke öV-Grundversorgung. Zudem braucht es in der Mobilitätsnutzung einen Wandel, damit wir die Klimaziele erreichen können. Dazu gibt es keinen anderen Weg, als finanzielle Mittel in die Hand zu nehmen und mehr in die öV-Grundversorgung im Kanton zu investieren. Die Motion ist ein Aspekt davon. Die Finanzierungsziele müssen überprüft werden. Gerade in nicht so gut erschlossene Regionen sollte investiert und die Kostendeckung hinterfragt werden. So kann ein Anreiz gesetzt werden, um auch tatsächlich auf den öV umzusteigen, gerade in Regionen, die sonst nicht so

gut durch den öV erschlossen sind. Die Wirtschaftlichkeit ist kurzfristig und sollte nicht im Vordergrund stehen, sondern das öV-Angebot muss in allen Regionen ausgebaut werden, vor allem aber in den ländlichen, dies auch im Hinblick auf die Freizeitnutzung, wo immer noch sehr viele auf das Auto setzen, weil der Umstieg und die Anbindungen nicht gegeben sind.

Sabine Wermelinger: Aus Sicht der FDP-Fraktion hat die Regierung gut ausgeführt, warum die Motion abzulehnen ist. Es gibt mehrere gesetzlich vorgegebene Ziele, deren Erfüllung gut abgewogen werden muss. Eine gewisse Wirtschaftlichkeit muss gegeben sein. Natürlich gibt es immer wieder Wünsche und Bedürfnisse in Bezug auf den öV, die stets wieder überprüft werden müssen, auch im Entlebuch. Die Gemeinden können sich entsprechend eingeben. Der VVL prüft die Zweckmässigkeit dieser öV-Verbindungen und nimmt dort, wo gegeben, die nötigen und möglichen Anpassungen vor. Mehrheitlich leere öV-Busverbindungen sind weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll. Wanderbusse fahren übrigens nur bei entsprechender Nachfrage. Die FDP-Fraktion lehnt die Motion ab.

Roger Zurbriggen: Die Mitte-Fraktion lehnt die Motion ab. Eine forcierte öV-Grundversorgung im Sinn der Motion deckt sich nicht unbedingt mit einer nachhaltigen öV-Grundversorgungsstrategie, die auch die Wirtschaftlichkeit ausgewogen berücksichtigen muss. Zudem kann sie auch am ökologischen Optimum vorbeischiessen, wenn leere oder wenig besetzte Fahrten ein gewisses Mass übersteigen. Die jetzige Gesetzgebung erlaubt eine situationsgerechte und damit optimierte Vorgehensweise. Auch die gesetzliche Regelung der Kostendeckungsgrade, deren Ausnahmeregelungen und die Kostenteiler finden wir nach wie vor gut. Das öV-Erschliessungsnetz wird zudem regelmässig überprüft. Bei der letzten Überprüfung fand eine öffentliche Mitwirkung statt. Bei diesen regelmässigen Überprüfungen testet man weiterhin Mindestangebote und bleibt offen für On-Demand-Angebote, wo sich diese aufgrund von Testphasen als gerechtfertigt erweisen. Wir erachten die jetzige Praxis als gut und halten an deren rechtlichen Grundlagen fest.

Bernadette Rüttimann: Ich kann die Argumentation der Regierung und der Mitte-Fraktion durchaus nachvollziehen. Trotzdem bin ich der Meinung, dass wir uns in Zukunft mehr bewegen müssen. Gemäss § 4 öVG organisieren der Kanton, die Gemeinden und der VVL gemeinsam mit dem Bund das öV-Angebot. In der Praxis und der Realität sieht das aber zum Teil anders aus. Unsere Gemeinden werden oftmals von der Regionalkonferenz des VVL einfach über die neusten Anpassungen informiert. Obwohl unsere Gemeinden gemäss §§ 7 und 8 die Zuständigkeiten und Befugnisse haben, werden sie oftmals nicht gehört. Hier geht es aber nicht nur um das öV-Thema des Ortsteils Lieli und die Integration in die Gemeinde Hohenrain. Es geht darum, dass der VVL und der Kanton das öV-Angebot im Seetal in den letzten Jahren nicht im gleichen Verhältnis wie das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) angepasst haben. Der Kanton und der VVL tragen ebenso Mitverantwortung an der aktuellen MIV-Belastung im Seetal. Alternativ könnten wir Umfahrungen bauen, und es laufen auch Projekte mit Schätzungen für die Umfahrung von Eschenbach bis Hochdorf von über 600 bis 800 Millionen Franken. Ich weiss nicht, wer von Ihnen diese Investitionen für das Seetal freigeben möchte. Das öV-Thema ist kein kommunales Thema, sondern ein überregionales. Wir im Seetal denken in Wirtschaftsräumen. Unsere Gemeinden verlangen seit mehreren Jahren eine Buslinienverlängerung von Hitzkirch-Aesch Richtung Fahrwangen oder von Hitzkirch Richtung Muri, um den Wirtschaftsraum Aargau oder Zürich zu erschliessen. Im Gegensatz zum Entlebuch haben wir Hügelzüge und keine Berge. Unsere Hügelzüge sind mittels öV ohne Weiteres überquerbar. Wir verlangen auch keinen Wanderbus. Wir würden uns aber sehr freuen, wenn beispielsweise unsere Burgruine Nünegg oder das Weingut Heidegg mit dem Schloss

Heidegg mit einem öV-Grundangebot erschlossen wären. Aus den genannten Gründen stimme ich der Motion zu.

Marcel Budmiger: Ich möchte das Votum von Bernadette Rüttimann unterstützen. Ich erinnere mich sehr gut an die Kantonsratspodien an den Berufsschulen. Dort haben diverse Vertreterinnen und Vertreter, nicht nur aus dem Seetal, sondern auch aus dem Entlebuch und aus anderen Regionen, betont, wie stark sie sich im Kantonsrat für bessere öV-Anbindungen ihrer Gemeinden einsetzen wollen. Hier haben Sie die Gelegenheit, Nägel mit Köpfen zu machen und ihre Wahlversprechen einzulösen. Ich danke für Ihre Unterstützung der Motion.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Wir haben Ihrem Rat mit dem umfassenden Planungsbericht über das Projekt Zumolu, mit dem wir die Strategie der nächsten zehn bis 15 Jahre aufgezeigt haben, und dem öV-Bericht, der sich ebenfalls mit diesem Thema auseinandergesetzt hat, zwei Instrumente vorgelegt, die Sie verabschiedet haben. Die sinnvolle öV-Erschliessung des Kantons ist Ihrem und unserem Rat natürlich ein wichtiges Anliegen. Wir wollen das Bevölkerungs- und Mobilitätswachstum so weit als möglich mit dem öV auffangen. Der öV hilft uns zudem, die Klimaziele zu erreichen. Beim öV sind wir aber auch zu einer gewissen Wirtschaftlichkeit gezwungen, das sieht auch das heutige Gesetz vor. Es macht keinen Sinn, leere und halbleere Busse im Auftrag der Grundversorgung durch den Kanton fahren zu lassen. Die öV-Versorgung ist im öVG geregelt, darum geht es auch in der vorliegenden Motion. Das Gesetz verlangt eine ökologisch und wirtschaftlich vertretbare Grundversorgung. Das ist ein Abwägen, und dafür ist auch eine genügend grosse Nachfrage notwendig, also ein minimaler Kostendeckungsgrad. Diese Vorgaben halten wir im Kanton ein. Auch beim Bund, der uns beim überregionalen Verkehr stark unterstützt und subventioniert, gibt es diesen Kostendeckungsgrad. Der VVL bestellt den öV im Auftrag der Gemeinden und des Kantons mit einer Finanzierung von 50:50. Beim VVL sind sieben Verbundräte im Amt, vier davon sind Gemeindevertretungen und drei Kantonsvertretungen. Die Gemeinden sind im VVL also sogar stärker vertreten als der Kanton. Es werden regelmässig entsprechende Fahrplanänderungen in die Vernehmlassung geschickt und die Angebote überprüft. Auch im Seetal prüft man mit den verschiedenen Zweckmässigkeitsbeurteilungen als Alternative zu einem massiven Ausbau der Strasse einen Ausbau des öV-Angebots. Das wird bei den Massnahmen, die nächstes Jahr publik werden, ebenfalls beurteilt. Letztlich stellen Sie im Rahmen des Aufgaben- und Finanzplans (AFP) ein jährliches Budget für den öV zur Verfügung. Sie geben diese Gelder frei, und wir machen beim VVL das Beste daraus zusammen mit den Gemeinden, welche die andere Hälfte bezahlen müssen. Wir überprüfen also das öV-Angebot regelmässig, es ist aber auch möglich, dass Kurse gestrichen oder ausgedünnt oder an anderen Orten erhöht werden, weil die Nachfrage gross ist. Ebenfalls überprüft werden die alternativen Mobilitätsformen, wie beispielsweise On-Demand-Angebote. In der Studie «Bus 2040» hat der VVL kürzlich die öV-Erschliessung im ganzen Kanton untersucht und die Abstimmung von Bus und Bahn auch auf den Durchgangsbahnhof abgestimmt. Erst der Durchgangsbahnhof wird es uns ermöglichen, dass wir beispielsweise einen 15-Minuten-Takt ins Seetal oder in andere Regionen fahren können. Erst dann können wir auf der Schiene weitere Angebote zur Verfügung stellen. Die Busse sind an Verkehrsdrehscheiben oder anderen Orten auf das Schienennetz abgestimmt. In diesem Sinn beantragt die Regierung, am bestehenden System festzuhalten und die Motion abzulehnen.

Der Rat lehnt die Motion mit 81 zu 28 Stimmen ab.