



KANTONSratsPROTOKOLL

Sitzung vom 21. März 2023
Kantonsratspräsident Born Rolf

B 144 öV-Bericht 2023 bis 2026; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2023 bis 2026 an ihren Sitzungen vom 11. November 2022 (Information) und vom 9. Januar 2023 beraten. Die VBK stellt fest, dass der öffentliche Verkehr (öV) in Luzern eine wichtige Aufgabe hat. Es ist daher richtig, dass die Politik entsprechende Eckwerte setzt. Es braucht eine Koordination, weil die Aufgabe zusammen mit den Gemeinden erfüllt wird. Der Regierungsrat unterbreitet uns den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr. Der vierte öV-Bericht gibt Auskunft zur Erreichung der Ziele des letzten öV-Berichtes sowie zum aktuellen Stand des öV im Kanton Luzern und geht auf die Entwicklungen im Umfeld ein. Er zeigt auf, wie sich das Angebot des öV in den nächsten Jahren – abgestimmt auf die Infrastruktur, den Tarif und weitere Mobilitätsangebote – entwickeln wird. Der Bericht dient auch als finanzpolitische Grundlage. Zurzeit sind mehrere wichtige strategische Planungsinstrumente und Planungsgrundlagen mit Mobilitätsbezug in Erarbeitung oder werden revidiert. Koordiniert mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (Zumolu) und unter Berücksichtigung des Planungsberichtes über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern wird der kantonale Richtplan überarbeitet. Auch das bestehende Radroutenkonzept befindet sich in Revision. Das Agglomerationsprogramm der vierten Generation liegt zurzeit beim Bund zur Prüfung. Des Weiteren haben wir das Bauprogramm und soeben den Planungsbericht zum Projekt Zumolu beraten. Die VBK ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten. In der Detailberatung wurden von den über 30 beantragten Bemerkungen insgesamt 17 überwiesen. In der Schlussabstimmung hat die VBK der Vorlage mit 11 zu 2 Stimmen zugestimmt. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Für die SVP-Fraktion spricht Armin Hartmann.

Armin Hartmann: Der öffentliche Personenverkehr hat im Kanton Luzern bei der Bewältigung der Pendlerströme eine wichtige Aufgabe. Es ist deshalb richtig, dass die Politik politische Rahmenbedingungen setzt, und dies nicht nur, weil sie jährlich einen Staatsbeitrag von über 100 Millionen Franken durch den Kanton Luzern und seine Gemeinden leistet. Die politische Steuerung, soweit diese möglich ist, erfolgt durch den öV-Bericht. Genau diese Einschränkung, soweit diese möglich ist, scheint der SVP-Fraktion für die kommende Beratung zentral. Der öV ist im Kanton Luzern einerseits eine Verbundaufgabe zwischen Kanton und Gemeinden. Der Kanton muss seine Interessen also zwingend mit den Gemeinden koordinieren. Der öV ist im Kanton Luzern aber insbesondere eine ausgelagerte Aufgabe. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) und insbesondere sein Exekutivorgan, der

Verbundrat, sind für die Erfüllung dieser Aufgabe verantwortlich. Die Aufgaben des Kantonsrates beschränken sich gemäss öV-Gesetz auf die Beratung des öV-Berichtes, die Genehmigung des Staatsbeitrags sowie die Genehmigung von Sonder- und Zusatzkrediten für die Infrastrukturbauten. Unter Würdigung dieser Ausgangslage irritiert uns die grosse Zahl von Anträgen in der Kommission und im Rat. Natürlich, man kann alles wünschen und alles in die Diskussion einbringen. Man kann insbesondere Prüfaufträge platzieren. Trotzdem: Der Kantonsrat hat einen Auslagerungsentscheid getroffen, und das bedeutet auch loszulassen. Der Bericht behandelt die wesentlichen Fragen der Weiterentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs für die nächsten Jahre. Er ist somit nach unserer Beurteilung vollständig. Die Struktur scheint uns zielführend. Der Rückblick ist korrekt abgefasst. Die Pandemie hat im Bereich öV zu einem Strukturbruch geführt. Es ist auch heute nicht absehbar, ob dieser Bruch langfristige Konsequenzen haben wird und wenn ja, welche. Insofern ist der ganze öV-Bericht natürlich mit Vorsicht zu geniessen. Trotzdem können wir feststellen, dass er nach bestem Wissen und Gewissen abgefasst wurde. Wir unterstützen den Grundsatz, den vierten öV-Bericht auf dem bisherigen Bericht aufzubauen und nur dort Anpassungen vorzunehmen, wo es nötig ist. Dies gilt insbesondere für das Kapitel «Ziele und Handlungsbedarf». Die strategischen Stossrichtungen können wir weitgehend nachvollziehen. Die Gelingensbedingungen sind korrekt ausgearbeitet. Kritisch beurteilt die SVP nach wie vor das Kapitel «Ergänzende Mobilitätsangebote». Diese mögen hier und dort richtig sein, sie stellen aber kein Angebot des öffentlichen Verkehrs dar. Folglich sind sie nicht Teil der ausgelagerten Aufgabe und sollen auch nicht über den VVL finanziert werden. Zugegeben: Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr ermöglicht weitere Angebote. Aktuell diskutierte Elemente gehen aber weit über die damalige Idee des Gesetzgebers hinaus. Die weiteren Stossrichtungen ergeben sich teilweise aus übergeordneten Vorgaben oder anderen Planungsinstrumenten. Sie sind insgesamt stimmig. Das Gleiche gilt für die Massnahmen. Damit die übergeordneten Ziele erreicht werden können, müssen diese operativ umgesetzt werden. Dies ist Aufgabe des VVL. Zur Finanzierung: Die SVP hat seit jeher einen höheren Kostendeckungsgrad gewünscht. Wir verweisen auch hier einmal mehr darauf, dass der Kostendeckungsgrad keine Vollkostenüberlegungen enthält. Die Verkehrsinfrastruktur wird nur teilweise in den Kosten berücksichtigt. Der effektive Kostenanteil liegt also tiefer. Die zurückhaltende Entwicklung der Gemeindebeiträge unterstützen wir. Unklar bleibt, wie eine zukünftige Teuerung hier zu berücksichtigen sein wird. Insgesamt gibt der öV-Bericht ein vollständiges, korrekt eingebettetes und einigermassen stimmiges Bild für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs. Wir erlauben uns zu bemerken, dass der definitive Bericht deutlich besser daherkommt als die Vernehmlassungsvorlage, und wir bedanken uns, dass verschiedene Anliegen aufgenommen und verarbeitet wurden. Die SVP-Fraktion nimmt den öV-Bericht heute trotzdem nur zur Kenntnis. Der Bericht enthält verschiedene Verweise auf andere Planungsinstrumente, welche die SVP kritisch sieht. Wir treten auf die Vorlage ein.

Für die Mitte-Fraktion spricht Josef Wyss.

Josef Wyss: Der Planungsbericht zur Weiterentwicklung des öV im Kanton Luzern zeigt die guten bestehenden Strukturen auf, ohne sich der Problemerkennung und vorhandenem Entwicklungspotenzial zu verschliessen. Die Mitte-Fraktion unterstützt mehrheitlich die Ziele und Massnahmen aus dem Bericht. Wir nehmen mit Genugtuung zur Kenntnis, dass in der Luzerner Landschaft die Grundversorgung weiterhin sichergestellt wird. Zur Stärkung der Randregionen haben wir einige Bemerkungen eingebracht, um genau diese Regionen zu stärken und ein vernünftiges, bedarfsgerechtes Angebot anzubieten im Wissen darum, dass die grössten Pendler- und Mobilitätsströme sich auf die Agglomeration und die Stadt Luzern konzentrieren. Ein Viertel der zurückgelegten öV-Kilometer wird 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 Mobilitätsmanagementkonzepte zu erarbeiten, um die Kapazitätsspitzen zu brechen. Diese Spitzenkapazitäten sind bekanntlich der grösste Kostentreiber im öV. Gleichzeitig ist der öV zu Randzeiten mit schlechten Auslastungen konfrontiert, welche die Effizienz der

Gesamtleistung reduzieren. Umso wichtiger ist die Zielsetzung des Kostendeckungsgrades. Es muss versucht werden, diesen zu erhöhen, ohne dass einzig die Tarife erhöht werden. Die Effizienzsteigerung muss auf der gesamten Wertschöpfungskette erreicht werden. Eine Vertreterin der Transportbranche hat sich vor Kurzem bei mir darüber beklagt, dass die Zitrone ausgepresst sei. Zum Glück sind unsere Transportunternehmen keine Zitronen, sondern wirtschaftlich geführte Unternehmen. Ich bin überzeugt, dass mit dem entsprechenden Engagement und der nötigen Energie noch ein bedeutendes Optimierungspotenzial besteht. Ich konnte während Jahren als Jurymitglied des «Swiss Lean Award» in viele Unternehmen und Branchen Einblick nehmen und kann Ihnen versichern, es wäre die erste Branche, in der keine Potenziale mehr vorhanden sind. Somit ist es kein Widerspruch, wenn wir eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades und einen punktuellen Leistungsausbau verlangen. Wir sollten gleichzeitig die Energie für die Erhöhung der Frequentierung einsetzen. Wenn wir ein Mengenwachstum auf den Linien erreichen, ist das Ziel dank «Economies of scale» schon fast erreicht. Der öV ist ein Element der Gesamtmobilität. Mich stört es immer wieder, dass von verschiedenen Seiten das eine Mobilitätselement gegen das andere ausgespielt wird. Wir dürfen nicht weiter den öV gegen den motorisierten Individualverkehr (MIV) und umgekehrt ausspielen, wie wir das heute Morgen schon mehrmals gehört haben. Grundsätzlich funktioniert das System nur als Ganzes. Ich habe kein Verständnis für jegliche ideologischen Grabenkämpfe. Wir sind gewählt, damit wir das grosse Ganze in unseren Köpfen haben. Das grosse Bild der Mobilität beinhaltet eben alle Elemente des Verkehrs. Wir wissen, dass der öV mit der ganzen Covid-Situation schwierige Zeiten hinter sich hat, und jetzt geht es darum, das System wieder auf Volllast zu bringen. Dazu braucht es ein gutes, verlässliches Angebot. Die Kunden verlangen marktkonforme Preise, aber auch, dass sie zur richtigen Zeit sicher ans Ziel kommen. Das ist einer der grossen Trümpfe des öV gegenüber dem MIV, der in Spitzenzeiten zunehmend unkalkulierbar wird. Wir sprechen zwar vom Bericht 2023 bis 2026, aber mit langfristigen Zielen bis 2050. Dabei ist der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) das zentrale Element. Ich finde es richtig und gut, dass in der langfristigen Zielsetzung der DBL Dreh- und Angelpunkt des öV in der Innerschweiz ist. Die langfristigen Perspektiven sind somit recht gut abgebildet. Das heisst wir brauchen den DBL, denn ohne diesen können die raumplanerischen Wachstumsziele im Kanton Luzern und in der Zentralschweiz langfristig nicht realisiert werden. Im Bericht werden aber auch kurz- und mittelfristige Sichtweisen mit den Zielsetzungen bis 2030 abgebildet. Dort haben wir den einen oder anderen Verbesserungspunkt, denen wir in Form von Bemerkungen Ausdruck geben. Wichtig ist, dass wir uns bewusst sind, dass wir an einem System arbeiten, welches heute bereits ziemlich ausgereizt ist oder anders gesagt am Limit läuft. Deshalb müssen wir auch bereit sein, Kompromisse einzugehen. Vielleicht macht es einmal Sinn, eine Haltstelle zu schliessen, wenn der zusätzliche Gesamtnutzen viel höher ist als die Einschränkungen, die mit der Massnahme verbunden sind. Ich appelliere an Sie, dabei das grosse Ganze vor Augen zu haben und keine Partikularinteressen zu verfolgen. Grundsätzlich erachten wir die Vorlage als ausgewogen und treten auf sie ein. Sollten die Bemerkungen der VBK Zustimmung finden, nehmen wir den Bericht zustimmend zur Kenntnis.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Der öV ist im Kanton Luzern, aber auch schweizweit gesehen ein wichtiger Eckpfeiler unserer Gesellschaft. Die Beförderung der Bevölkerung durch den öV ist tagtäglich von grosser Wichtigkeit, auch für die Wirtschaft, sei dies für den Arbeitsweg, den Weg in die Freizeit, in die Ferien oder aber auch für den alltäglichen Weg, zum Beispiel für den Einkauf. Der öV und seine Transportunternehmen sind aber auch gute und grosse Arbeitgeber und Auszubildner. Der öV-Bericht zeigt auf, wie wichtig der öV an und für sich ist. Auf über 130 Seiten wird die Zukunft, aber auch die Vergangenheit aufgezeigt. Aus unserer Sicht erleiden aber Wunsch und Tatsache im Moment Schiffbruch. Der Modalsplit, die gewünschte Eigenfinanzierung und die Zuverlässigkeit erreichen nicht den Level, den man sich vorgenommen hat. Genau hier verlangen wir, dass sich der VVL zuerst den Spiegel selber vorhält, bevor auf sämtliche umliegenden Mitstreiter geschossen wird. Der öV ist ein

nicht wegzudenkender Partner, der neben allen anderen Teilnehmern seine Hausaufgaben zu lösen hat. Der Bund, die Kantone und die Gemeinden gehören zu den grossen Geldgebern des öV. Das ist richtig, doch sind auch gewisse Grenzen gesetzt. Die Eigenfinanzierung sollte nicht aus den Augen gelassen werden, dies nicht nur auf Kosten von Kanton und Gemeinden. Auch die Benutzer müssen sich daran beteiligen. Im Weiteren erachten wir es als wichtig, dass der öV die anderen Verkehrsteilnehmer wie den MIV und den Wirtschaftsverkehr nicht unisono als Gegner, sondern auch als Partner ansehen könnte. Der Kanton soll deshalb nur im äussersten Notfall regulierend zwischen den verschiedenen Akteuren eingreifen. Der öV soll gestärkt werden, dies jedoch nicht nur auf Kosten des Kantons. Der öV soll aber nicht nur für sämtliche Luzerner, sondern auch für sämtliche Regionen zugänglich bleiben. Mögliche zukünftige Szenarien und Entwicklungen im öV sollten sich nach den Bedürfnissen der Nutzer richten. Nur so können sie zum Erfolg werden. Wir sind gespannt, wie sich der öV-Bericht in das Projekt Zumolu einbringt und erwarten diesbezüglich Lösungsansätze, die einen geeinten Kanton Luzern zeigen. Den Grossteil der VBK-Bemerkungen heissen wir mehrheitlich gut. Zu Bemerkungen, die wir ablehnen, äussere ich mich während der Beratung. Wir treten auf den öV-Bericht ein und nehmen diesen neutral zur Kenntnis.

Für die SP-Fraktion spricht Hasan Candan.

Hasan Candan: Der Bericht über den öffentlichen Verkehr ist eines der letzten Geschäfte, welches unser Kantonsrat in dieser Legislatur behandelt, und es ist gleichzeitig eines der wichtigsten Geschäfte, über welches wir in dieser Legislatur befinden werden. Wir haben uns überlegt, mit welchem Abschnitt des über 134 Seiten starken öV Berichtes wir unser Eintretensvotum beginnen wollen. Wir haben uns dazu entschlossen, ganz hinten anzufangen, nämlich auf der letzten Seite des Berichtes mit der Würdigung durch den Verbundrat. Hier schreibt der Verbundrat: «Während in der Vergangenheit finanzielle Ziele vergleichsweise hoch gewichtet wurden, sollen aus Sicht des Verbundrates nun gesamtverkehrliche Ziele stärker in den Vordergrund rücken. Um diese und andere Ziele erreichen zu können, ist ein verstärktes Engagement aller Beteiligten im Sinne gesamtverkehrlicher Lösungen – mit Priorität beim öV, Fuss- und Veloverkehr – erforderlich. [...] Dem Verbundrat ist es wichtig, dass für die notwendige Weiterentwicklung des öV im Hinblick auf den DBL genügend Mittel bereitgestellt werden können». Diese Würdigungen des Verbundrates sind doch einigermaßen bemerkenswert, denn setzt sich dieser doch aus bürgerlichen Vertreterinnen und Vertretern zusammen, welche von der bürgerlichen Regierung gewählt worden sind. Folgende drei Aussagen aus dieser etwas verklausulierten Würdigung sind dabei matchentscheidend: Mit der Aussage, dass in der Vergangenheit finanzielle Ziele vergleichsweise hoch gewichtet wurden, meint der Verbundrat die massiven Kürzungen der finanziellen Mittel und den Leistungsabbau im öV in den vergangenen Jahren. Das Wort «vergleichsweise» ist wichtig, es kann durch zu hohe oder falsche Gewichtung synonym verwendet werden. Die zweite Aussage, dass nun gesamtverkehrliche Ziele stärker in den Vordergrund rücken müssen und zur Erreichung mehrerer kantonaler Ziele eine Priorität beim öV, Fuss- und Veloverkehr erforderlich ist, lässt sich so lesen: In der Vergangenheit haben wir die Prioritäten falsch gesetzt, nun haben wir die Quittung dafür erhalten. Wir stecken in einer Sackgasse, ein «weiter wie bisher» schafft mehr neue Probleme, als dass es diese zu lösen vermag, und führt zu hohen Folgekosten für Wirtschaft, Umwelt, Klima und Gesellschaft. Drittens: Dass für die notwendige Weiterentwicklung des öV im Hinblick auf den DBL genügend Mittel bereitgestellt werden müssen, zeigt auf, dass für die zeitgerechte Realisierung des DBL die öV-Förderung in der Verkehrspolitik in diesem Kanton oberste Priorität geniessen muss und nicht der Ausbau der Kapazitäten des MIV. Die Würdigung des Verbundrates gibt der Politik der SP schlussendlich Recht. Wir haben uns immer mit Händen und Füßen gegen die massiven Kürzungen der finanziellen Mittel und des Leistungsabbaus des öV zur Wehr gesetzt. Wir haben ebenfalls mit Vehemenz darauf hingewiesen, was die negativen Folgen und Kosten dieser falschen Mobilitätspolitik der Regierung für den Kanton Luzern bedeuten und uns mit Leidenschaft für die stärkere Priorisierung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt. Sie, und damit meinen wir die

bürgerlichen Parteien, haben die Augen und Ohren vor den von uns dargelegten Argumenten und Tatsachen verschlossen. Die Fehlleistungen der bürgerlichen Politik werden nicht nur durch die Würdigung des Verbundrates aufgezeigt. Wenn wir nun wieder an den Anfang des Berichtes springen, werden diese Fehlleistungen bei der Evaluation der Zielerreichung genauso augenscheinlich: Nur ein einziges Ziel wurde erreicht, die Finanzvorgaben. Alle anderen Ziele wurden nicht erreicht, insbesondere: Erstens: Das Ziel den Modalsplit-Anteil des öV in der Agglomeration von 20 Prozent im Jahr 2015 bis 30 Prozent im Jahr 2021 weiter zu steigern, wurde nicht nur nicht erreicht, sondern es kam sogar zu einem Rückschritt, insbesondere im Agglomerationsgürtel und der Region Sursee. Zwei entscheidende Gründe sind dabei: Zum einen verkehren die Busse in der Stadt und in der Agglomeration zu Spitzenzeiten aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens laufend langsamer und erleiden kritische Verspätungen, womit auch Anschlüsse verloren gehen; zum andern neue Autobahnanschlüsse: Die Eröffnung der beiden Autobahnanschlüsse Buchrain und Rothenburg im Jahr 2011 führten zu einer besseren Erreichbarkeit der Agglomeration mit dem MIV. Als Folge davon entstanden in deren Umfeld neue Störquellen und Verlustzeiten für den öV. Insgesamt wurde dadurch in der Agglomeration die relative Attraktivität des MIV höher, während jene des öV vergleichsweise schlechter wurde. Zweitens, die Qualität des öV zu halten, wurde nicht erreicht, insbesondere die Kundenzufriedenheit. In der Kundenzufriedenheitsumfrage 2021 musste wieder ein Rückgang registriert werden. Nach wie vor deutlich unterdurchschnittlich werden die Aspekte «Zuverlässigkeit zur Hauptverkehrszeit», «Kundeninformation im Störfall», «Angebot nach 20 Uhr» und «Reklamationsmanagement» bewertet. Der öV wird im normalen Ticketsortiment insbesondere für kurze zonenüberschreitende Fahrten als teuer wahrgenommen. Bis 2016 wurden die öV-Tarife stetig erhöht, demgegenüber war der Konsumentenpreis im MIV rückläufig. Solange die Preise des öV stärker steigen als die Preise des MIV, schwächt dies die Wettbewerbsposition des öV. Auch im Tarifverbund Pässepartout ist anhand der Umsatzentwicklung feststellbar, dass die preisliche Schmerzgrenze erreicht sein dürfte. Der öV ist wohl zu teuer für das, was man bekommt. Drittens: Der DBL ist im Bahnausbaustritt 2030/2035 als zu realisierendes Vorhaben enthalten. Der Zeitplan für den DBL ist aufgrund der neuesten Entwicklungen in Bundesbern und der Äusserungen des Bundesrates wieder ernsthaft infrage gestellt, dieses Ziel ist nicht erreicht. Das Nichterreichen der Ziele im öV bezieht sich ebenfalls auf Bemerkungen, welche unser Rat überwiesen hat. So wurde im Zusammenhang des öV-Berichtes 2014 bis 2017 die Bemerkung überwiesen, dass in der Agglomeration die Buspriorisierung konsequent umzusetzen ist. Wie schon im Bericht 2018 bis 2021 ist auch im vorliegenden Bericht festgehalten, dass die Umsetzung dieser Bemerkung nicht erreicht ist. Auch wenn wir recht hatten, so tat es uns selten so weh wie jetzt, wo wir recht haben. Der Bericht zeigt nicht nur die Nichterreicherung der Ziele auf, sondern auch den Schaden, welche die Nichterreicherung der Ziele hinterlässt. Hier wiederum exemplarisch die Beispiele aus dem öV-Bericht: Der Einsatz zusätzlicher Busse, um längere Fahrzeiten während der Spitzenzeiten auszugleichen, kostet jährlich rund 1,3 Millionen Franken, ohne dass dadurch eine Taktverdichtung resultiert. Volkswirtschaftlich resultieren durch Anschlussbrüche und längere Reisezeiten erhebliche höhere negative Auswirkungen: eine direktere Linienführung zur Einhaltung der Fahrpläne und Anschlüsse; ein Wegfall der Bedienung von Ortsteilen oder ganzer Ortschaften, zum Beispiel die Linie 271, Ettiswil, Schötz Post und Altishofen Dorf, oder die Linie 82, St. Erhard und Buchs (LU); eine verkürzte Linienführung zur Einhaltung der Fahrpläne; ein Wegfall der Bedienung von Ortsteilen, zum Beispiel die Linie 85, Triengen Industrie; bewusste Anschlussbrüche zur Vermeidung von «Sichtanschlüssen» bei zu knappen Umsteigezeiten; eine Anpassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten, damit die gefährdeten Anschlüsse nicht mehr im Fahrplan angezeigt werden, zum Beispiel die Linien 63 und 81, der Nordanschluss in Sursee, sowie die Linie 271, der Nordanschluss in Willisau. Ist das ein öV-Abbau auf der Landschaft zur Schadensminimierung? Das ist doch keine zukunftsfähige Mobilitätspolitik. Es ist nicht so, wie es der Sprecher der Mitte-Fraktion erklärt hat, dass wir so smart sind und eine Win-win-Situationen schaffen, wenn wir halt eine

Haltestelle schliessen müssen. Es ist genau umgekehrt, wir haben eine Lose-lose-Situation: Weil wir den Takt nicht einhalten können, entscheiden wir uns für das kleinere Übel und schliessen eine Haltestelle. Der vorliegende Planungsbericht zeigt schonungslos auf, dass es so nicht weitergehen kann. Deshalb muss nach der kritischen Würdigung der Vergangenheit der Blick nach vorne erfolgen, und es müssen Anpassungen erfolgen. Aufgrund verschiedener gesellschaftlicher Entwicklungen gerät der öV immer mehr in den politischen Fokus, denn als eines der flächeneffizientesten und ökologischsten Verkehrsmittel spielt der öV die zentralere Rolle, um wichtige Klimaziele des Kantons erfüllen zu können und die Lebensqualität in den Gemeinden aufrechtzuerhalten. Dazu muss der öV nicht nur auf den Hauptentwicklungsachsen, sondern im ganzen Kantonsgebiet attraktiver werden. Die SP fordert ein klares Bekenntnis zur Förderung des öV. Der öV muss in diesem Kanton erste Priorität geniessen. Die Bereitstellung eines flächendeckenden und attraktiven Mobilitätsangebots durch den öV gehört zu den wichtigsten Aufgaben des Service public. Eine kantonsweite und attraktive Grundversorgung, welche allen Menschen zugänglich ist, stellt die gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe der Luzernerinnen und Luzerner sicher. Um den Service public durch den öV erbringen zu können, ist es für die SP klar, dass wir den öV konsequenter fördern und priorisieren müssen, als wir das in der Vergangenheit getan haben. Die vorgeschlagenen Massnahmen des öV-Berichtes sind konsequent voranzutreiben und umzusetzen, und die Finanzierung der Massnahmen ist sicherzustellen, denn die Basis zur Erfüllung der momentanen und zukünftigen Ziele des öV bilden der Ausbau einer ausreichenden Grundfinanzierung durch die öffentliche Hand und die Weiterentwicklung des Tarifsystems, wobei die Preise für die Benutzung des öV nicht erhöht werden dürfen. Den stetigen Abbau des Service public und des öV im ländlichen Raum müssen wir umgehend stoppen und rückgängig machen. Es braucht dringend Investitionen in den öV, um dessen Attraktivität und Zuverlässigkeit zu erhöhen, der ländliche Raum muss dabei ebenfalls zum Zug kommen. Gleichzeitig muss Menschen mit Behinderungen der Zugang zur Mobilität stark verbessert werden. Erst 129 der 671 kantonalen Halteketten sind konform mit dem Behindertengleichstellungsgesetz, obwohl dieses seit 2004 in Kraft ist – aus Sicht der SP ein unhaltbarer Zustand. Die SP-Fraktion beschliesst Eintreten auf die Vorlage. Die SP wird sich in der Detailberatung für einen starken Service public einsetzen, und dies im ganzen Kantonsgebiet. Dazu gehören eine Auswahl von Bezahlmöglichkeiten inklusive Bargeld sowie die folgenden vier Handlungsmaximen: erstens den klima- und umweltfreundlichen öV priorisieren, fördern und ausbauen; zweitens die Grundversorgung und die Zugänglichkeit sicherstellen; drittens eine bezahlbare und attraktive Mobilität gestalten; viertens das Potenzial der Digitalisierung und neuer Technologien nutzen. Zum Schluss muss ich dem Fraktionssprecher der SVP widersprechen. Er hat sehr schön aufgezeigt, wie das Gesetz den öV oder die Mobilität allgemein im Kanton regelt. Es ist aber nicht so, wie er es ausgeführt hat. Es ist eine Verbundaufgabe, deshalb haben der Kantonsrat, die Regierung, die Kantone und die Gemeinden eine Verantwortung, auch eine finanzielle. Wir haben die Aufgabe zwar ausgelagert, aber nicht nur.

Für die G/JG-Fraktion spricht Judith Schmutz.

Judith Schmutz: Wir treten auf die Vorlage ein. Zusammengefasst sieht die G/JG-Fraktion Handlungsbedarf im Bereich der Zuverlässigkeit und des öV-Anteils an der Gesamtmobilität. Der vorliegende öV-Bericht zeigt aber wichtige und richtige Massnahmen auf, um den öV attraktiver zu gestalten. Damit dies gelingt, müssen die Erkenntnisse aus dem öV-Bericht konsequent in allen kantonalen Planungsinstrumenten angewandt und die Massnahmen konsequent umgesetzt werden. Zur Zuverlässigkeit des öV: Die Zuverlässigkeit des öV im Kanton Luzern, vor allem in dicht besiedelten Gebieten, ist unbestrittenermassen eine grosse Herausforderung. Damit das Umsteigen vom MIV auf den öV attraktiver gestaltet werden kann, braucht es Massnahmen, welche die Zuverlässigkeit des öV massiv verbessern und das Vorwärtskommen flüssiger gestalten. Dies gilt vor allem zu Spitzenzeiten am Morgen und am Abend. Nur wenn der öV gut ausgebaut und zuverlässig ist, steigen die Leute auch um. Das Verkehrswachstum muss zukünftig über den öV abgedeckt werden, und es muss ein stärkerer Umsteigeeffekt erreicht werden. Der öV-Bericht zeigt richtig auf, dass

Massnahmen wie die Busbevorzugung, eine stärkere Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln, die Förderung von multimodalen Mobilitätsplattformen sowie die Förderung der Intermodalität den öV attraktiver gestalten und dringend notwendig sind. Zum Modalsplit: Der vorliegende öV-Bericht präsentiert eine begrüssenswerte Zukunft für den öV im Kanton Luzern. Damit die Modalsplit-Ziele erreicht werden können, braucht es aber zwingend eine Zunahme des öV. Um den Modalsplit zu erhöhen, brauchen wir Push-Massnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, aktive Verkehrssteuerung und Mobility-Pricing, welche der öV-Bericht beispielsweise vorschlägt. Der öV darf nicht im Stau stehen, sondern muss freie Fahrt haben. Mit anderen Worten: Der öV muss zuverlässiger werden. Damit die öV-Ziele des Kantons erreicht werden, müssen die vorgenannten Massnahmen in alle Bereiche der kantonalen Mobilitätsplanung einfliessen. Eine stringente Abstimmung zwischen den Planungsinstrumenten wie dem Bauprogramm oder dem Projekt Zumolu ist unabdingbar. Der öV-Bericht zeigt auf, dass sich neue Autobahnanschlüsse, Umfahrungsstrassen oder Angebotsreduktionen negativ auf die Attraktivität des öV auswirken. Sie stehen den Mobilitäts- aber auch den Klimazielen der Regierung im Weg. Aus unserer Sicht steht fest: Nur wenn der Kanton die im öV-Bericht beschriebenen Massnahmen endlich alle konsequent umsetzt, kann er die seit Jahren verfehlten Ziele erreichen. Dass das Modalsplit-Ziel wiederum nicht erreicht werden konnte, müssen wir Kantonsrätinnen und Kantonsräte auch teilweise auf unsere Kappe nehmen. Wir haben die Möglichkeit, Massnahmen zu fordern, damit der öffentliche Verkehr attraktiver wird und so mehr Menschen auf den öV umsteigen. Es bringt nichts, nur zu schimpfen, dass wir die Ziele nicht erreicht haben, sondern wir müssen auch etwas dafür tun. Gleichzeitig ist es falsch, einfach die Höhe des Zieles zu reduzieren. Indem wir das Ziel reduzieren, untergraben wir unsere eigenen Klimaziele und priorisieren wiederum den Autoverkehr. Wir müssen uns an die selber gesteckten Ziele halten. Es ist ein ambitioniertes Ziel, aber es liegt an uns, nun wirklich den Knopf zu lösen und jene Massnahmen zu bestimmen, damit wir das Ziel erreichen können. Zum DBL: Der DBL gilt als Schlüsselprojekt im öV-Bericht. Wie wir alle wissen, ist der DBL noch nicht in Stein gemeisselt. Das Bundesparlament muss entscheiden, ob die prognostizierte Auslastung des DBL die Kosten rechtfertigt. Je mehr Menschen den öV und konkret den Zug benutzen, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass der DBL realisiert wird. Der Kanton Luzern hat die Möglichkeit, den prognostizierten Nutzen aktiv zu beeinflussen. So muss er alles unternehmen, um die öV-Anteile zu erhöhen und die gesteckten Ziele des öV-Berichtes zu erreichen. Dies bedeutet gemäss öV-Bericht, dass betreffend Zuverlässigkeit des öV keine weiteren Strassenbauprojekte mehr geplant werden sollen, welche den MIV attraktiver machen. Nachzulesen ist dies auf den Seiten 117 und 122 des öV-Berichtes. Der öV-Bericht hat einen grossen Stellenwert für uns. Wir sind zwar enttäuscht, dass das Modalsplit-Ziel wiederum nicht erreicht werden konnte und sich auch an der Zuverlässigkeit des öV in den letzten Jahren nichts geändert hat. Wir stehen aber hinter dem Bericht und den darin enthaltenen wichtigen Massnahmen und werden den Bericht mehrheitlich zustimmend zur Kenntnis nehmen. Zu den Anträgen melden wir uns in der Detailberatung.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Der vorliegende vierte öV-Bericht 2023 bis 2026 liefert auf 134 Seiten einen umfassenden Überblick über den öV im Kanton Luzern. Er gibt Auskunft zur Erreichung der Ziele des letzten öV-Berichtes sowie zum aktuellen Stand des öV und geht auf die Entwicklungen im Umfeld und auf vorgesehene Massnahmen ein. Die GLP-Fraktion begrüsst den Bericht grundsätzlich und vor allem, wie er schonungslos aufzeigt, wo der Schuh drückt und warum. In der Agglomeration wurden die Modalsplit-Ziele verfehlt. Die Nachfrage im MIV wächst stärker als jene im öV. Der MIV wurde in den letzten 20 Jahren attraktiver gemacht. Der Grund liegt einerseits bei den neu eröffneten Autobahnanschlüssen Buchrain und Rothenburg 2011. Weil keine flankierenden Massnahmen getroffen wurden, entstanden im Umfeld neue Störquellen und grosse Verlustzeiten für den öV. Das kostet uns jährlich 1,3 Millionen Franken. Zudem wurden auch die fehlenden Busbevorzugungen nicht realisiert, und im Zuge des kantonalen Sparprogramms kam es zu temporären Angebotsreduktionen bei den Linien 61 und 63. Andererseits – und das ist fatal – haben wir

eine falsche Preisentwicklung: Die Konsumentenpreise im öV stiegen während der letzten zehn Jahre überproportional zur allgemeinen Teuerung, während sie im MIV sanken. In der Vergangenheit lag die Politik also falsch. Das muss korrigiert werden, am besten von der heutigen gleichen Mehrheit selber. Das Rezept liefert das Projekt Zumolu mit der Ausrichtung auf das Vier-V-Prinzip und einer Priorisierung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln. Nötig ist eine bessere Zuverlässigkeit des öV, das führt dank höherer Leistungsfähigkeit zu mehr Kapazität. Zusammen mit einer geschickten Vernetzung führt dies zu einer höheren Effizienz im Gesamtverkehrssystem und damit zu einem wirtschaftlicheren Einsatz der finanziellen Mittel sowie als Nebeneffekt zu einer besseren Verfügbarkeit der Strasse für die Wirtschaft. Es muss nur noch getan werden. Wir unterstützen deshalb Bemerkungen und Anträge, die spürbar in diese Richtung gehen. Für uns ist es unerklärlich, dass nicht erreichte Ziele nach unten korrigiert werden, wie beispielsweise jenes des Modalsplits mit dem öV in der Agglomeration. Wir haben deshalb eine Bemerkung eingereicht, die eine entsprechende Korrektur fordert, denn die Anpassung erweckt den Anschein einer Kapitulation, und das geht politisch gar nicht, denn das wird die Gesellschaft im Endeffekt viel teurer zu stehen kommen. Der Beweis, dass es dem Parlament und dem Kanton mit der Förderung des öV und mit Nachhaltigkeit und Klimaschutz bei der Mobilität ernst ist, muss erst noch erbracht werden. Die GLP-Fraktion ist für Eintreten und Zustimmung.

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

Fabian Peter: Da die Eintretensdebatte doch einige Zeit in Anspruch genommen hat, kann ich aus Zeitgründen leider nicht auf alle Details eingehen, aber wir haben in der Kommission bereits ausführlich diskutiert. Zudem kommen wir bei der Behandlung der Anträge auf gewisse Themen zurück. Deshalb versuche ich, auf einer hohen Flugebene zu bleiben. Wir unterbreiten Ihnen den öV-Bericht, den Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des öV-Angebots, voraussichtlich zum letzten Mal. In Zukunft soll alles im Programm Gesamtmobilität enthalten sein. Der vorliegende öV-Bericht baut auf den Grundlagen seiner Vorgänger auf und ist – wie von Ihrem Rat vorgegeben – auf den Aufgaben- und Finanzplan (AFP) abgestimmt. Aufgrund der Abstimmung auf den AFP bezieht sich der vorliegende Bericht neu auf die Periode 2023 bis 2026. Das haben wir nach der Vernehmlassung geändert. Zum heutigen Zeitpunkt macht es Sinn, dass wir nicht über die Periode 2022 bis 2025 befinden. Der öV ist ein wichtiger Bestandteil unserer Grundversorgung respektive für die Abwicklung unserer Mobilitätsbedürfnisse. Laut öV-Gesetz muss er wirtschaftlich und ausgewogen sein. Ein flächendeckender öV mit Viertelstundentakt in alle Regionen ist also nicht möglich und würde auch dem Klima schaden. Zudem wäre es auch nicht wirtschaftlich. Deshalb braucht es einen Mittelweg, aber es muss noch mehr möglich sein, diesbezüglich bin ich mit Hasan Candan einverstanden. Mit dem öV auf Strasse und Schiene bewegen wir am meisten Menschen gleichzeitig und schnell von A nach B. Für den Schulweg, die Arbeit, aber auch immer mehr für die Freizeit sind wir auf einen funktionierenden und zuverlässigen öV angewiesen, insbesondere auch, um den Zielen der Gesamtmobilität und den steigenden Mobilitätsbedürfnissen der wachsenden Bevölkerung gerade dort Rechnung zu tragen, wo der Platz knapp ist. Wir müssen aber auch realistisch sein: Wir können den öV nicht beliebig ausbauen und ausbauen. Der Platz auf der Strasse ist begrenzt, die Kapazitäten auf der Schiene sind ausgereizt, und die Ausbauten für die Bahninfrastruktur kommen nicht wunschgemäss voran. Ich komme am Schluss auf den DBL zurück. Ausbauten sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene werden erfahrungsgemäss immer teurer und die Umsetzung schwieriger und auch langwieriger. Wir müssen also vermehrt dort an der Effizienz und der Zuverlässigkeit des öV arbeiten, wo dies möglich ist. Der öV muss in die gesamtverkehrliche Betrachtung einbezogen werden, wie wir es gestern bei der Beratung des Planungsberichtes Zukunft Mobilität im Kanton Luzern diskutiert haben. Der vorliegende öV-Bericht hat drei Schwerpunkte: Erstens Kapazität: Bis zum DBL sind die Möglichkeiten zur Kapazitätserweiterung auf der Schiene leider sehr beschränkt. Beim Bus bestehen grössere Spielräume. Zweitens Zuverlässigkeit: Bei der Zuverlässigkeit besteht Handlungsbedarf,

damit die Fahrgäste ihre Anschlüsse erreichen und pünktlich ans Ziel kommen. Eine gesamtverkehrliche Betrachtung ist nötig, zudem soll wo möglich der Bus bevorzugt werden. Anlässlich der letzten Session haben wir über das Beispiel Rothenburg diskutiert, wo es darum geht, dass die Busverbindungen zuverlässig den Bahnknotenpunkt erreichen. Die Zuverlässigkeit ist ein sehr wichtiges Argument, um den öV attraktiv zu machen und das Umsteigen vom MIV auf den öV zu fördern. Das ist für die Erreichung der Modalsplit-Ziele nötig. Drittens Vernetzung: Wir wollen unter anderem mit Verkehrsdrehscheiben den öV stärker mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen. Der öV-Bericht listet auch konkrete Massnahmen auf, die in der Periode 2023 bis 2026 umgesetzt werden sollen: die Projektierung des DBL, weil die Kapazitäten auf der Schiene am Anschlag sind, die Planung der Angebotskonzepte Bahn 2040 und Bus 2040; die Tarifharmonisierung; die Kapazitätssteigerung im Bahnkorridor Luzern–Olten; die Umsetzung der AggloMobil-Planung; das Nachtangebot, das bereits aufgewertet wurde und neu ohne Zuschlag ist; die Vernetzung des öV und anderer Verkehrsmittel sowie der Einsatz von energieeffizienten, emissionsarmen und mit erneuerbaren Energien betriebenen Bussen, so wie es die Klimaziele aus dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik vorgeben. All diese Massnahmen sind mit der erwarteten Nachfrageentwicklung und den finanziellen Möglichkeiten bestmöglich abgestimmt. Die Kantons- und Gemeindebeiträge wurden auf 2022 bereits erhöht, eine weitere Erhöhung war im AFP 2023–2026 für das Jahr 2025 vorgesehen, dieser AFP wurde aber von Ihrem Rat abgelehnt. Tarifierhöhungen werden auf die nationale Entwicklung abgestimmt, solche können wir aufgrund der aktuellen Lage mit den hohen Energiepreisen und der allgemeinen Teuerung nicht mehr ausschliessen. Es geht aber darum, dass diese auch im Rahmen bleiben. Die Teuerungsentwicklung zeigt aber eine klare Tendenz, was jedoch vor allem gesamtschweizerisch ein Thema wird. Nun noch zum Stand des DBL, da es sich dabei um ein Schlüsselprojekt des öV handelt: Sie hören und lesen viel über den DBL. Unsere Forderungen werden aktuell politisch auf Bundesebene seitens der National- und Ständeräte und -rätinnen der ganzen Zentralschweiz, aber auch von der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV), also von den zuständigen Regierungsräten, an verschiedenen Stellen platziert. Erstens: Die Zentralschweiz erwartet vom Bund und den SBB, dass die Planungen am Zimmerberg-Basistunnel 2 mit grossem Druck fortgeführt und alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um den Zimmerberg-Basistunnel 2 spätestens 2037 zu eröffnen. Der Zimmerberg-Basistunnel wurde von den eidgenössischen Räten beschlossen, aber es braucht einen Zusatzkredit, und ohne Zimmerberg-Basistunnel kann der DBL nicht seine volle Wirkung entfalten. Das ist die gemeinsame Stossrichtung der ganzen Zentralschweiz. Wir brauchen den Zimmerberg-Basistunnel und danach den DBL. Darüber sind wir uns einig, und die ganze Zentralschweiz kämpft gemeinsam dafür. Zweitens: Beim DBL muss es ohne Verzögerungen weitergehen. Das Bau- und Auflageprojekt DBL muss lücken- und verzugslos an das Vorprojekt anschliessen. Das steht auch so im Bundesbeschluss 2019, in einer Klammerbemerkung heisst es, der Durchgangsbahnhof ist inklusive Bau- und Auflageprojekt zu planen. Das fordern wir entsprechend mit allen Konsequenzen ein, sodass Ende 2026 das Auflageprojekt fertig ist und spätestens 2030 mit dem Bau begonnen werden kann. Drittens: Es ist nachvollziehbar, dass die Realisierung des DBL in baulichen Etappen erfolgt. Bei einer so grossen Baustelle kann nicht überall gleichzeitig gearbeitet werden, sondern es muss in einer sogenannten baulichen Realisierungsabfolge sinnvoll geplant werden, wie man diese Baustelle bewältigen kann. Wir erwarten aber, dass die Finanzierung des Jahrhundertprojekts möglichst als Ganzes inklusive der Durchmesserlinie, also des Neustadt-Tunnels, mit der Botschaft 2026 gesichert werden kann. Das ist aber noch nicht in trockenen Tüchern, dafür brauchen wir die Unterstützung aller Parteien und aller National- und Ständeräte in der Zentralschweiz respektive darüber hinaus. Der Kampf um diese Gelder des Bahninfrastrukturfonds ist in der ganzen Schweiz im Gang. Es braucht also Verbündete in anderen Teilen und Regionen der Schweiz. Daran arbeiten wir. Diese Forderung haben wir letzte Woche auch beim Antrittsbesuch einer ZKöV-Delegation bei Bundesrat Albert Rösti deponiert. Wir sind mit unseren Anliegen auf offene Ohren gestossen,

ohne natürlich bereits Zugeständnisse zu erhalten. Es zeichnet sich aber ab, dass es 2026 wieder einen Verteilungskampf geben wird. Darum ist es wichtig, dass wir jetzt weiterarbeiten und die Grundlagen in unserem Kanton dazu erstellen. Das Vorprojekt soll diesen Sommer planmässig abgeschlossen und auch der Öffentlichkeit präsentiert werden. Dazu können wir bald weitere Informationen liefern. Unsere Verantwortung als Kanton ist natürlich auch, diese Ziele, den Modalsplit zu erhöhen, aufzuzeigen, damit wir einen möglichst grossen Nutzen im Verhältnis zu den hohen Kosten des DBL aufzeigen können. Aber nicht nur das ist wichtig, sondern ebenso die Allianzen mit anderen Regionen in der Schweiz. Grabenkämpfe oder ideologische Kämpfe gegen den Bypass und für den DBL bringen uns nichts. Der Bypass ist vom Bundesparlament beschlossen worden. Das Geld ist bereits gesprochen und es geht nur noch um die Bewilligung des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), die bald folgen soll. Danach ist es Sache der Gerichte, aber es sind keine politischen Entscheide mehr notwendig. Nun geht es darum, dass wir unser gesamtes Gewicht gemeinsam mit allen Parteien auf den DBL legen, gemeinsam stark auftreten und Allianzen mit der ganzen Schweiz suchen. Der Bypass und der DBL werden aus zwei verschiedenen Gefässen finanziert. Der Bypass wird aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und der DBL aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Wenn man nun das eine nicht baut und das andere schon, kann dieses Geld nicht umgewidmet werden, da es aus zwei verschiedenen Finanzierungstöpfen des Bundes stammen. Der Bypass ist zudem ein Projekt von nationaler Bedeutung, da es um die Nord-Süd-Achse durch die Schweiz und Europa geht. Ich bitte Sie, sich dessen bewusst zu sein. Wir müssen die Modalsplit-Ziele vorwärtstreiben und vor allem auch Allianzen suchen. Wir müssen gemeinsam, über alle Parteien und als ganze Zentralschweiz kämpfen, damit wir das Projekt DBL tatsächlich realisieren können. In diesem Sinn bitte ich Sie, auf den Planungsbericht einzutreten und diesen zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Bemerkung Ledergerber Michael zu Allgemein: Zur Erfüllung der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes ist zu überprüfen, wie die autonome Benützung des öffentlichen Personenverkehrs verstärkt vorangetrieben werden kann. Dazu soll ein Masterplan der Haltestellen erarbeitet werden, mit einer Analyse, Kategorisierung, Priorisierung, um die barrierefreie Benutzung des öffentlichen Verkehrs in Zukunft zu gewährleisten.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Diese Bemerkung ist der VBK so nicht vorgelegen.

Anja Meier: Artikel 15 des Behindertengleichstellungsgesetzes sieht vor, dass der Bundesrat Vorschriften erlässt, um ein behindertengerechtes öffentliches Verkehrssystem sicherzustellen. Alle Bauten, Anlagen und Fahrzeuge müssen bis spätestens 2023 angepasst werden, so verlangt es das Gesetz. Regierungsrat Fabian Peter hat es gestern bestätigt, diese Bundesvorgabe wird vom Kanton Luzern bei Weitem verfehlt. Der Kanton hatte 20 Jahre Zeit, um diese Vorgabe zu erfüllen. Im Kanton Luzern gibt es 930 Haltestellen. Von den 671 in Kantonsbesitz werden bis Ende dieses Jahres, also bis zum Ende der Übergangsfrist, nur knapp 130 hindernisfrei sein. Die Argumentation, dass die anderen Kantone, die SBB oder die Post auch nicht so weit sind, darf in unseren Augen nicht als Ausrede gelten, dass der Kanton den Bundesvorgaben noch nicht nachkommt. Für die SP-Fraktion ist es klar, dass wir von der Defensive in die Offensive wechseln müssen. Im Rahmen der Beratung des öV-Berichtes ist jetzt der richtige Zeitpunkt, um aufzuzeigen, wie der Kanton diesen Missstand proaktiv angehen möchte. Der Regierungsrat sollte dazu einen Masterplan der Haltestellen erarbeiten mit einer Analyse, Kategorisierung und Priorisierung, um die barrierefreie Benutzung des öV in Zukunft zu gewährleisten. Bitte helfen Sie mit, dass es nicht nochmals 20 Jahre dauert, bis die autonome Benutzung des öV für alle Menschen in diesem Kanton Realität wird.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Es bringt nichts, jetzt einen solchen Masterplan zu fordern. Die Kräfte müssen nun für die Realisierung eingesetzt

werden, denn das Bundesgesetz gilt schon lange, und es ist allen bewusst, dass wir im Rückstand sind. Schwierige Haltestellen, wie beispielsweise der Bahnhofplatz Luzern, wurden noch nicht angepasst, aber es wird alles dafür getan, damit die Umsetzung so schnell wie möglich erfolgt. Auch die SBB haben in der Region Mitte 160 Haltestellen ausgeschrieben, es tut sich also etwas.

Josef Wyss: Die Mitte-Fraktion lehnt die Bemerkung ebenfalls ab. Wir müssen uns auf das Machbare fokussieren. Es ist nun einmal so, dass wir bei der Realisierung im Rückstand sind. Wichtig ist aber, dass wir bei Neubau- oder Umbauprojekten behindertengerechte Haltestellen vorsehen.

Michael Ledergerber: Ich verstehe, dass wir die Kräfte für die Realisierung einsetzen sollten. Deshalb ist die Frage berechtigt, ob ein solcher Masterplan oder eine solche Analyse notwendig ist. Damit es mit der Realisierung nun aber auch tatsächlich vorwärtsgeht, muss sowieso ein Plan mit einer entsprechenden Priorisierung erstellt werden. Ohne eine solche Analyse vorzunehmen, planen und realisieren wir aufs Geratewohl und werden in 20 Jahren immer noch nicht weiter sein. Auch dann können wir wieder die anderen Kantone, die SBB und die Post vorschieben und erklären, diese seien auch noch nicht weiter als wir. Deshalb braucht es jetzt eine entsprechende Planung.

Armin Hartmann: Die SVP-Fraktion lehnt die Bemerkung ebenfalls ab. Nach unserem Kenntnisstand besteht ein solches Instrument bereits. Es spielt keine Rolle, wie dieses Instrument heisst, aber wir erwarten von der Verwaltung, dass es mit der Umsetzung vorwärtsgeht.

Korintha Bärtsch: Die G/JG-Fraktion sieht diesen Masterplan als einen Aktionsplan. Um die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes in den zwei noch verbleibenden Jahren noch erfüllen zu können, braucht es eine Priorisierung, da in den letzten 18 Jahren nichts oder viel zu wenig unternommen wurde. Natürlich kann darauf vertraut werden, dass der Kanton bereits entsprechende Überlegungen angestellt hat, aber es geht auch um ein Zeichen unseres Rates. Wir können so zeigen, dass wir eine massive Beschleunigung wollen und der Kanton die Investitionen in den nächsten zwei Jahren umsetzen kann. Wir haben schon unzählige Male gehört, dass verschiedene Investitionen nicht ausgelöst werden konnten, weil es zu wenig interne Ressourcen gab, weil es an Fachkräften mangelte oder weil es zu kompliziert war. Gerade deshalb ist es wichtig, dass wir der Bemerkung zustimmen und eine Priorisierung verlangen.

Hasan Candan: Für mich geht die Bemerkung sogar viel zu wenig weit. Es ist eigentlich ein Kompromissvorschlag. Ich bin überrascht, dass die Parteien diesem Kompromiss nicht zustimmen. Es wäre ein sehr wichtiger Kompromiss. Wir verlangen nichts Unmögliches, obwohl das Gesetz die Umsetzung bis 2023 verlangt. Wir verlangen eine Abwägung beim Bau von Haltestellen mit einer hohen Benutzerfrequenz in der Agglomeration sowie im urbanen Raum und nicht irgendwo, wo man Wandern geht. Deshalb bin ich doch etwas schockiert. Sie zeigen so auch, was für eine Politik Sie machen und welche Prioritäten Sie setzen. Gestern waren die Mitte-Vertreter erbost darüber, weil ein Vorstoss nicht dringlich erklärt wurde und erst etwas später behandelt wird. Diese Aufgabe schieben wir aber bereits 20 Jahr vor uns her. Das wäre dringlich, hier müssten Sie Ihre Prioritäten setzen. Stimmen Sie diesem Kompromiss bitte zu. Armin Hartmann hat von einer bereits vorhandenen Liste gesprochen. Wenn es diese Liste tatsächlich gibt, hätte sie uns die Regierung schon lange präsentiert. Ich glaube, er meinte damit einfach eine Liste aller Haltestellen. Wenn es diese Liste gibt, warum kennen wir sie nicht, und warum wird sie nicht verbessert? Vielleicht gibt es ja diese Liste tatsächlich, dann scheint sie aber nicht sehr gut zu sein, wenn wir bedenken, wo wir jetzt stehen.

Martin Birrer: Die FDP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Mit einem Masterplan kommen wir nicht dorthin, wo wir wollen. Wir wollen, dass die Einsteigemöglichkeiten behindertengerecht angepasst werden. Mit einem Masterplan geht das nicht schneller, im Gegenteil, es dauert noch länger.

Michael Ledergerber: Es wird immer wieder auf eine Liste verwiesen, auch von Armin Hartmann. Wenn diese existiert und Priorisierungen enthält, soll die Regierung diese Liste

doch veröffentlichen oder wenigstens der VBK zugänglich machen.

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

Fabian Peter: Ja, diese Liste existiert. Ich habe meine Dienststelle bereits letztes Jahr angewiesen, diese Priorisierung vorzunehmen. Es gibt drei grobe Stossrichtungen: Erste Priorität haben die wichtigen Umsteigepunkte, weil sie häufig benutzt werden und die Menschen mit Behinderung dort gut umsteigen können. Dabei ist oft das Problem, dass, wenn es grosse Projekte wie beispielsweise der Bahnhofplatz Luzern sind, nicht die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes das Problem ist, sondern zahlreiche andere Themen. Zweite Priorität haben jene Haltestellen, bei denen wir aufgrund der Fakten wissen, dass dort viele Menschen mit Behinderungen ein- und aussteigen. Dritte Priorität haben die restlichen Haltestellen. Ich werde die Priorisierung der VBK voraussichtlich in der neuen Legislatur aufzeigen. Mir ist es ebenfalls wichtig, darüber informiert zu sein, wie wir vorwärtskommen. Im Bauprogramm gibt es zudem ein entsprechendes Finanzierungsgefäss. Wir müssen und wollen vorwärtskommen. Das Anliegen ist sehr wichtig und gerechtfertigt, aber die vorliegende Bemerkung braucht es dazu nicht. Wie bereits erklärt, werden wir der neuen VBK die Liste und die Thematik präsentieren. Wir sind wie andere Kantone und die SBB nicht auf Kurs. Ich bitte Sie, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 80 zu 30 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu S. 20 / 2.3.2 Digitalisierung: Die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs muss vorangetrieben werden und die Entwicklung neuer Technologien gilt es eng mitzuverfolgen sowie bei ausgewiesenem Nutzen zu implementieren.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 8 zu 5 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Wir sind mit der Bemerkung einverstanden.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 105 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 38 / 3.2 Ziele: Die Erreichung der Modal-Split-Ziele für den öV sind in Zukunft konsequenter zu verfolgen, dies mit Verdichtung auf dem bestehenden Netz und wenn nötig auch mit weiteren Ausbauten (Hardware und Software).

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 8 zu 5 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Der öV-Bericht bildet ab, was innerhalb einer Berichtsperiode umsetzbar ist. Die Modalsplit-Ziele respektive die angestrebte Entwicklung der Mobilität in den verschiedenen Räumen werden anschliessend im Projekt Zumolu weiterverfolgt respektive dann im Programm Gesamtmobilität. Zur Zielerreichung reichen aus unserer Sicht Verdichtungen auf dem bestehenden Netz und weitere Ausbauten beim öV wohl nicht aus, es braucht auch gesamtverkehrliche Massnahmen. Mit dem Vier-V-Prinzip, über das wir gestern gesprochen haben, braucht es über diese Bemerkung hinaus weitere Massnahmen. Aus dieser Sicht lehnt die Regierung die Bemerkung ab, ich gehe aber davon aus, dass sie überwiesen wird.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 85 zu 23 Stimmen zu.

Bemerkung Özvegyi András zu S. 38 / 3.2 Ziele: Das Modalsplit-Ziel beim öV für die Agglomeration ist bei 30 Prozent zu belassen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die Bemerkung ist der VBK vorgelegen und mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt worden.

András Özvegyi: In den letzten beiden öV-Berichten lag das Ziel bei 30 Prozent. Ende 2010 kam es beim öV zu einem richtigen Aufschwung. Die Entwicklung wurde aber teils

auch durch die Corona-Pandemie gedämpft. Jetzt wird das Ziel einfach auf 25 Prozent gesenkt. Aus unserer Sicht ist es eine politische Kapitulation, wenn man gesteckte Ziele bei Nichterreichen einfach tiefer ansetzt. Gleichzeitig haben wir einen kantonalen Klimabericht, der genau die Förderung des öV verlangt. Zudem haben wir Platzprobleme, die nur mit einer verstärkten Verlagerung zum öV wirtschaftsverträglich gelöst werden können. Weiter verlangt der Bund den Beweis in diese Richtung als Legitimation, damit wir die Finanzierung des DBL vom Bund erhalten. Die Massnahme kostet ja nichts, also können wir das Modalsplit-Ziel bei 30 Prozent belassen. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Gian Waldvogel: Ich finde, dass wir ein katastrophales Zeichen senden, wenn wir das Ziel nach unten setzen. Auch wenn es schwierig ist, das Ziel zu erreichen: Wenn wir keine ambitionierten Modalsplit-Ziele setzen und vorwärtsmachen, werden wir weder die Klimaziele erreichen noch eine nachhaltige, platzeffiziente Mobilität schaffen. Es ist ein zentrales Element unserer Mobilitätspolitik, dass wir anschlussfähig bleiben. Damit auch der DBL eine Chance gegen andere wichtige Bahnprojekte hat, müssen wir dieses Ziel erreichen. Wir brauchen mehr öV sowie Fuss- und Veloverkehr in den engen und enger werdenden Stadt- und Agglomerationsräumen. Das Ziel nach unten zu setzen, ist der absolut falsche Weg. Falls diese Bemerkung nicht überwiesen wird, nehme ich den Bericht neutral zur Kenntnis.

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

Fabian Peter: Mittel- bis langfristig wollen wir am ursprünglichen Ziel von 30 Prozent festhalten. Unsere Beurteilung lautet aber, dass es in dieser Berichtsperiode nicht möglich sein wird, dieses zu hoch gesteckte Ziel aus der Vergangenheit beizubehalten respektive zu erreichen. Wenn es nicht möglich ist, dieses Ziel in der nächsten Berichtsperiode zu erreichen, macht es keinen Sinn, uns dieses zu setzen. Mittel- bis langfristig sind die 30 Prozent aber wieder anzugehen. Auf der Schiene sind die Kapazitäten für einen Ausbau sehr beschränkt. Ohne den DBL werden wir die grossen Modalsplit-Ziele gar nie erreichen. Sollte der DBL nicht kommen, werden wir anstehen. Beim Bus haben wir noch Potenzial, aber auf der Strasse wird es schwierig, Pünktlichkeit erreichen zu können. Bei der Bahn sind wir aufgrund der Schieneninfrastruktur eingeschränkt. Ich bitte Sie, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 67 zu 37 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu S. 38 / 3.2 Ziele: Der Kostendeckungsgrad bis 2026 sollte auf 61 Prozent erhöht werden. Dies soll durch Effizienzsteigerungsmassnahmen und nicht durch die Erhöhung der Ticketpreise erreicht werden.

Bemerkung Candan Hasan zu S. 38 / 3.2 Ziele: Der Kostendeckungsgrad bis 2026 sollte auf 61 Prozent erhöht werden. Dies soll durch Effizienzsteigerungsmassnahmen und nicht durch die Erhöhung der Ticketpreise oder die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen bei den Transportunternehmen erreicht werden.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die Bemerkung der VBK wurde mit 11 zu 1 Stimme bei 1 Enthaltung überwiesen. Die Bemerkung von Hasan Candan lag der Kommission nicht vor.

Hasan Candan: Mit dem Kostendeckungsgrad haben wir uns schwergetan. Wenn der Kostendeckungsgrad erhöht wird, geht es meistens ums Sparen, es wird teurer und die Arbeitsbedingungen werden schlechter. Die Bemerkung der VBK zielt in eine Richtung, die wir nachvollziehen können. Wie ich bereits im Eintreten erklärt habe, entstehen jedes Jahr Kosten von 1,3 Millionen Franken, weil die Busse im Stau stecken bleiben. Dort besteht also Potenzial, den Kostendeckungsgrad zu erhöhen. Wir sind aber wie die VBK der Meinung, dass es keine Tarifierhöhung geben darf. Für uns ist es aber auch entscheidend, dass dies nicht auf Kosten der Mitarbeitenden der Transportunternehmen geht. Der Streit zwischen dem VVL und der VBL bezüglich Elektrobusse ist immer noch im Gang, und im Hintergrund schwingt immer mit, dass Druck auf die Transportunternehmen ausgeübt wird. Die Linien sollen ausgeschrieben werden, wovor wir warnen, denn das wird für den Kanton sehr teuer. Der Präsident des VVL hat uns erklärt, dass bei einer solchen Ausschreibung auf beiden Seiten Kosten entstehen, die sich bis auf 1 Million Franken belaufen können. Wir müssen

deshalb vorsichtig sein. Im Einzelfall kann eine Ausschreibung erfolgen. Dabei muss aber ein Luzerner Unternehmen berücksichtigt werden. Bisher ist es nämlich möglich, den Auftrag sogar an ein Transportunternehmen aus dem Ausland zu vergeben. Deshalb braucht es den Passus, dass die geltenden Arbeitsbedingungen eingehalten werden müssen. Ich bitte Sie, meine Bemerkung jener der VBK vorzuziehen.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Normalerweise sind wir für Effizienzsteigerungen, aber bedenken Sie, dass sich der öV gerade von den Auswirkungen der Corona-Pandemie erholt. Zudem setzt auch der kantonale Klimabericht sehr stark auf den öV. Die Vorgabe einer Erhöhung von 59 auf 61 Prozent muss durch die Unternehmen realisiert werden. Auch die Rahmenbedingungen stimmen nicht. Um den heutigen Fahrplan einhalten zu können, braucht es viele Fahrzeuge. Für einen zuverlässigen öV muss die Politik zuerst die richtigen Rahmenbedingungen schaffen. Aber einfach nur den Kostendeckungsgrad zu erhöhen, ist der falsche Weg. Hinzu kommen die hohen Energiekosten und der Umstieg auf die Elektromobilität. Auch das wird einiges kosten. Deshalb ist die Erhöhung des Kostendeckungsgrades ein hohes Ziel. Wie Sie bei der Beratung meiner Bemerkung meinten, sollen wir uns nur Ziele setzen, die wir auch erreichen können. Konsequenterweise müssten Sie die beiden Bemerkungen ebenfalls ablehnen.

Martin Birrer: Die FDP-Fraktion lehnt beide Bemerkungen grossmehrheitlich ab, nicht weil wir den Kostendeckungsgrad nicht erhöhen wollen, sondern weil alles geprüft werden muss, auch die Ticketpreise.

Josef Wyss: Eine Mehrheit der Mitte-Fraktion lehnt beide Bemerkungen ab, weil sie der Meinung ist, dass die Zielsetzung zu ehrgeizig ist. Eine Minderheit der Fraktion stimmt der Bemerkung der VBK zu, weil sie das Gefühl hat, dass eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades möglich ist. Das soll aber nicht auf Kosten der Arbeitsbedingungen geschehen, diesbezüglich gehe ich mit Hasan Candan absolut einig. Wir müssen die Effizienz verbessern. Wenn Ihnen die Grundprinzipien des Lean Managements bekannt sind, wissen Sie, dass das nur mit guten, motivierten Mitarbeitenden möglich ist. Sie schaden sich nur selbst, wenn Sie die Arbeitsbedingungen verschlechtern. Die Mitarbeitenden müssen motiviert sein, und das Know-how muss zielorientiert eingesetzt werden. So ist auch in der öV-Branche eine Effizienzsteigerung möglich, ohne dass diese auf dem Buckel der Mitarbeitenden geschieht. Ich persönlich bin dafür, den Kostendeckungsgrad auf 61 Prozent zu erhöhen. Es ist ein ehrgeiziges Ziel, das aber mit vereinten Kräften erreicht werden kann.

Gabriela Schnider-Schnider: Ich empfehle, die beiden Bemerkungen abzulehnen. Aktuell wird auf nationaler Ebene über eine Ticketanpassung auf den Fahrplanwechsel 2023/2024 diskutiert. In der Regel werden solche Tarifmassnahmen schweizweit koordiniert umgesetzt, und die verschiedenen Tarifverbände reagieren entsprechend. Die Preiserhöhungen sollen das Kostenwachstum abfedern. Sie dienen aber auch zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades. Eine vollständige Entkoppelung des Kostendeckungsgrades von den Tarifmassnahmen ist deshalb gar nicht umsetzbar. Im Kanton Luzern gibt es nicht nur die grosse VBL, sondern auch diverse private Busunternehmen, darunter auch Familienbetriebe, die vertraglich für den öV unterwegs sind. Sie alle würden durch die geforderten Effizienzsteigerungsmassnahmen noch mehr unter Druck geraten, oder anders formuliert: Irgendeinmal ist auch diese Zitrone ausgepresst. Eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades ohne eine Erhöhung auf der Einnahmenseite ergibt einerseits noch mehr Druck auf die Löhne und eine Verschlechterung der Lohnnebenleistungen. Für die Busbetriebe selber heisst das andererseits aber auch weniger Geld für den Unterhalt. Deshalb stellt sich relativ rasch die Frage nach dem Qualitätsanspruch, das heisst wie viel uns ein sauberer Bus oder eine funktionierende Heizung oder Klimaanlage wert sind. Der öV-Bericht hält fest, dass der Anteil von emissionsarm betriebenen Bussen bis 2040 auf 30 Prozent gesteigert werden soll. Mittelfristig müssten also zig Dieselmotoren in der Stadt und auf dem Land nach und nach durch saubere Elektrobusse ersetzt werden. Das ruft unweigerlich nach höheren Unterhaltskosten und neuen Anforderungen an die Infrastruktur. Wenn gleichzeitig Massnahmen zur Effizienzsteigerung für einen höheren Kostendeckungsgrad ergriffen werden müssen, wird sich der eine oder andere private

Fuhrhalter fragen, wann wohl die Zitrone fertig ausgepresst ist.

Korintha Bärtsch: Die G/JG-Fraktion hat Sympathie für die Bemerkungen, nicht weil wir den Kostendeckungsgrad unbedingt von 59 auf 61 Prozent erhöhen wollen, sondern weil wir beim öV Leistungssteigerungs- und Effizienzsteigerungsmassnahmen vornehmen wollen. Das war auch unser Anliegen im Rahmen der Diskussion in der VBK. Wir möchten Massnahmen umsetzen können, damit im Kanton Luzern die Leistung des öV viel besser und zuverlässiger wird, insbesondere in der Agglomeration, wo auch ein entsprechendes Potenzial vorhanden ist. Es ist immer gut, sich ein Ziel zu setzen. Hasan Candan hat einen wichtigen Einschub gemacht, was bei der Umsetzung der Ziele auch noch berücksichtigt werden soll. Deshalb stimmen wir der Bemerkung von Hasan Candan zu.

Armin Hartmann: Beide Bemerkungen sind nicht die reine Lehre, weil sie der öV-Struktur nicht gerecht werden mit der Bestellerorganisation oben und den Transportunternehmen unten. Trotzdem stimmen wir der Bemerkung der VBK zu, da wir beim Kostendeckungsgrad Potenzial sehen. Es ist uns aber klar, dass wir die Ticketpreise nicht selber machen und es eigentlich ein Fehler in der Bemerkung ist. Die Bemerkung von Hasan Candan enthält ebenfalls einen Fehler. Für die Arbeitsbedingungen der Transportunternehmen sind wir nicht verantwortlich. Wenn wir eine Linie ausschreiben, kann es nicht sein, dass wir alle Details entsprechend platzieren. Grundsätzlich wollen wir das günstigste Angebot. Die Chancen und Möglichkeiten des VVL als Bestellerorganisation sind beschränkt. Deshalb ist die Bemerkung von Hasan Candan abzulehnen.

Yvonne Hunkeler: Ich habe mich selten zum öV geäussert, aber zur Bemerkung der VBK möchte ich doch Stellung nehmen. Ich lehne die Bemerkung aus dem schlichten Grund ab, weil der Kostendeckungsgrad und die Tarifmassnahmen einen Zusammenhang haben. Sobald die Tarife erhöht werden, wird der Kostendeckungsgrad besser. Über Tarifmassnahmen kann nicht einfach der Kanton Luzern oder der Tarifverbund entscheiden, sondern dafür gibt es eine nationale Branchenorganisation. Diese macht Vorgaben, und auf Ende Jahr sind Erhöhungen zu erwarten. Die Bemerkung der VBK macht also keinen Sinn. Ich habe Sympathie für die 61 Prozent, denn diese werden über verschiedene Massnahmen erreicht, aber die Tarifpreise quasi auszuklammern, finde ich falsch.

Melanie Setz Isenegger: Ich bitte Sie, die Bemerkung von Hasan Candan zu unterstützen. Wenn die Ticketpreise schon nicht steigen dürfen, müssen wir dafür sorgen, dass nicht an den Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden bei den Transportunternehmen geschraubt werden darf. Den meisten Unternehmen ist es klar, dass Effizienzsteigerungen nur möglich sind, wenn das Personal zufrieden ist. Trotzdem gibt es wiederholt Beispiele, wo Effizienzsteigerungen getroffen wurden, obwohl das Personal aufgrund der schlechten Arbeitsbedingungen gekündigt hat.

Korintha Bärtsch: Wenn während der Stosszeiten weniger Busse eingesetzt werden müssen, weil der öV zuverlässiger unterwegs ist und die Fahrplanzeiten einhalten kann, wirkt sich das direkt auf den Kostendeckungsgrad aus. Das ist mit der Leistungssteigerung gemeint.

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

Fabian Peter: Mit den Effizienzsteigerungsmassnahmen bin ich einverstanden, aber das ist eine Daueraufgabe. Ich stimme mit András Özvegyi überein: Es wird zeitlich nicht möglich sein, dass wir in der nächsten Berichtsperiode alle Infrastrukturanlagen so aus- und umbauen können, dass die Staukosten wegfallen. Sie kennen die Abläufe für diese Projektänderungen bestens, die es dazu braucht. In diesem Sinn bitte ich Sie, auch das Votum von Yvonne Hunkeler zu beachten. Wir haben einerseits Kosten und andererseits Einnahmemöglichkeiten. Einnahmemöglichkeiten sind die Ticketpreise sowie die Bundes-, Kantons- und Gemeindebeiträge. Wenn Sie uns einen höheren Kostendeckungsgrad vorgeben, aber gleichzeitig sagen, dass dieser nicht auf Kosten der Ticketpreise oder der Arbeitsbedingungen gehen darf, obwohl wir darauf keinen direkten Einfluss haben, verkleinern Sie den Handlungsspielraum immer mehr, denn höhere Kantons- und Gemeindebeiträge wollen Sie vielleicht auch nicht. Deshalb ist die Bemerkung nicht zu Ende gedacht. Wir benötigen Handlungsfreiheit, denn wir haben in Zukunft höhere Kosten,

insbesondere für Investitionen in den Umbau der emissions- und fossilfreien Fahrzeuge, sowie höhere Energiekosten. Wenn wir den Modalsplit erreichen, aber die Ticketpreise nicht erhöhen wollen, schmilzt das Potenzial für den öV-Ausbau dahin. Deshalb bitte ich Sie, beide Bemerkungen abzulehnen.

Die erste Eventualabstimmung ergibt 54 zu 54 Stimmen und wird deshalb wiederholt. In der zweiten Eventualabstimmung zieht der Rat die Bemerkung der VBK der Bemerkung von Hasan Candan mit 57 zu 56 Stimmen vor. In der definitiven Abstimmung lehnt der Rat die Bemerkung der VBK mit 89 zu 24 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu S. 42 / 4.2.3 Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität: Beim Bau oder bei der Sanierung von grösseren Haltestellen, bzw. Bushubs ist darauf zu achten, dass WC-Anlagen für Personal und Reisende zur Verfügung stehen. Mit der Erstellung ist gleichzeitig festzulegen, wer die Kosten für den Betrieb und Unterhalt trägt.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 12 Stimmen bei 1 Enthaltung überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Über die Flughöhe dieser Bemerkung könnten wir uns streiten. Wir sind aber auch angesichts der einstimmigen Beratung in der VBK bereit, die Bemerkung entgegenzunehmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 89 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 42 / 4.3.2 Nationale Anbindung: Der Kanton Luzern muss sich dafür einsetzen, dass der Halbstundentakt zwischen Bern und Luzern so schnell wie möglich eingeführt wird.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 10 zu 3 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Die Regierung möchte den Halbstundentakt zwischen Luzern und Bern natürlich auch möglichst rasch einführen. Ohne den DBL können aber keine zusätzlichen Züge verkehren. Wenn wir den Halbstundentakt zwischen Bern und Luzern einführen wollen, müssten wir eine Verbindung nach Basel streichen. Die Bemerkung ist deshalb leider noch nicht umsetzbar, aber im Sinn eines politischen Zeichens sind wir gerne bereit, die Bemerkung entgegenzunehmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 84 zu 16 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 44 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume): Die Infrastruktur (z. B. Parkiermöglichkeiten) im Umfeld von Hubs muss so gestaltet werden, dass sie die kombinierte Mobilität fördert und begünstigt.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 13 zu 0 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Die Regierung ist mit dieser Bemerkung einverstanden. Ihr Rat hat ja gestern im Rahmen des Projektes Zumolu eine ähnliche Bemerkung überwiesen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 100 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 44 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume): Ab dem Bezug des zentralen Verwaltungsgebäudes erhalten die Fahrgäste des RE aus dem Entlebuch und Willisau/Wolhusen eine gute Verbindung an den Seetalplatz. Dies entweder über einen RE-Halt in Littau oder eine Express-Buslinie Malters–Seetalplatz.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 9 zu 4 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Wir bitten Sie, diese Bemerkung abzulehnen. Eine direkte Verbindung mit dem RE aus dem Entlebuch und von Willisau bis zum Seetalplatz wurde in der Studie «Bus 2040» geprüft. Aktuell läuft die Mitwirkung, und es kann nochmals Stellung genommen werden. Der VVL wird dieses Anliegen anschliessend nochmals prüfen. Sofern möglich, wird im Zeithorizont DBL ein Halt des RE in Littau angestrebt. Bis dahin ist ein Halt in Littau nicht umsetzbar. Die Alternative wäre eine Express-Buslinie von Malters bis zum Seetalplatz. Diese bringt im Vergleich zur Zugsverbindung trotz Spitzkehre in Luzern keinen Zeitgewinn und wäre somit einfach eine subjektiv wahrgenommene Verbesserung. Der Zeithorizont des Planungsberichtes geht bis 2026. Zu diesem Zeitpunkt ist der Einzug der kantonalen Verwaltung in das Verwaltungsgebäude am Seetalplatz geplant. Es wäre vermessen, nur für das Verwaltungsgebäude und den Seetalplatz eine Extra-Buslinie zu schaffen. Ich bitte Sie deshalb, die Verhältnismässigkeit zu wahren.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 60 zu 40 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 48 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume): Ab 2023 wird auf der «Nebenachse» Escholzmatt–Schangnau–Schallenberg–Thun ein Wanderbus eingeführt. Wenn die dreijährige Pilotphase erfolgreich ist, soll der Wanderbus als «Touristisches Angebot» ergänzt werden.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 8 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Gerade eben haben Sie die regionalpolitisch geprägte Bemerkung überwiesen, dass wir einen Extra-Bus aus einer bestimmten Region zum zentralen Verwaltungsgebäude prüfen müssen. Bei dieser Bemerkung geht es ebenfalls um einen Extra-Bus, aber nicht um ein öV-Angebot, sondern um ein touristisches Angebot. Diese Pilotphase wurde von der Gemeinde initiiert und finanziert. Die Entscheidungsgrundlagen fehlen aber, weshalb über eine Einführung als touristisches Angebot erst auf dieser Grundlage entschieden werden kann. Es gilt dabei zu bedenken, dass ein solches Angebot ausschliesslich von Kanton und Gemeinden zu finanzieren ist. Der Bund beteiligt sich nicht, weil es ein touristisches Angebot ist. In diesem Sinn bitte ich Sie, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 53 zu 46 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 50 / 4.3.3 Erschliessung Kanton Luzern (alle Teilräume): Die verschiedenen grenznahen Regionen sind bestrebt, durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit das öV-Angebot zu optimieren.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 10 zu 3 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Wir können dieser Bemerkung zustimmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 102 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 54 / 4.3.8 Neue, alternative und ergänzende Mobilitätsangebote: Bevor Taxito als Argumentation für eine fehlende Erschliessung durch öV in stark ländlichen Gebieten verwendet wird, ist dessen Funktionalität und Nutzung nachzuweisen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 10 zu 3 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Urs Marti: Taxito kann ein Mittel sein, um die Erschliessung einer ländlich geprägten Region zu ergänzen. Leider hat sich im Fall von Luthern gezeigt, dass Taxito für dieses Gebiet nicht geeignet ist. Vielleicht liegt es an der Akzeptanz der Bevölkerung, vielleicht aber auch an der Sicherheitsfrage oder woran auch immer. Tatsache ist, dass Taxito auf der

Achse Luthern–Zell–Hüswil mit durchschnittlich weniger als einer bestätigten Benutzung pro Tag weder funktional tauglich noch wirtschaftlich ist. Die Gemeinde Luthern hat deshalb Ende des letzten Jahres den entsprechenden Vertrag aufgelöst. Bei der vorliegenden Bemerkung geht es darum, dass nicht mit dem Argument, Taxito sei eingeführt worden, auf die Erschliessung mit dem regulären öV verzichtet werden darf. Die Mitte-Fraktion freut sich über neue Möglichkeiten und Entwicklungen, die auch dem ländlichen Gebiet eine brauchbare Erschliessung bringen. Zuerst muss aber der Nachweis erbracht werden, dass ein System funktioniert und für die Benutzung tauglich ist und verwendet wird. Erst dann kann damit argumentiert werden, dass das betroffene Gebiet erschlossen sei. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Hasan Candan: Die SP-Fraktion stimmt der Bemerkung zu. Im ländlichen Raum wurden über Jahre hinweg viele Angebote gestrichen. Ich bitte die Regierung, dieses Anliegen ernst zu nehmen. Die betroffene Bevölkerung hat miterlebt, wie der öV in diesen Regionen abgebaut wurde. Unserer Meinung nach soll der Service public auch im ländlichen Raum erhalten bleiben. Dabei kann es auch nur um einzelne Linien gehen. Das Anliegen ist berechtigt, dass es in den Regionen, in denen ein stetiger Leistungsabbau stattgefunden hat, nicht noch zu einem weiteren Abbau kommt.

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

Fabian Peter: Wir sind mit dieser Bemerkung einverstanden. Zum Votum von Hasan Candan: Es geht nicht darum, dass wir dieses Anliegen nicht ernst nehmen, aber es gibt eine Systematik, wie wir den öV planen. Wir haben das ausgelagert. Der VVL prüft alles und nimmt eine Abwägung vor. Wenn wir hier über alle einzelnen Buslinien diskutieren, müssen wir die strategische und operative Aufgabenteilung neu diskutieren. So sind meine Aussagen zu den vorangegangenen Bemerkungen zu verstehen. Ich bitte Sie, das auch so zur Kenntnis zu nehmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 104 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung Setz Isenegger Melanie zu S. 55 / 4.4.2 Kundenfreundlichkeit: Es ist zu überprüfen, wie ein klar verständliches Tarifsysteem entwickelt werden kann, um die Benutzerfreundlichkeit zu erhöhen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Diese Bemerkung ist der VBK nicht vorgelegen.

Melanie Setz Isenegger: Ich wurde von einem Reisenden angeschrieben, der von Luzern nach Hochdorf fahren wollte und fand, das Tarifsysteem sei sehr intransparent. Ich habe daraufhin selber versucht herauszufinden, wie viel ein solches Ticket kostet, konnte aber den genauen Betrag nicht ausfindig machen. Ich finde das der Bevölkerung gegenüber nicht fair. Die Preisgestaltung soll transparent, klar und deutlich sein. Zudem soll die Handhabung auf den verschiedenen Apps gleich sein wie bei einem Kauf am Schalter. Die Vertreterinnen und Vertreter des VVL werden wohl argumentieren, dass dieses Problem nicht besteht. Man hört jedoch immer wieder davon, dass die Tarifsysteme nicht transparent sind. Gerade bei Reisen, die weiter als bis zur Zone 10 gehen, ist es schwierig, selber ein Ticket zu lösen. Im Sinn der Kundenfreundlichkeit bitte ich Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

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

Fabian Peter: Das Tarifwesen liegt in der Zuständigkeit der «Alliance SwissPass» und des Tarifverbundes «Passepartout». Ich gehe mit Melanie Setz Isenegger darin einig, dass das Tarifsysteem nicht immer ganz transparent ist. Das ist übrigens nicht nur bei uns so, sondern in der ganzen Schweiz. Die Schnittstellen zu verschiedenen Zonen führen immer wieder zu Diskussionen. Das Tarifsysteem ist sehr komplex. Die Partner arbeiten immer wieder an Verbesserungen am Tarifwesen, etwa mit Markttests zur Einführung neuer Tarifangebote. Der Einfluss unseres Kantons ist deshalb stark begrenzt. Das Anliegen stösst aber auf offene Ohren, und wir nehmen uns dieser Frage bereits an. Die Bemerkung hat also keinen Zusatznutzen, es liegt nicht in unserem Einflussbereich, und dort, wo möglich, setzen wir uns bereits dafür ein. Ich bitte Sie deshalb, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 62 zu 48 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 55 / 4.4.4 Marktpräsenz und Vertriebskanäle: Wenn möglich soll der Bestand der bestehenden Billettautomaten beibehalten werden. In einem neuen Planungsbericht kann dieses Verbot wieder neu beurteilt werden.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 7 zu 6 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Anja Meier: Die SP-Fraktion empfiehlt Ihnen, die Bemerkung 15 der VBK abzulehnen und stattdessen unserer Bemerkung 16 zuzustimmen. Die wenigsten reisen mit einem Ticket aus Papier, denn die meisten benutzen ihr eigenes Smartphone dazu. Das kontaktlose Bezahlen für den Ticketerwerb gehört inzwischen für einen zunehmenden Teil der Luzerner Bevölkerung zum Alltag. Mehrere Transportunternehmen, wie zum Beispiel die Postauto AG, möchten den Digitalisierungstrend beschleunigen und verkünden ihre Bestrebungen für einen Abbau der Ticketautomaten an den Haltestellen. Auch wenn der Effizienzgewinn dieser Massnahme nicht einfach grundsätzlich in Abrede gestellt kann, so werfen diese Absichten trotzdem gewichtige Fragen auf, was die Zugänglichkeit des öffentlichen Personenverkehrs betrifft. Es wird auch im Kanton Luzern auf absehbare Zeit weiterhin Menschen geben, welche auf die Bezahlung mit Bargeld angewiesen sind. So bekunden etwa ältere Personen Schwierigkeiten bei der Handhabung von technischen Hilfsmitteln für das kontaktlose Zahlen. Auch für Kinder und Touristinnen und Touristen sowie für Menschen in schwierigen finanziellen Lebenslagen – Smartphones und Kreditkarten sind nicht für alle eine Selbstverständlichkeit – spielt Bargeld im Alltag nach wie vor eine wichtige Rolle. Sie und ältere und vulnerable Personen, insbesondere wenn sie nicht in stadtnahem Gebiet wohnen, sind auf den öV angewiesen. Wenn nun aber aufgrund von Änderungen beim Bezahlvorgang die Mobilität eingeschränkt wird, verlieren diese Personen einen Teil ihrer Selbständigkeit. Die Bemerkung 15 der VBK geht zwar in eine gute Richtung, sie ist unserer Meinung nach aber zu schwammig formuliert und zeitlich sowie inhaltlich weniger umfassend und verbindlich. Es ist wohl klar, dass der eingangs geschilderte Sachverhalt selbst in der nächsten Planungsberichtsperiode ab 2027 immer noch zutrifft. Die Bemerkung 16 verfolgt eine bessere Flughöhe. Ein zugänglicher öV leistet einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität sowie für das Erreichen der Luzerner Klimaziele. Es gilt eine Ausweitung dieser digitalen Kluft zu verhindern, damit der Kanton im Dialog mit den Transportunternehmen die Zugänglichkeit zum öV längerfristig auf dem ganzen Kantonsgebiet gewährleistet.

Martin Birrer: Die FDP-Fraktion lehnt die Bemerkung 15 der VBK ab, weil wir das Gefühl haben, dass es heute keine Billettautomaten mehr braucht. Ein Teil der FDP-Fraktion stimmt jedoch der Bemerkung 16 von Anja Meier zu.

Urs Marti: Die Digitalisierung ist eine fortschreitende Gegebenheit, die den heutigen Anforderungen geschuldet ist. Im Fall der Billettautomaten ist jedoch zu berücksichtigen, dass es immer noch Menschen gibt, die über kein Smartphone verfügen oder auch nicht in der Lage sind, ein solches Gerät zu bedienen. Wir müssen und wollen den öV fördern. Nun aber heute schon Billettautomaten zurückzubauen und so diesen Menschen den Zugang zum öV zu verweigern, ist nicht richtig. Wir sind uns bewusst, dass die Frage der Automaten eine wirtschaftliche Seite hat, und verlangen keine neuen Automaten. Diese sind für die nächste Planungsperiode aber zu erhalten. In einem künftigen Planungsbericht ist diese Frage wieder neu zu beurteilen. Die Mitte-Fraktion schlägt vor, sowohl die Bemerkung 15 als auch die Bemerkung 16 gutzuheissen. Die Bemerkung 16 entspricht zwar nicht ganz unseren Vorstellungen, sie ist aber als Kombination zur Bemerkung der VBK zu verstehen.

Armin Hartmann: Die SVP-Fraktion lehnt beide Bemerkungen ab. Wir haben zwar grundsätzlich Verständnis für die Idee, aber bereits heute gibt es Hunderte von Haltestellen ohne Billettautomaten. Die Bemerkung verlangt, dass alles beim Alten bleibt. Das finden wir falsch. Es ist Aufgabe der Transportunternehmen, das Bezahlssystem zu organisieren. Das soll in geeigneter, zeitgemässer Form geschehen. Die Diskussion lautet, ob auf gewissen Strecken im Bus selber noch Billette gelöst werden können. Das ist aber nicht Aufgabe des

VVL.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion stimmt diesbezüglich mit der SVP-Fraktion überein. Die Bemerkung 15 entspricht einem Verbot. Der Unterhalt dieser Billettautomaten ist sehr teuer, aber gleichzeitig wollen alle sparen. Zudem handelt es sich um einen Eingriff in das operative Geschäft der Transportunternehmen, die für den Billettverkauf zuständig sind.

Korintha Bärtsch: Die G/JG-Fraktion will, dass alle Personen im Kanton Luzern mobil sein können. Wir wollen nicht noch höhere Hürden als bei der Behindertengerechtigkeit. Der öV soll bequem und gut erreichbar sein, damit er genutzt werden kann. Wir machen etwas falsch, wenn wir nur noch rentable Billettautomaten wollen. Wir wollen die Möglichkeiten offenlassen. Die Bemerkung der VBK ist nicht stringent. Die Bemerkung 16 ist hingegen präziser formuliert, weshalb wir diese vorziehen.

Anja Meier: An gewissen Haltestellen gibt es tatsächlich keine Billettautomaten. Dort haben die Reisenden aber die Möglichkeit, beim Buschauffeur ein Billett zu lösen. Die Pläne der Transportunternehmen gehen aber in die Richtung, dass im Fahrzeug nicht mehr mit Bargeld bezahlt werden kann. Die Bemerkung 16 zielt nicht nur auf die Billettautomaten ab.

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

Fabian Peter: Ich bitte Sie, die Bemerkung 15 der VBK abzulehnen. Die Formulierung «wenn möglich» ist kein Verbot, deshalb widerspricht sich die Bemerkung. Die Bedienung der Billettautomaten ist sehr komplex, es gibt sogar Kurse dafür. Es ist also einfacher, ein Billett auf dem Smartphone zu lösen als am Automaten. Die Einflussnahme des VVL ist zudem begrenzt, denn der Billettverkauf ist Sache der Transportunternehmen. Wir müssen den öV natürlich möglichst gut zugänglich machen, aber auch effizient sein. Die Bemerkung 16 von Anja Meier ist offener formuliert und kann deshalb aus Sicht der Regierung überwiesen werden.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 83 zu 25 Stimmen ab.

Bemerkung Meier Anja zu S. 55 / 4.4.4 Marktpräsenz und Vertriebskanäle: Die Zugänglichkeit des öffentlichen Personenverkehrs ist durch eine Auswahl von Bezahlungsmöglichkeiten zu erhalten.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Diese Bemerkung ist der VBK nicht vorgelegen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 66 zu 42 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 66 / 5.1.1 Bahn 2040 mit Durchgangsbahnhof und Begleitmassnahmen: Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken wie zum Beispiel der Doppelspurausbau zwischen Littau–Wolhusen und andere sind im kommenden Richtplan zu verankern.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Auch bei dieser Bemerkung geht es um ein formelles Anliegen, deshalb lehnen wir sie ab. Infrastrukturmassnahmen werden aufgrund eines noch zu erarbeitenden Angebotskonzeptes beschlossen und finanziert. Deshalb kann zum heutigen Zeitpunkt schlicht und einfach noch keine Aussage dazu gemacht werden, welche konkreten Massnahmen – also etwa Doppelspurabschnitte – nötig sind, beziehungsweise wo genau sie verortet werden können. Wahrscheinliche Massnahmen werden im Richtplan benannt, teilweise sind sie sogar im zuständigen Sachplan Infrastruktur Schiene des Bundes enthalten. Die Bemerkung geht aber darüber hinaus und verlangt ohne heutige vertiefte Abklärungen beispielsweise die Verankerung dieses Doppelspurausbaus im kantonalen Richtplan. Ich bitte Sie, diese zu früh gestellte Bemerkung abzulehnen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 93 zu 10 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 67 / 5.1.2 Bus 2040: Vor Inbetriebnahme des DBL und während des Baus des DBL muss das öV-Angebot gewährleistet werden. Die Nachfrageentwicklung

muss trotz Kapazitätenbeschränkung vorangetrieben werden.

Bemerkung Wyss Josef zu S. 67 / 5.1.2 Bus 2040: Anstelle der Bemerkung der VBK: Während des Baus des DBL und des Bypasses muss das öV-Angebot gewährleistet werden. Die Nachfrageentwicklung muss trotz Kapazitätenbeschränkung vorangetrieben werden.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat der Bemerkung mit 8 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt. Die Bemerkung von Josef Wyss lag der VBK nicht vor.

Josef Wyss: Im Gegensatz zur Bemerkung 18 der VBK enthält unsere Bemerkung 19 das zweite Grossprojekt, den Bypass. Der Bypass wird wie der DBL Auswirkungen auf den öV haben, deshalb sollen beide Projekte gleichbehandelt werden.

Martin Birrer: Die FDP-Fraktion lehnt die Bemerkung der VBK ab und stimmt der Bemerkung von Josef Wyss zu. Uns ist es wichtig, dass der Bypass ebenfalls enthalten ist.

Isabella Schwegler-Thürig: Die SP-Fraktion stimmt der Bemerkung 18 der VBK zu. Die Bemerkung von Josef Wyss mit Einbezug des Bypasses geht uns zu weit.

Christine Kaufmann-Wolf: Ich verstehe die Haltung der SP-Fraktion nicht, dass ihr der Bypass zu weit geht. Heute Morgen haben wir darüber diskutiert, dass wir die Bevölkerung zum Umsteigen auf den Bus anregen möchten. Die Linie 1 ist mit 8 Millionen Passagieren im Jahr die am stärksten frequentierte Linie. Der Bau des Bypasses dauert zehn Jahre. Wenn die Krienser während dieser Zeit nicht mit dem Bus in die Stadt fahren können, nehmen sie das Auto. Damit der öV rollen kann, braucht es diese Bemerkung. Ansonsten werden wir ein gewaltiges Problem haben. Ich verstehe die Haltung der SP nicht, denn eines ist klar, der Bypass wird kommen, aber beim DBL bestehen noch Unsicherheiten. Wir brauchen auf jeden Fall flankierende Massnahmen.

Korintha Bärtsch: Die G/JG-Fraktion wird zeitlebens gegen den Bypass eintreten. Wir glauben aber nicht an die Deutungshoheit der Bemerkung von Josef Wyss und dass damit alles verändert würde. Falls beide Grossprojekte gebaut werden, sollen während der Bauzeit auch bei beiden Projekten Massnahmen ergriffen werden, damit der öV zuverlässig oder sogar noch besser als heute unterwegs sein kann. Deshalb können wir der Bemerkung von Josef Wyss zustimmen.

Hasan Candan: Ich nehme zum Votum von Christine Kaufmann-Wolf Stellung. Wir behandeln den öV-Bericht, trotzdem wird wieder versucht, den öV gegen den MIV auszuspielen. Die Anliegen des MIV können jedoch beim Bau- oder Strassenbauprogramm eingebracht werden. Wir wollen heute über einen zukunftsgerichteten öV sprechen. Für die SP haben der DBL und der öV erste Priorität. Wenn Sie den Bypass hervorheben, erweisen Sie dem DBL und dem öV einen Bärendienst, lassen Sie es also bitte bleiben. Ich kaufe Christine Kaufmann-Wolf Ihre Haltung auch nicht wirklich ab. Als es um das Projekt Renggloch ging, hat die SP-Fraktion verschiedene Anträge gestellt. Wir verlangten beispielsweise die Prüfung einer durchgängigen Busspur von Obernau nach Littau und dass die Linie bereits vorher eingeführt werden sollte. Sie können gerne raten, wer unseren Anträgen nicht zugestimmt hat.

Peter Fässler: Leider muss ich meiner Fraktion widersprechen. Als Krienser ist es für mich sehr wichtig, dass der öV von Kriens nach Luzern während des Baus beider Projekte funktioniert. Das hat nichts mit dem Bypass zu tun, ich bin gegen den Bypass und für die Einhausung des Bypasses in Kriens. Aber wichtig ist, dass der öV läuft, und zwar im Interesse des öV und der Personen, die auf den öV angewiesen sind. Im Bereich Grosshof wird es eine sehr grosse Baustelle geben, was zu Verkehrsbeschränkungen führen wird. Jetzt zu sagen, dass der öV wegen des Bypasses nicht gewährleistet werden soll, ob er nun kommt oder nicht, kann ich nicht nachvollziehen.

Armin Hartmann: Ich kann mich dem Votum von Peter Fässler anschliessen. Bei der Bemerkung geht es um den öV, der während der Bauzeit der beiden Projekte gute Bedingungen erhalten und gewährleistet werden soll. Hätten wir ein weiteres Grossprojekt, müssten wir dieses ebenfalls hinzufügen. Es geht nur um den öV. Deshalb kann der Bemerkung von Josef Wyss zugestimmt werden.

Marcel Budmiger: Ich möchte daran erinnern, dass wir den öV-Bericht 2023 bis 2026 beraten. Es geht nicht um einen kommenden öV-Bericht in 10 oder 20 Jahren, wenn der Bypass oder der DBL gebaut werden. Die Berichtsperiode geht also bis 2026, bis vor dem Bau und der Inbetriebnahme, wie das die VBK in ihrer Bemerkung vorgeschlagen hat. Die Bemerkung von Josef Wyss spricht von «während der Bauzeit». Es ist völlig klar, dass während des allfälligen Baus des Bypasses die Buslinie 1 nicht gekappt werden soll und es Lösungen braucht. Das wird auch von der SP-Fraktion in keiner Weise bestritten. Es geht nun aber um die nächsten vier Jahre, um die Planungsphase. Wir möchten am Bahnhof Luzern vor der Inbetriebnahme einen bedürfnisgerechten Ausbau ermöglichen, obwohl der Platz fehlt. Das ist der grosse Unterschied der beiden Bemerkungen. Josef Wyss kann seine Bemerkung beim übernächsten Bericht einreichen, dann macht es Sinn.

Josef Wyss: Den übernächsten Bericht werde ich in diesem Rat nicht mehr vertreten. Jetzt geht es aber darum zu planen, was wir zukünftig machen wollen. Es geht nicht um die Realisierung, wir stellen in der nächsten Zeit keine Linien um. Aber wir wissen, dass es zu einem Problem kommen wird, und je früher wir diesen Umstand in die Planung einbeziehen, desto besser, einfacher und günstiger wird die Lösung. Wir planen.

Adrian Nussbaum: Ich habe null Verständnis für die Haltung der SP-Fraktion. Mir kommt es so vor, dass eine Bemerkung automatisch schlecht ist und von der SP abgelehnt wird, wenn sie den Bypass enthält. Es geht um die Gewährleistung des öV-Angebots während des Baus der beiden Grossprojekte. Für den öV ist es sicher besser, wenn wir bereits jetzt planen.

Armin Hartmann: Der Bypass ist für die nächste Berichtsperiode sehr wohl relevant. Die Plangenehmigung ist auf Ende Jahr zu erwarten. Der offizielle Baustart ist immer noch nächstes Jahr vorgesehen. Ob es so weit kommt, steht noch in den Sternen, aber so ist das offizielle Bauprogramm, und das ist in der nächsten Berichtsperiode.

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

Fabian Peter: Eigentlich braucht es beide Bemerkungen nicht. Seien wir doch ehrlich. Wir haben den Grundauftrag, das öV-Angebot sicherzustellen und die Modalsplit-Ziele zu erreichen, welche Baustellen auch immer kommen. Wir müssen auch bei grossen Baustellen einen gut funktionierenden öV sicherstellen. Sie können die beiden Schlüsselprojekte von nationaler Bedeutung hervorheben, aber es gibt noch viele kantonale Projekte, die mit eingebunden werden könnten. Wenn Sie eine Bemerkung überweisen möchten, ziehe ich jene von Josef Wyss vor, weil sie umfassender ist und beide Schlüsselprojekte beinhaltet. Im Grundsatz haben wir diesen Auftrag aber sowieso, deshalb bitte ich Sie, beide Bemerkungen abzulehnen.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die Bemerkung von Josef Wyss der Bemerkung der VBK mit 95 zu 14 Stimmen vor. In der definitiven Abstimmung stimmt der Rat der Bemerkung von Josef Wyss mit 97 zu 7 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 80 / 6.2 Verbundrechnung: Eine weitere Erhöhung der Kantons- und Gemeindebeiträge soll nicht prioritär behandelt werden. Eine Erhöhung dieser Beiträge könnte kontraproduktive Wirkung haben – z. B. Schliessung von Haltestellen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 8 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Korintha Bärtsch: Die G/JG-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Wir wollen ein besseres, zuverlässigeres öV-Angebot und sind uns bewusst, dass das etwas kostet. Bereits in der Vergangenheit wurde zu wenig in den öV investiert, die Beiträge blieben immer etwa gleich. Für uns ist dieser Beitrag heute deutlich zu tief. Laut öV-Bericht ist das öV-Angebot im Kanton Luzern unattraktiv. Stellen Sie sich vor, Sie hätten ein Unternehmen und eines ihrer Produkte wird als unattraktiv bezeichnet. Sie würden alle Hebel in Bewegung setzen, damit das Produkt attraktiver wird. Genau das wollen wir.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion vertritt die gleiche Haltung. Wir wollen den öV politisch fördern, und das darf auch etwas kosten. Wir lehnen die Bemerkung ab.

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

Fabian Peter: Die Bemerkung hat einen Widerspruch in sich. Zuerst heisst es, dass eine weitere Erhöhung der Kantons- und Gemeindebeiträge nicht prioritär behandelt werden soll. Danach geht es weiter damit, dass es eine kontraproduktive Wirkung haben könnte, zum Beispiel die Schliessung von Haltestellen. Genau das ist der Widerspruch. Wenn wir allenfalls sparen müssen und nicht mehr Geld zur Verfügung haben, kann es zur Schliessung von Haltestellen kommen, weil wir die Grundversorgung ausdünnen müssen. Das will man ja nicht. Im Rahmen der Aufgaben- und Finanzplanung benötigen wir die Freiheit des Handelns. Ihr Rat kann am Schluss darüber bestimmen, ob er die Beiträge an den Verbundrat erhöhen oder senken will. Die Regierung macht einen Vorschlag. Ich bitte Sie deshalb, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 54 zu 51 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu S. 86 / 6.3 Infrastruktur: Die Investitionen in den öffentlichen Verkehr werden in den kommenden Jahren erhöht und dies im ganzen Kantonsgebiet. Die Erfüllung des Kostendeckungsgrads des öffentlichen Verkehrs wird nicht über eine Erhöhung der Fahrticketpreise erreicht.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 8 zu 5 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Armin Hartmann: Die SVP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Die Bemerkung besteht aus zwei Teilen. Über den ersten Teil befinden wir im AFP. Beim zweiten Teil ist es so, dass die Ticketpreise weder in unserer noch in der Kompetenz des VVL liegen.

Martin Birrer: Die FDP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Für die Erhöhung des Kostendeckungsgrades muss alles in Betracht gezogen werden, auch eine Erhöhung der Ticketpreise.

Josef Wyss: Die Mitte-Fraktion stimmt der Bemerkung grossmehrheitlich zu. Es ist uns klar, dass es relativ schwierig ist, diese Absolutheit zu erreichen. Wir müssen aber ein Zeichen setzen, dass wir den Kostendeckungsgrad nicht primär über die Tarife erreichen wollen, sondern auch durch andere Massnahmen.

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

Fabian Peter: Ich bitte Sie, die Bemerkung abzulehnen. Es ist mit Unklarheiten zu rechnen, insbesondere bei jenen Investitionen, die erhöht werden sollen. Das haben wir teilweise vorgesehen, beispielsweise für emissionsfreie Fahrzeuge usw. In der Bemerkung steht aber nicht, ob Investitionen in die Infrastruktur gemeint sind. Das gehört aber nicht in den öV-Bericht, sondern ins Bauprogramm, oder der Bund ist zuständig. Zudem gefällt es uns nicht, dass die Ticketpreise eingeschränkt werden. Wir brauchen diese Handlungsmöglichkeit.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 61 zu 48 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 111 / Anliegen an Bauprogramm Kantonsstrassen 2023–2026 und kommunale Infrastruktur-Umsetzungsplanungen: Zur Erstellung des Bushubs St. Urban wird der Anschluss mit dem Kanton Bern überprüft und allenfalls zusammen mit einer allfälligen neuen Linie St. Urban Klinik – Langenthal Spital ausgeführt.

Bemerkung Wyss Josef zu S. 111 / Anliegen an Bauprogramm Kantonsstrassen 2023–2026 und kommunale Infrastruktur-Umsetzungsplanungen: Anstelle der Bemerkung der VBK: Die Planung und Erstellung des Bushubs St. Urban wird mit dem Kanton Bern im Zusammenhang mit dem Anschluss der Aare-Seeland-Mobil-Zugsverbindung koordiniert.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die Bemerkung der VBK wurde mit 7 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung überwiesen. Die Bemerkung von Josef Wyss lag der Kommission nicht vor. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Josef Wyss: Meine Bemerkung kann als Präzisierung zur Bemerkung der VBK verstanden werden. Im Nachgang zur VBK-Sitzung wurde klar, dass im Zusammenhang mit dem

Bushub St. Urban insbesondere die Koordination beim Anschluss der Aare-Seeland-Mobil-Zugsverbindung geprüft werden soll. Inhaltlich geht es bei beiden Bemerkungen um das Gleiche.

Thomas Grüter: Die Luzerner Psychiatrie mit Sitz in St. Urban ist mit total 1200 Mitarbeitenden eine der grössten Arbeitgeberinnen im Kanton Luzern und in der Innerschweiz. Zwei Buslinien von Zofingen–Reiden sowie von Zell stellen gemeinsam mit der Aare-Seeland-Mobil-Bahnlinie, die vom Hochgeschwindigkeitsnetz Langenthal kommt, die öV-Erschliessung sicher. Die Gesamtanierung der Aare-Seeland-Mobil-Bahnlinie ab Langenthal ist bis auf die Endhaltestelle Ziegelei am Rand von St. Urban abgeschlossen. Nebenbei, der offizielle Bahnhof von St. Urban befindet sich im Kanton Bern auf Roggwiler Boden und ist für die meisten Bewohnerinnen und Bewohner sowie für die Arbeitnehmenden zu Fuss in 15 Minuten ab dem Dorfzentrum erreichbar. Nach Abstimmung mit allen involvierten Organisationen, inklusive des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes (RGSK) Bern-Mittelland, ist im Zuge der Sanierung die Verlegung der Endhaltestelle in die unmittelbare Nähe des Dorfzentrums unbestritten und seit ungefähr vier Jahren in Planung. Eine neue Buslinie St. Urban–Langenthal steht nicht zur Diskussion und wurde bereits vor vier Jahren infolge direkter Konkurrenz zur Bahn auch vom Kanton Bern verworfen. Zudem verbessert die Verkürzung der Buslinie die Anschlüsse in Reiden und Zell. Mit diesem Projekt besteht die einmalige Möglichkeit, den öV im Sinn der Kundinnen und Kunden zu verbessern. Ich bitte Sie, der Bemerkung von Josef Wyss zuzustimmen.

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

Fabian Peter: Die Regierung hat auch für diesen Antrag grosse Sympathie. Wir haben heute ja schon andere regionalpolitische Fragen behandelt. Wenn Sie eine der beiden Bemerkungen überweisen, ziehen wir jene von Josef Wyss vor, da die Formulierung konkreter ist. Eigentlich laufen diese Abklärungen für eine Optimierung aber bereits, und deshalb sind beide Bemerkungen nicht nötig.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die Bemerkung von Josef Wyss der Bemerkung der VBK mit 107 zu 1 Stimme vor. In der definitiven Abstimmung stimmt der Rat der Bemerkung von Josef Wyss mit 105 zu 2 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 113 / Einbettung öV-Bericht im Planungsumfeld: Anreizelemente für den öV sind gut zu prüfen und evtl. umzusetzen. Push-Elemente gegen den MIV sind nur als letzte Massnahme einzusetzen und ebenfalls genau zu prüfen. Es ist nicht die Aufgabe des Kantons durch Regulierung die einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Bemerkung mit 8 zu 5 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Hasan Candan: Die SP-Fraktion lehnt die Bemerkung entschieden ab. Zwar heisst es im letzten Satz, dass es nicht Aufgabe des Kantons ist, die einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen. Aber genau das will diese Bemerkung. Es geht hier um den öV-Bericht, und erste Priorität hat der öV. In der VBK hat die Autolobby einen Antrag gestellt, um den MIV mit einzubringen. Ich erinnere mich an die Beratung des letzten öV-Berichtes: Damals hat Daniel Keller erklärt, dass es in diesem Bericht ein bisschen zu viel um den öV und zu wenig um den MIV gehe. Ich bitte Sie, die Bemerkung abzulehnen, weil es hier um den öV geht. Mit der vorliegenden Bemerkung wollen Sie den öV gegen den MIV ausspielen.

Korintha Bärtsch: Die G/JG-Fraktion lehnt die Bemerkung entschieden ab. Die Bemerkung ist widersinnig, denn sie stellt den ganzen öV-Bericht infrage. Der öV-Bericht enthält Push- und Pull-Massnahmen, die sich gegenseitig ergänzen. Aus dem Bericht geht klar hervor, dass es sowohl Push- als auch Pull-Massnahmen braucht. Das viel zitierte Argument, man soll die verschiedenen Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausspielen, ist wie eine alte Schallplatte, die wir in der neuen Legislatur hoffentlich nicht mehr so oft hören. Man geht immer von der heutigen Situation aus. Der Anteil des MIV im Modal-Split geht in verschiedenen Regionen des Kantons gegen 80 Prozent. Wenn man dort eine Veränderung verlangt, um mehr Mobilität zu ermöglichen, heisst es immer, das sei ein gegenseitiges

Ausspielen der Verkehrsmittel. Man kann es aber auch anders sehen. Es geht darum, wie die Mobilität im Kanton am besten sichergestellt und ermöglicht werden kann. Dabei geht es nicht um die Velos, mit mir als Interessensvertreterin, sondern um den öV. Im Bericht wird sehr gut dargestellt, dass mit dem öV am meisten Mobilität abgewickelt werden kann. Darum sollten wir auf den öV setzen. Dazu muss er aber zuverlässig werden. Eigentlich muss man sich fast schämen, wenn man diesen Bericht liest. Wir buttern Jahr für Jahr einen zweistelligen Millionenbetrag in den VVL und haben ein unattraktives Angebot. Deshalb braucht es verschiedene Massnahmen auf verschiedenen Ebenen, damit das Produkt attraktiver und zuverlässiger wird. Die Bemerkung steht also völlig schräg in der Landschaft. Ich bitte Sie wirklich höflichst, die Bemerkung abzulehnen, damit wir die Mobilität im Kanton Luzern in Zukunft auch allen ermöglichen können.

Josef Wyss: Wie ich beim Eintreten schon erklärt habe, geht es um das grosse Ganze. Die Mobilität beinhaltet alle Elemente. Bei dieser Bemerkung geht es darum, dass wir das viel zitierte gegenseitige Ausspielen nicht wollen. Wir sollten diesen öV-Bericht nun auch nicht schlechtreden. Der öV-Bericht und das öV-Angebot im Kanton sind gut. Natürlich kann noch einiges verbessert werden, aber der generelle Zustand unseres öV ist sehr gut. Das sollte zwischendurch auch zur Kenntnis genommen werden. Bei der Bemerkung geht es darum, das gesamte Mobilitätssystem zu optimieren und nicht nur einzelne Disziplinen.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion lehnt die Bemerkung entschieden ab, da sie hinfällig ist. Die Anreizelemente für den öV werden bereits geprüft und umgesetzt. Pfortneranlagen werden immer als letzte Massnahme eingesetzt. Der letzte Satz der Bemerkung ist überflüssig, weil damit das Thema nur bewirtschaftet wird. Niemand hat ein Interesse daran, die einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen.

Marcel Budmiger: Ich stimme Korintha Bärtsch zu. Wenn Sie behaupten, man dürfe die Verkehrsmittel nicht gegeneinander ausspielen, müssen Sie damit aufhören, Verkehrspolitik zu machen. Über die Verkehrspolitik lenken wir die einzelnen Mobilitätsformen. Je nach Region gibt es verschiedene Haltungen, eine allgemeine Haltung über den ganzen Kanton macht keinen Sinn. In der Agglomeration und den Zentren muss auf den öV sowie den Langsam- und Fussverkehr gesetzt werden, und es braucht weniger MIV. Sonst hat das Gewerbe bald keinen Platz mehr für seine notwendigen Fahrten. In abgelegenen Regionen wie Flüfli macht ein gutes MIV-Angebot mehr Sinn als ein Fünfminuten-Takt beim öV. In gewissen Regionen muss der öV mehr gepusht werden als in anderen, weil dort weniger Personen den öV nutzen können oder weil es mit dem Velo zu steil oder zu weit ist. Wenn noch Pferdekutschen unterwegs wären, würden Sie wahrscheinlich sagen, man dürfe die armen Pferde nicht stressen und gegeneinander ausspielen. Wir müssen auf effiziente Verkehrsmittel setzen. Je nach Region ist das Auto effizienter, meistens ist es aber der öV. Das ist Verkehrsplanung.

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

Fabian Peter: Die rund 100 Millionen Franken, die der Kanton und die Gemeinden investieren, verhelfen zu einem guten öV-Angebot. Natürlich kann es noch verbessert werden, aber wir können uns nicht vorstellen, wie es ohne dieses öV-Angebot wäre. Es bringt auch nichts, alles schlechtzureden, sondern wir müssen an verschiedenen Massnahmen arbeiten. Die Regierung lehnt die Bemerkung ab, denn es braucht einen Massnahmen-Mix gemäss dem Vier-V-Prinzip. Darüber haben wir gestern beim Projekt Zumolu gesprochen. Um die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen und das Mobilitätsbedürfnis auf den vorhandenen Infrastrukturen – also Strasse und Schiene – abzuwickeln, muss eine Kombination der verschiedenen Handlungsmöglichkeiten erfolgen. So wie wir die Wirkung erzielen, müssen wir das einsetzen. Es darf also nicht das eine gegen das andere Verkehrsmittel ausgespielt werden. Einzelmassnahmen sind nicht tauglich, sondern es braucht den Massnahmen-Mix und die Offenheit für alles.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 65 zu 46 Stimmen zu.

Antrag Hartmann Armin zu Ziffer 1: Neutrale Kenntnisnahme.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Der Antrag ist der VBK vorgelegen und mit 8 zu 5 Stimmen abgelehnt worden.

Armin Hartmann: Der Bericht ist insgesamt stimmig und viel besser als noch in der Vernehmlassung. Trotzdem gibt es bei der Einbettung durchaus Differenzen. Wir schlagen lieber mit gutem Gewissen eine neutrale Kenntnisnahme vor statt mit schlechtem Gewissen eine zustimmende Kenntnisnahme. Die SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen, dem Antrag zuzustimmen.

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

Fabian Peter: Der Regierung ist es ein Anliegen, mit diesem Planungsbericht ein starkes Instrument zu haben und vorwärtsgehen zu können. Natürlich gehört es dazu, den Willen des Parlaments zu respektieren. Ich bitte Sie, den Bericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 69 zu 42 Stimmen ab. Vom Bericht wird somit zustimmend Kenntnis genommen.

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) 2023 bis 2026, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 97 zu 12 Stimmen zu.