



Regierungsrat

Luzern, 13. Dezember 2022

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 846

Nummer: P 846
Eröffnet: 22.03.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 13.12.2022 / Ablehnung
Protokoll-Nr.: 1455

Postulat Bärtsch Korintha und Mit. über Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrades in Autos

Im Planungsbericht Zukunft Mobilität Kanton Luzern (kurz Zumolu; [B 140](#) vom 20. September 2022), den wir Ihrem Rat zur Beratung unterbreitet haben, werden die Ziele und grundlegenden langfristigen strategischen Stossrichtungen zur zukünftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern hergeleitet und festgelegt. Ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem sowie eine effiziente Abwicklung der Mobilität sind eine wesentliche Voraussetzung für die Erreichbarkeit respektive Attraktivität des Kantons Luzern. Ein erhöhter Besetzungsgrad beim motorisierten Individualverkehr (MIV) trägt zur Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems bei und entspricht dem Grundgedanken aus dem Projekt Zumolu, dass die Verkehrsplanung im Kanton Luzern dem Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» folgen soll.

Die Erhöhung des Besetzungsgrades ist praktisch ein Synonym für die Bildung von Fahrgemeinschaften (Carpooling). Sie darf kein Selbstzweck sein, sondern muss sich innerhalb eines übergeordneten verkehrspolitischen Zielsystems bewegen, welches ausschliesst, dass «unnötige» Mobilität (mehr Personenkilometer) entsteht. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den Besetzungsgrad von Fahrzeugen zu erhöhen. Dieser kann beispielsweise durch eine Bevorzugung von höherbesetzten Fahrzeugen bei Parkgebühren, Mobility Pricing mit Preisdifferenzierung zugunsten höherbesetzten Fahrzeugen, generelle Verteuerung des MIV, Fahrstreifen für Carpooling, Betrieb einer Carpooling-Vermittlungszentrale, Mitnahmesystem mit definierten Halteorten oder Appelle an eine individuelle Verhaltensänderung erhöht werden. Bei einigen Massnahmen ist die rechtliche Machbarkeit derzeit nicht gegeben. Generell schneiden Massnahmen mit konkreten Anreizen (finanzielle Einsparungen, Zeitgewinne) besser ab als reine Appelle, Fahrgemeinschaften zu bilden.

Im Zusammenhang mit Mobility Pricing hat der Bund die Kantone und Städte kontaktiert, um das Interesse an einem Pilotprojekt auszuloten. Darauf wurden beim Bund verschiedene Ideen oder Projektskizzen eingereicht. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK hat diese bereinigt und konkretisiert. Derzeit werden für einige dieser Projektskizzen Machbarkeitsstudien durchgeführt. Damit soll die Frage geklärt werden, welche der vorgeschlagenen Pilotprojekte realisiert werden können. Parallel dazu läuft der Gesetzgebungsprozess, damit die Pilotprojekte überhaupt starten können. Aus heutiger Sicht ist dies auf Anfang 2024 möglich.

Im Zusammenhang mit der Vernehmlassung zur Teilrevision der Signalisationsverordnung «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» haben wir in unserer

[Stellungnahme](#) vom 8. Februar 2022 den vorgeschlagenen Regelungen für das Carpooling grundsätzlich zugestimmt, dabei jedoch auf die Vollzugsschwierigkeiten (Kontrolle usw.) hingewiesen. Wir haben deshalb auch festgehalten, dass die Erfahrungen aus den Pilotprojekten in den Kantonen Genf und Tessin abzuwarten sind. Inwieweit und an welchen Standorten dereinst die neue Signalisationsmöglichkeit im Kanton Luzern zur Anwendung kommen wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden. Der Kanton bleibt bei der Planung seiner Strassen nach wie vor selbst für die Signalisation zuständig und entscheidet damit auch, inwiefern von der entsprechenden Signalisation Gebrauch gemacht werden soll. In unserer Antwort auf die Anfrage [A 828](#) «Anfrage Müller Guido und Mit. über die Stellungnahme zur Teilrevision der Signalisationsverordnung «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» sind wir auf mögliche Auswirkungen im Zusammenhang mit der Signalisation Carpooling im Fahrverkehr (bspw. Benutzung von Busspuren) eingegangen.

Im Kanton Luzern gibt es bereits zwei Park-and-Pool-Anlagen, namentlich in Sempach und Buchrain. Diese bieten die Möglichkeit, sich auf Parkplätzen zu treffen, um gemeinsame Fahrgemeinschaften für die Weiterfahrt zu bilden. Dies macht beispielsweise bei Arbeitskolleginnen und -kollegen, die denselben Arbeitsort haben, Sinn. Die direkt an Autobahnausfahrten gelegenen Park-and-Pool-Anlagen können von den Nutzerinnen und Nutzer kostenlos genutzt werden. Ob die Anlagen für ihren eigentlichen Zweck (Park-and-Pool) oder vielmehr einfach als Parkplatz genutzt werden, ist schwierig zu sagen. Das Potential solcher Anlagen hängt u.a. stark mit der Parkplatzverfügbarkeit am Zielort der Fahrten zusammen.

Das Mitnahmesystem [Taxito](#) mit definierten Halteorten stellt eine weitere im Kanton Luzern vorhandene Möglichkeit dar, den Besetzungsgrad von Fahrzeugen zu erhöhen. Gleichzeitig ist es eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Im Luthertal wird das System bereits seit Dezember 2017 betrieben und seit Juni 2021 startete im Seetal eine dreijährige Testphase, welche von elf Gemeinden in den Kantonen Aargau und Luzern, dem Verkehrsverbund Luzern und weiteren Partnern finanziert wird.

Der Kanton Luzern initiierte 2017 die Entwicklung einer Mobilitätsmanagementstrategie. Das Etablieren der Dachmarke «[Luzernmobil](#)» ist eine von vier strategischen Grundsätzen dieser Strategie. Denn ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement informiert, berät und motiviert zu allen Möglichkeiten der Mobilität – wozu auch Fahrgemeinschaften gehören. Dabei müssen verschiedene Angebote beworben werden, die bis anhin kaum miteinander auftraten. Eine Dachmarke und eine attraktive Plattform, welche die zahlreichen Mobilitätsangebote im Kanton Luzern darstellt, vernetzt die verschiedenen Mobilitätsformen untereinander. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) ist für die Umsetzung der Dachmarke zuständig und hat die bereits bestehende Plattform www.luzernmobil.ch umfassend überarbeitet sowie einen neuen Markenauftritt lanciert.

Wir beobachten die Thematik und insbesondere die Erfahrungen mit Mobility Pricing, Fahrstreifen für Carpooling sowie digitalen Möglichkeiten in anderen Kantonen und Städten und sind an den gewonnenen Erfahrungen und möglichen Lösungen interessiert. Es gilt in jedem Fall, bei der Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems im Zusammenhang mit der zweiten Phase des Projekts Zumolu ab Mitte 2023 respektive mit dem «Programm Gesamtmobilität» mit verschiedenen Massnahmen eine optimale Auslastung für Fahrzeuge anzustreben. Eine zeitnahe Umsetzung von weiteren Massnahmen – bereits im Vorfeld des Programms Gesamtmobilität – ist derzeit nicht vorgesehen. Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen, das Postulat abzulehnen.