

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 28. Oktober 2024
Kantonsratspräsident Zehnder Ferdinand

P 168 Postulat Bühler-Häfliger Sarah und Mit. Über eine konsequente Busbeschleunigung im öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.
Gian Waldvogel beantragt teilweise Erheblicherklärung.
Sarah Bühler-Häfliger ist mit der teilweisen Erheblicherklärung einverstanden.

Sarah Bühler-Häfliger: Manchmal verpasste ich in Nebikon den Zug, weil unser Bus zur Hauptverkehrszeit im Stau des Autobahnzubringers Dagmersellen stehen bleibt. Das kann die ganze Tagesplanung durcheinanderbringen, wenn man am Bahnhof 30 bis 40 Minuten auf den nächsten Zug warten muss. Niemand würde sagen, dass es deswegen eine separate Busspur braucht. Diese Situation besteht ja nur an wenigen Stunden pro Tag. Was wäre also sinnvoll? Vielleicht das: Wenn ich vom Spital Luzern nach Hause fahre, nehme ich an der Spitalstrasse den Bus bis zum Kreuzstutz, und von dort geht es weiter an den Bahnhof Emmenbrücke. Wissen Sie, warum das häufig besser klappt, obwohl es Stau hat? In der Spitalstrasse, auf Höhe Spital, gibt es ein Lichtsignal, das der Busfahrer bedienen kann. Beim St. Karli geht die Ampel in beiden Richtungen auf Rot, der Bus kann auf der Gegenfahrbahn die Autos überholen und wieder einschwenken. Danach könne alle weiterfahren, und ich erreiche den Zug in Emmenbrücke rechtzeitig. So viel zu meinem Pendlerinnenalltag, der Alltag von vielen Menschen im Kanton ist. Natürlich gestaltet sich dieser je nach Region auch sehr unterschiedlich. Im Hinterland, im Seetal oder im Entlebuch geht es vor allem darum, dass man schnell und unkompliziert mit Bus, Auto oder Velo an den nächsten Bahnhof und von dort weiterkommt und die entsprechenden Infrastrukturen überhaupt vorhanden sind. Letzte Woche haben wir von den verstopften Strassen in Sursee gehört, wo solche Massnahmen zur Beschleunigung von Bussen zentrale Bestandteile des Mobilitätskonzeptes sind. Schliesslich ist auch bekannt, dass allein in Luzern sehr viele Abschnitte der Kantonsstrasse betroffen sind und eine Buspriorisierung nötig ist, damit der öffentliche Verkehr (öV) zuverlässig verkehren kann. Das sind übrigens auch ganz wichtige Vorleistungen für den Bau des Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Damit können wir nach Bern signalisieren, dass es uns mit dem DBL wirklich ernst ist und wir alle an einem Strick ziehen. Die Attraktivierung des Busangebots hat konkrete volkswirtschaftliche Auswirkungen. Wenn es auf der Strasse läuft, profitieren nicht nur die Pendlerinnen und Pendler davon, sondern auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Gewerbe- und Freizeitverkehr. Nicht zu reden von den Millionen von Franken, die eingespart werden können, wenn der Verkehrsverbund Luzern (VVL) keine zusätzlichen Busse einsetzen muss, um den Stau zu

kompensieren und den Takt einhalten zu können. Die Bevölkerung hat gemerkt, dass eine gute Busanbindung ein wichtiger Standortfaktor für die Gemeinden und den Werkplatz ist und fordert diese mehr und mehr ein. Ich anerkenne, dass auch der Regierungsrat die Thematik aufgenommen hat und einige Massnahmenvorschläge zur öV-Priorisierung ins Bauprogramm integrieren will. Wir haben jedoch in dieser Session gesehen, dass nicht alles, was im Bauprogramm steht, auch wirklich umgesetzt wird. Jetzt ist es an der Zeit, um die Grundlagen für eine Planung zu schaffen, damit wir vor allem auch beim Programm Gesamtmobilität Nägel mit Köpfen machen können. Das werden in den seltensten Fällen ausgebauten Busspuren sein. In den meisten Fällen reichen wahrscheinlich Lichtsignalanlagen, die temporär den Verkehr regulieren. Wichtig ist, dass je nach lokaler Gegebenheit die beste Lösung gefunden werden kann. Geben wir dem Bund und der Öffentlichkeit das wichtige Signal, dass der Kanton ernsthaft an einer zukunftsweisenden Mobilität interessiert ist.

Gian Waldvogel: Die Postulantin hat in ihrem Votum gut aufgezeigt, wie in unserem öV-Alltag mittels elektronischer Busbevorzugungen eine Verbesserung erzielt und die Attraktivität des öV gestärkt werden kann. Es ist eine Tatsache, dass die Pünktlichkeit der Busse oft zu wünschen übrig lässt, gerade auch im Grossraum Luzern. Es ist ärgerlich und mühsam, wenn man in der Rushhour Anschlüsse verpasst. Fakt ist, dass die Busse oft im Stau stehen. Die Folge ist, dass es der Kanton Luzern nicht schafft, die Menschen zum Umsteigen auf den öV zu motivieren, so wie wir uns das wünschen. Seit Jahren stagniert der öV-Anteil, und bei den gesetzten Modalsplitzielen sind wir nicht dort, wo wir sein möchten. Es ist keine Überlastung, wenn das Angebot im strassengebundenen Verkehr nicht zuverlässig ist. Diese Realität zeigt sich auch im öV-Bericht 2023–2026, den unser Rat im März 2023 verabschiedet hat. Damit die Menschen auf den Bus umsteigen, braucht es konsequente Busbeschleunigungen, besonders in der Kernagglomeration und im Grossraum Luzern. Das zeigt nebst dem öV-Bericht auch die im Postulat zitierte Studie «Beschleunigung des Bussystems» des VVL. Die Grüne Fraktion ist der Ansicht, dass das Umsteigen auf den öV und das Velo sehr wichtig ist. Nur so schaffen wir in diesem dichter werdenden Raum eine platzeffiziente, emissionsarme und wirtschaftliche Mobilität. Ein höherer öV-Anteil ist entscheidend, damit der DBL eine ausreichende Auslastung erhält. Nur mit einem ausgewiesenen Nutzen und einer höheren Auslastung werden die Investitionen für den DBL letztlich gerechtfertigt sein. Wir begrüssen es, dass die Regierung in den kommenden Jahren im Bauprogramm zahlreiche Massnahmen für den strassengebundenen öV berücksichtigt. Diese Projekte sind aus unserer Sicht richtig und wichtig. Damit sind wir jedoch weit entfernt von einer systematischen Stärkung und Beschleunigung, um unseren öV in die Zukunft zu führen. Wir halten die Ablehnung des Postulats für ein komplett falsches Signal. Die Regierung und unser Parlament haben in der Mobilitätsstrategie und in weiteren Planungsgrundlagen mehrfach erklärt, dass ein Umsteigen auf den öV nötig ist. E-Bus-Linien und weitere Beschleunigungsmassnahmen sind dabei wirksame Instrumente. Daher empfehlen wir Ihnen, der teilweisen Erheblicherklärung zuzustimmen.

Urs Marti: Die Mitte-Fraktion hat sich schon mehrfach dazu geäußert, dass eine Bevorzugung des öV mit Folgen und Einschränkungen zulasten des MIV nicht in ihrem Sinn ist. Die Mehrheit der Mitte-Fraktion ist auch der Überzeugung, dass die konsequente Busbeschleunigung und eine Busbevorzugung mit Busspuren, insbesondere über den ganzen Kanton, zulasten des MIV keine wirklich angesehene respektive zielführende Massnahme ist. Solche Massnahmen würden eindeutig zulasten des MIV gehen. Das wollen wir nicht, obwohl wir selbstverständlich eine Umlagerung auf den öV begrüssen und unterstützen. Die Möglichkeiten für den MIV und damit ein zuverlässiges Strassennetz muss für jene Menschen erhalten bleiben, denen keine Wahl bleibt respektive für die ein Umsteigen auf den öV nicht

vernünftig erfolgen kann oder nicht möglich ist. Eine entsprechend ausgewogene Umsetzung ist in den aufgeführten künftigen Projekten vorgesehen, so sie denn endlich umgesetzt werden. Schliesslich findet der grösste Teil des öV auch auf der Strasse statt.

Konsequenterweise müsste bei einem solchen Schwarz-Weiss-Denken das Gewerbe ebenfalls eine eigene Spur verlangen. Eine Mehrheit der Mitte-Fraktion unterstützt die Haltung der Regierung, kann jedoch mit dem Wunsch, in künftigen Projekten eine Busbevorzugung ohne Abbau des MIV umzusetzen, der teilweisen Erheblicherklärung zustimmen.

Franziska Rölli: Leider geht es beim Thema Busbevorzugung im Kanton Luzern nur sehr langsam voran. In der Antwort des Regierungsrates wird vor allem auf den öV insgesamt eingegangen und dieser als positiv beurteilt. Daneben werden diverse geplante und wenige umgesetzte Massnahmen zugunsten des öV aufgeführt, teilweise auch konkret für die Busbeschleunigung. Auf den zum Teil sehr langen Zeithorizont, bis die Massnahmen überhaupt zur Ausführung kommen, wird dabei nicht eingegangen. Zum Abschluss wird klargemacht, dass die finanziellen Mittel keinen Spielraum zulassen. Daraus folgert die Regierung, dass keine zusätzlichen Massnahmen nötig sind. Unsere Einschätzung der Situation weicht deutlich davon ab. Wir anerkennen, dass sich im Bauprogramm einige Massnahmen im Bereich Busbevorzugung befinden. Allerdings ist nur bei wenigen Massnahmen eine Umsetzung in den nächsten Jahren angedacht. Das Problem, dass Busse auf wichtigen Strecken während der Hauptverkehrszeiten sehr unzuverlässig sind, besteht aber schon jetzt und verschärft sich von Jahr zu Jahr. Es führt dazu, dass bereits jetzt Pendler vom Bus aufs Auto umsteigen und das Problem so noch verschärfen. Ein durchschnittlich ausgelastetes Auto beansprucht im Verkehr 80-mal so viel Fläche pro Person wie ein Bus, der mit 40 Prozent ausgelastet ist. Für einen flüssigen Verkehr, insbesondere für den Geschäftsverkehr, ist es somit entscheidend, dass Pendler vom MIV auf den Bus umsteigen und nicht umgekehrt. Es ist klar, dass die Kantonsfinanzen nicht jede bauliche Massnahme für die Busbevorzugung innert der nächsten Jahre zulassen. Mit Signalisationsänderungen und elektronischen Busspuren und Bevorzugungen sind auch sehr kosteneffiziente Massnahmen möglich. Aufgrund der starken Wirkung sind Busspuren wo nötig und sinnvoll klar zu priorisieren. Deshalb stimmt die GLP-Fraktion der Erheblicherklärung zu und bittet Sie, es uns gleichzutun.

Sabine Wermelinger: Die FDP-Fraktion will, dass alle mit dem für sie effizientesten Verkehrsmittel schnell und sicher ans Ziel kommen. Autofahrende, öV-Nutzende, Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger sollen im Verkehr gleichberechtigt sein und aufeinander Rücksicht nehmen. Als ich das vorliegende Postulat gelesen habe, war mein erster Gedanke, dass der Kanton diesem Anliegen bereits so gut wie möglich nachkommt. Aus der Stellungnahme der Regierung ist auch inklusive einiger aufgeführter Beispiele ersichtlich, dass fast die Hälfte der Vorhaben im Bauprogramm dem öV dienen. Der Kanton verfasst das Bauprogramm nicht unabhängig vom öV-Bericht und von anderen berechtigten Anliegen und Vorschriften. Letzte Woche haben wir über die ins Stocken geratene Straßenfinanzierung diskutiert respektive über neue oder grosse Aufgaben bei gleichbleibenden oder abnehmenden Finanzierungsquellen. Auch die Finanzierung dieser vom Kanton geforderten Massnahmen für den öV erfolgt durch die bekannten zweckgebundenen Gelder aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), der Mineralölsteuer und der Strassenverkehrsabgabe, die hauptsächlich für den MIV zu entrichten ist. Ein attraktiv gestalteter öV kann die Strassen entlasten, darin sind wir uns wohl einig, und die Punktlichkeit ist ein Anreiz für die öV-Nutzenden. Es muss aber eine Gesamtsicht auf die Mobilität und die Kosten der nötigen Massnahmen gewahrt werden, muss doch auch der stetige Strassenunterhalt gewährleistet sein. Den MIV will man vielerorts

reduzieren und/oder warten lassen. Gegen die durch ihn generierten zweckgebundenen Mittel für die Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmenden sagt aber niemand etwas. Das vermag ebenso zu irritieren wie zum Beispiel die vielen Autos im Freizeitmodus, die in gut erschlossenen öV-Gebieten unterwegs sind. Eine gute und zuverlässige Erreichbarkeit unter fairen Bedingungen für alle wird uns als Daueraufgabe beschäftigen. Wie die Regierung lehnt die FDP-Fraktion das vorliegende Postulat ab, dies nicht wegen Erfüllung, sondern weil wir bereits auf dem Weg dazu sind.

Bernhard Steiner: Das Postulat fordert eine umfassende Beschleunigung des Busverkehrs im gesamten Kanton Luzern. Die Regierung hat in ihrer Stellungnahme dargelegt, dass zahlreiche Projekte zur Verbesserung des öV in Vorbereitung sind und in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Dennoch lehnt sie das Postulat ab. Die SVP-Fraktion hat sich stets gegen eine generelle Bevorzugung des öV ausgesprochen, vor allem wenn es zulasten des MIV geht. Eine flächendeckende Beschleunigung der Busse mag auf den ersten Blick sinnvoll erscheinen, doch muss man in der Verkehrspolitik das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. Massnahmen, die nur den öV fördern, führen dazu, dass der Autoverkehr in der breiten Basis ausgebremst wird, was letztlich die Mobilität eines Grossteils der Verkehrsteilnehmenden wesentlich einschränkt. Wir plädieren daher für eine Verkehrspolitik, die ausgewogen bleibt und sowohl dem öV wie auch dem MIV gerecht wird. Aus diesen Gründen empfehlen wir die Ablehnung des Postulats.

Sarah Bühler-Häfliger: Ich bin mit der teilweisen Erheblicherklärung meines Postulats einverstanden. In der Diskussion wurden verschiedene Standpunkte vertreten, aber es hat sich auch gezeigt, dass wir eine gute Verkehrsinfrastruktur wollen – gleichberechtigt für alle Verkehrsteilnehmenden in diesem Kanton. Mit der teilweisen Erheblicherklärung können wir ein wichtiges Signal senden.

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

Fabian Peter: Im Wesentlichen sind wir uns einig, denn ein gut ausgebauter und funktionierender öV ist für unseren Kanton essenziell. Er bringt Kinder und Jugendliche in die Schule und Berufstätige an die Arbeit, und er macht zahlreiche Freizeit-, Kultur- und Sportangebote gut erreichbar. Der öV bewegt auf kleinem Raum die grösste Masse an Personen, und deshalb brauchen wir in unserem Kanton sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse einen öV auf hohem Niveau. Das entspricht auch unserer kantonalen Strategie Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Projekt Zumolu). Der strassengebundene öV soll genauso zuverlässig sein wie der öV auf der Schiene. Das ist logischerweise nicht ganz einfach, weil sich im Strassenraum mehrere Verkehrsarten begegnen. Mit der zunehmenden Mobilität braucht es darum immer mehr Bevorzugungen und Massnahmen für den Bus, dies nicht nur in der Stadt, sondern auch auf der Landschaft. Sowohl der VVL als auch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) arbeiten laufend an Massnahmen, um diesen Bedürfnissen gerecht zu werden. Aber es ist auch ein Kampf, den vorhandenen Platz möglichst sinnvoll einzuteilen. So ist fast die Hälfte der Massnahmen im kantonalen Bauprogramm für den öV. Der öV wird also massgeblich gefördert. Die Umsetzung hängt letztlich vom Bauprogramm ab, aber auch von den finanziellen und personellen Ressourcen, die wir haben. Wir empfehlen Ihnen, das Postulat abzulehnen, weil das Bauprogramm existiert und diese Einteilung darin vorgesehen ist. Diese möchten wir nicht während der Legislatur über den Haufen werfen.

Der Rat erklärt das Postulat mit 58 zu 49 Stimmen teilweise erheblich.