



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 20. März 2023
Kantonsratspräsident Born Rolf

M 847 Motion Bärtsch Korintha und Mit. über die Förderung von Park-and-ride-Anlagen im Kanton Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt teilweise Erheblicherklärung als Motion.
Korintha Bärtsch hält an ihrer Motion fest.

Ursula Berset beantragt Erheblicherklärung als Postulat.

Armin Hartmann beantragt teilweise Erheblicherklärung als Postulat.

Korintha Bärtsch: Die Weiterentwicklung von Park-and-ride-Anlagen ist wohl eine der unbestrittensten Massnahmen im ganzen Mobilitätsbereich. Glücklicherweise ist sie auch eine wirksame und dementsprechend wichtige Massnahme. Es gibt drei Grundvoraussetzungen, die das Benutzen von Park-and-ride-Anlagen attraktiv machen und die Fahrt ins Zentrum mittels öV statt MIV priorisieren lassen. Die Nutzung von Park-and-ride-Anlagen funktioniert dann, wenn das Gesamtangebot mit den Park-and-ride-Anlagen schneller und günstiger ist. Damit diese Voraussetzung erfüllt ist, braucht es Massnahmen beim öV-Angebot, bei der Zuverlässigkeit des öV und bei der Parkplatzbewirtschaftung an den Zielorten in den Zentren. Es ist ein Glücksfall, dass der Kanton Luzern zusammen mit dem Bund und dem Städteverband an der Pilotstudie für Verkehrsdrehscheiben teilnehmen durfte. Diese leisten einen Beitrag, um die Planung und die Umsetzung attraktiver Verkehrsdrehscheiben voranzubringen und so auch das multimodale Verkehrsverhalten. Emmenbrücke wurde mit der «Erklärung von Emmenbrücke» schweizweit bekannt. Das aktuelle Umsetzungs- und Standortkonzept für Park-and-ride-Anlagen im Kanton ist längst überholt, denn es wurde 2003 durch unseren Rat genehmigt. Es wurde also vor der Einführung der Luzerner S-Bahn 2004 eingeführt. Die Luzerner S-Bahn gibt es erst seit 2004; auch ich habe darüber gestaunt, dass die Luzerner S-Bahn erst auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 hin eingeführt wurde. Seit damals ist viel Zeit vergangen, und das öV-Angebot hat sich zum Glück um einiges verbessert. Das öV-Angebot ist grösser und wird von mehr Personen genutzt. Deshalb ist es höchste Zeit, das Park-and-ride-Konzept des Kantons anzupassen.

Ursula Berset: Ich spreche sowohl zur Motion M 847 als auch zur Motion M 834. Park-and-ride-Anlagen sind wertvolle Verkehrsdrehscheiben, die ländliche Räume mit städtischen Zentren verknüpfen können. Solche Anlagen sollen das Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln vereinfachen und damit attraktiver machen. Das ist ganz im Sinn der GLP-Fraktion. Für uns ist es wichtig, dass nicht ein Verkehrsmittel gegen das andere ausgespielt wird, sondern dass die Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass die Vorteile jedes Verkehrsmittels optimal zum Tragen kommen. Auf dem Land kommt man mit einem individuellen Verkehrsmittel effizienter voran, und in der Stadt geht es vor allem um Flächeneffizienz. Park-and-ride-Anlagen verbinden Stadt und Land und die Verkehrsmittel. Wenn solche Anlagen ein zentrales Instrument in der Vernetzung von Regionen und

Verkehrsmitteln darstellen, können solche Anlagen auch nur in einer Gesamtmobilitätsplanung ihre Wirkung entfalten. Sie müssen dort sorgfältig geplant werden, um negative Auswirkungen zu verhindern. Dass man dafür einen separaten Planungsbericht erstellen soll, wie es Korintha Bärtsch in ihrer Motion M 847 verlangt, können wir nicht unterstützen. Das würde unserer Meinung nach zu lange dauern, unnötige Ressourcen binden und den Prozess verzögern. Auch wenn die konzeptionellen Grundlagen schon ein paar Jahre alt sind, so haben wir doch mit dem Controllingbericht aus dem Jahr 2017 eine aktuelle Übersicht im Kanton Luzern. Für uns ist es wichtig, vorwärtszumachen und dass Park-and-ride-Anlagen bei der Ausarbeitung der Massnahmen berücksichtigt werden. Ähnlich sehen wir es bei der Motion M 834, wo es um die Mobilitäts-Apps geht, welche private Sharing-Angebote mit dem öV vernetzen wollen. Sie sind eine wertvolle Ergänzung zur öffentlich bereitgestellten Mobilitätsinfrastruktur und gehören auch in eine gesamtheitliche Mobilitätsbetrachtung. Wir teilen aber die Ansicht der Regierung, dass es nicht Aufgabe des Kantons sein kann, eine solche Plattform aufzubauen. Darum sind wir dagegen, eine gesetzliche Grundlage für die Förderung solcher Plattformen zu schaffen. Der Bund ist mit dem Projekt einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) bereits daran, den Austausch von Daten unter den Mobilitätsanbietern zu orchestrieren. Das ist für uns der richtige Weg. Mit der Erheblicherklärung der beiden Motionen M 847 und M 834 als Postulat möchten wir den Regierungsrat beauftragen, im Rahmen seiner Möglichkeiten dazu beizutragen, dass das Potenzial beider Instrumente voll ausgeschöpft wird, ohne dass dazu neue Berichte geschrieben oder Gesetzesvorlagen geschaffen werden müssen.

Franz Gisler: Das Überdenken des Park-and-ride-Systems macht durchaus Sinn. Eine Festschreibung im Gesetz ist aber für die SVP-Fraktion ein absolutes No-Go. Das richtet sich ganz klar gegen jeglichen Autoverkehr im städtischen Gebiet. Zudem würde eine Festschreibung im Gesetz zu ausufernden Parkgebühren führen. Stellen Sie sich vor, dass ein Park-and-ride-System umgesetzt werden und ein Grundstück gefunden werden müsste. Als Grundstückbesitzer würde ich einen entsprechenden Preis fordern. Das ist ein No-Go. Erlauben Sie mir eine persönliche Anmerkung. Ich als Automobilist fühle mich in der Stadt zunehmend nicht mehr willkommen. Ich werde meine Besuche in der Stadt in Zukunft auch auf das Nötigste beschränken. Ich hoffe, dass die Initianten des Vorstosses das Gleiche tun und nicht Wochenende für Wochenende unsere Grünflächen mit Flaschen und Büchsen verschandeln. Machen Sie doch aus dem geplanten Durchgangsbahnhof ein Biotop und geniessen die Lagerfeuerromantik in der Stadt.

Daniel Gasser: Verkehrsdrehscheiben sind ein zentrales Anliegen der Mitte-Fraktion. Das zeigt auch unsere Bemerkung im Planungsbericht. Vorstösse über Park-and-ride-Anlagen in der Peripherie haben wir auch in der Vergangenheit immer unterstützt. Etwas erstaunt sind wir schon, weil dieser Vorstoss von der G/JG-Fraktion kommt, der Fraktion, die vor zwei Jahren einen Vorstoss von Daniel Keller über eine Anlage im Norden noch komplett abgelehnt hat. Im Grundsatz stützen wir die Haltung der Regierung, obwohl das Thema eigentlich ins Programm Gesamtmobilität gehört. Weil aber in unserem Raum bereits eine Pilotstudie durchgeführt wurde, stimmen wir der teilweisen Erheblicherklärung als Motion zu. Wir sehen das als eine Art ergänzende Bemerkung zum Planungsbericht. Falls die teilweise Erheblicherklärung keine Mehrheit findet, sehen wir auch die Erheblicherklärung als Postulat als gangbaren Weg.

Sabine Wermelinger: Für die FDP-Fraktion sollen sich die verschiedenen Mobilitätsformen gleichberechtigt ergänzen, um die zunehmenden Verkehrsprobleme nachhaltig zu lösen. Park-and-ride-Anlagen unterstützen das Zusammenspiel der verschiedenen Mobilitätsangebote und sind somit in unserem Sinn und sollen gefördert werden. Wir lehnen aber einen separaten Planungsbericht für Park-and-ride-Anlagen ab. Für uns macht es Sinn, diese Grundlagen aufgrund der Studie des ARE abzuwarten und Park-and-ride-Anlagen direkt im Programm Gesamtmobilität zu integrieren. Dieses wird unserem Rat zu gegebener Zeit zum Beschluss vorgelegt. Die FDP-Fraktion stimmt der teilweise Erheblicherklärung als Motion zu.

Korintha Bärtsch: Ich nehme zum Votum von Franz Gisler Stellung. Wenn man die Fakten

betrachtet, ist Franz Gisler als Autofahrer in der Stadt viel willkommener als ich als Velofahrerin. In der Stadt Luzern sind 45 Prozent mit dem Auto unterwegs und 12 Prozent mit dem Velo. Eigentlich ist man also mit dem Auto in der Überzahl. Die Velofahrenden sind mit der aktuellen Infrastruktur in der Stadt überhaupt nicht willkommen. Das ist auch eine Rückmeldung, die ich von vielen Eltern erhalte. Familien von der rechten Seeseite lassen ihre Kinder nicht mit dem Velo in die Kantonsschule, weil es viel zu gefährlich ist, über die Seebrücke zu fahren und den Bahnhofplatz zu überqueren.

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

Fabian Peter: Das Thema Park-and-ride respektive Verkehrsdrehscheiben ist kein Glücksfall, sondern die Regierung hat sich aktiv dafür eingesetzt, dass wir das Thema im Kanton Luzern aktiv behandeln. Verkehrsdrehscheiben verbessern auch die Erreichbarkeit der Regionen, sie verknüpfen die Verkehrsmittel, und man kann schnell vom einen auf das andere Verkehrsmittel umsteigen. Park-and-ride-Anlagen sind ein wichtiger Bestandteil für die Verknüpfung von privatem und öffentlichem Verkehr. 2003 haben wir Konzepte für Park-and-ride-Anlagen in unserem Kanton erstellt, die Umsetzung wurde 2017 einem Controlling unterzogen. Es ist an der Zeit für eine Überarbeitung und allenfalls die Prioritäten neu zu ordnen und in die neue Strategie einfließen zu lassen. Das Ziel einer Park-and-ride-Anlage ist klar, sie soll so nah wie möglich beim Startpunkt der Autofahrt stehen. In unserem Kanton gibt es 51 Standorte mit rund 2100 Abstellplätzen. Sinnvoll sind Park-and-ride-Anlagen entlang von öV-Achsen mit einem regelmässigen öV-Takt. Umgestiegen wird vor allem dann auf den öV, wenn am Zielort zu wenige und teure Parkplätze vorhanden sind oder im Stau gestanden werden muss und die öV-Verbindung sicherer, rascher und zuverlässiger ist. In unserem Kanton sind die Anlagen also vor allem dort sinnvoll, wo man schnell auf den öV Richtung Luzern, Bern, Zürich oder Basel umsteigen kann. Sie können aber auch zunehmend Sinn machen, um in die Agglomeration zu gelangen. Im Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern sind diese Ziele und Stossrichtungen für die zukünftige Mobilität definiert. Ab Mitte 2023, allenfalls auch etwas später, wird das Programm Gesamtmobilität inhaltlich erarbeitet. Dort wollen wir Stossrichtungen, welche Park-and-ride-Anlagen beinhalten, unterstützen und Massnahmen festhalten. Ein separater Planungsbericht zu solchen Anlagen macht aus unserer Sicht keinen Sinn, sondern dieser muss ins Gesamtsystem eingebettet werden. Darum nehmen wir das Anliegen für die weitere Bearbeitung in das Programm Gesamtmobilität auf. Die Regierung beantragt die teilweise Erheblicherklärung der Motion, weil sie den Teil des Planungsberichtes als falsch erachtet. Unsere Interpretation bei der Erheblicherklärung des Postulats ist, dass die ganze Idee geprüft wird, dass man also auch einen Planungsbericht nochmals prüft. Wir sind der Meinung, dass das Thema wichtig ist, aber es keinen Planungsbericht braucht.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die teilweise Erheblicherklärung als Motion der Erheblicherklärung als Motion mit 87 zu 21 Stimmen vor. In einer weiteren Eventualabstimmung zieht der Rat die teilweise Erheblicherklärung als Motion der Erheblicherklärung als Postulat mit 79 zu 29 Stimmen vor. In der definitiven Abstimmung erklärt der Rat die Motion mit 85 zu 23 Stimmen teilweise erheblich.