



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom
Kantonsratspräsident

20. März 2023
Born Rolf

M 834 Motion Frey Maurus und Mit. über die Förderung von Mobility-as-a-Service (MaaS) / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Maurus Frey ist nicht mehr im Rat vertreten. Die Motion wurde von Korintha Bärtsch übernommen.

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.

Korintha Bärtsch hält an der Motion fest.

Hasan Candan und Ursula Berset beantragen Erheblicherklärung als Postulat.

Korintha Bärtsch: Mobility-as-a-Service (MaaS), dieses Angebot ist die Zukunft der Verkehrspolitik. «Köpfchen statt Beton», diesen Slogan kennen Sie schon, und er wird auch in Zukunft gelten. Es ist schade, dass der Regierungsrat hier nicht mitmacht und für einmal nicht vorne dabei sein will. Es ist selbstredend, dass MaaS in eher ländlichen Gemeinden nicht rentabel betrieben werden kann. Aber es ist ein Service public, den die G/JG-Fraktion als notwendig und richtig erachtet, dies aber nicht nur im ländlichen Raum, sondern auch in der Agglomeration, wo der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modalsplit notabene bei 67 Prozent liegt, in der Region Sursee sogar bei 78 Prozent. MaaS ist der Schlüssel, um Menschen zum Umsteigen zu bewegen und den Modalsplit zu verändern. In diesen Regionen braucht es einen Push von Angeboten wie beispielsweise einem Bikesharing. Das Angebot «Nextbike» ist ein gutes Beispiel dafür, wie die Psychologie bei solchen Angeboten mitspielt. Nachdem das Luzerner Stadtparlament beschlossen hat, dass die Luzerner Bevölkerung Nextbike kostenlos nutzen kann, ist die Nutzung dieser Bikes in die Höhe geschossen. Das ist auch in der Agglomeration möglich und wünschbar. Es fällt Ihnen kein Zucken aus der Krone, wenn Sie diesem Anliegen zustimmen. Wie beim Energieförderprogramm, wo wir für Private und Unternehmen einen Anreiz setzen und sie finanziell mit viel Geld unterstützen, damit sie Massnahmen zur Nachhaltigkeit umsetzen, würde auch die verstärkte Förderung von MaaS zu einem gewollten Anstieg der Nutzung der multimodalen Mobilität führen und so Menschen motivieren, vom Auto auf den öV umzusteigen. Das muss es uns doch Wert sein. Im Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) wird dieses Ziel jedenfalls mehrmals erwähnt. Die Förderung von MaaS ist eine Massnahme, wie sie die bürgerliche Seite fordert: Es ist nicht das sogenannte gegeneinander Ausspielen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, sondern im Gegenteil ein neues, bequemes und einfaches Angebot. Die Massnahme ist absolut verhältnismässig und kostet viel weniger, als Strassen aus- und umbauen zu müssen, oder andere Massnahmen, die schmerzen. Wir wünschen der Luzerner Mobilitätspolitik etwas mehr Mut und Fortschritt, dass der Kanton vorausschaut und antizipiert, was auf uns zukommt. Der Kanton soll proaktiv steuern und Anreize setzen. Wir sollten die vorhandenen Nutzungsspielräume auf eine clevere Art und Weise nutzen. Mit der Erheblicherklärung der Motion ist der erste Schritt getan.

Hasan Candan: Wir glauben nicht, dass es dazu eine Gesetzesänderung braucht. Wir unterstützen dieses wichtige Anliegen, aber wir denken, dass die aktuellen Gesetzesgrundlagen genügen. Deshalb beantragt die SP-Fraktion die Erheblicherklärung als Postulat.

Martin Birrer: Die Motion fordert, dass der Kanton das System von MaaS im Gesetz verankert. Warum soll der Kanton etwas verankern, wenn es im Moment gar nicht gefragt ist? Wir gehen davon aus, dass der freie Markt darüber entscheiden kann und dieser auch solche Plattformen erstellen soll. Im Weiteren greifen wir immer mehr in die Eigenverantwortung jedes Bürgers ein. Privates Eigentum wie Autos oder andere Verkehrsmittel sollen weiterhin frei käuflich sein und auch an den meisten Orten im Kanton fahren können ohne Einschränkungen durch den Staat. MaaS erachten wir als gute Option, Wege von A nach B mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu bewältigen, dies aber nicht mithilfe des Kantons, sondern des freien Marktes. Wenn die Nachfrage dazu gross ist, werden sich diese zukünftigen Verkehrsmittel auch durchsetzen. Die FDP-Fraktion lehnt die Motion ab.

Laura Spring: In der Verkehrspolitik bestehen verschiedene Marktversagen wie etwa die mangelnde Kostenwahrheit. Der öV würde bei der aktuellen Verkehrspolitik im freien Markt nie rentieren. Wir müssten den ganzen Regionalverkehr einstampfen, weil er schon lange nicht mehr rentiert. Mit dem freien Markt hätten wir praktisch keinen öV. Das ist die jetzige Ausgangslage. Bis im Verkehr eine Kostenwahrheit hergestellt werden kann, muss der Staat diese Marktversagen beheben. Der freie Markt hat sich in den letzten Tagen in der Bankenwelt bezüglich Versagen nicht gerade ein gutes Zeugnis ausgestellt. Beim Verkehr muss der Staat die Massnahmen fördern, die gut funktionieren, MaaS ist eine mögliche Option.

Daniel Gasser: Mir ist nicht klar, ob alle verstanden haben, was das Programm Gesamtmobilität bezweckt. Die Regierung hat erklärt, dass sie alle diese Anliegen aufnehmen und eine Gesamtsicht machen will. Wir versuchen nun, mit einzelnen Massnahmen einzugreifen. Es ist der falsche Zeitpunkt dafür. Die Mitte-Fraktion lehnt die Motion ab.

Armin Hartmann: Die SVP-Fraktion lehnt die Motion ebenfalls ab. Nur weil der freie Markt versagt, heisst das noch lange nicht, dass es der Staat besser macht. Zudem kann ich mich dem Votum von Martin Birrer nur anschliessen: Welche Plattformen sich am Schluss durchsetzen, ist nicht Aufgabe des Staates. Die Privaten machen Vorschläge, und das Beste wird sich durchsetzen. Sobald das Angebot konkurrenzfähig ist, wird es automatisch genutzt. Es ist auch keine Gesetzesrevision nötig, wie es Hasan Candan schon ausgeführt hat. Weitere Förderinstrumente braucht es ebenfalls nicht.

Korintha Bärtsch: Es geht nicht darum, dass der Staat eine Plattform erstellt, sondern dass er MaaS-Angebote finanziell unterstützt, beispielsweise Nextbike. Bei mangelnder Nachfrage soll so ein Push erreicht werden, es geht also auch um den psychologischen Effekt.

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

Fabian Peter: Unser Rat unterstützt und begrüsst das Teilen und gemeinsame Nutzen von Fahrzeugen, weil es zu einer Reduktion von Fahrzeugen und einer besseren Erreichbarkeit beitragen kann. Das Teilen und gemeinsame Nutzen von Fahrzeugen ist deshalb als strategische Stossrichtung bereits im Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern enthalten und wird auch begrüsst. Aber in der Motion heisst es: «Der Regierungsrat wird beauftragt, die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, dass Mobility-as-a-Service (MaaS) so weit gefördert werden kann, dass kantonsweit ein flächendeckendes und leicht zugängliches Angebot zu multmodalen und geteilten (shared) Verkehrsmitteln entsteht.» Das lehnt die Regierung ab. Wir wollen keine gesetzliche Grundlage schaffen. Die Forderung nach einer funktionierenden und auf die Kundschaft zugeschnittene Plattform ist in Ordnung, aber das soll nicht unsere Aufgabe sein. Es gibt bereits private Anbieter, die das erfolgreich machen. Es gibt auch Transportunternehmer und Dritte, die das gemeinsam vorantreiben wollen. Wir sind auch offen, das Anliegen beim Bund

zu unterstützen, wenn es entsprechende Rahmenbedingungen braucht. Es braucht aber keine kantonalen Lösungen, sondern nationale. Diese sollen durch die Digitalisierung, aber auch durch die Privatwirtschaft vorangetrieben werden. Das gemeinsame Teilen und Nutzen von Fahrzeugen soll sich auch lohnen, wie es in erfolgreichen Modellen heute schon der Fall ist. Aus diesen Gründen lehnt die Regierung die Motion ab.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die Erheblicherklärung als Postulat der Erheblicherklärung als Motion mit 84 zu 23 Stimmen vor. In der definitiven Abstimmung lehnt der Rat die Motion mit 71 zu 36 Stimmen ab.