



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 23. Juni 2020
Kantonsratspräsident Josef Wyss

A 145 Anfrage Frey Monique und Mit. über die Umsetzung des Fahrtenmodells der Mall of Switzerland / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Monique Frey ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Monique Frey: Vor 15 Jahren hat man noch den «EbiSquare» verhandelt, und zwar bezüglich des Fahrtenmodells und der Parkplätze. Man wusste schon damals, dass es kein weiteres Shoppingcenter braucht, sondern dass es zu einem Verdrängungskampf zwischen den Shoppingcentern kommen würde. Das Online-Shopping war noch nicht so gross, aber es wurde damals schon im Ausland eingekauft. Trotzdem sollte das Shoppingcenter unbedingt gebaut werden, und der Kanton hat investiert: Der Rontalzubringer wurde gebaut, man hat die Bahnhaltestelle projektiert, und man hat die Buslinie 1 verlängert. Dies wurde getan, damit das Shoppingcenter verkehrsmässig überhaupt tragbar ist. Nach langer Suche hat man einen Investor gefunden, und die Mall of Switzerland steht mittlerweile. In letzter Zeit hat man gehört, dass es schwierig sei, Mieterinnen und Mieter zu finden, und nicht sehr viele Besucher kommen würden, und die Verantwortlichen versuchen offenbar alles, um mehr Leute anzulocken. Sie brechen Reglemente und versuchen den Verkehr anders zu lenken, als es den Stimmbürgern von den Gemeinden versprochen wurde, da ihnen dies mehr Leute bringen würde. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben nur Ja zur Mall gesagt, weil sie wussten, dass man alles unternehmen würde, damit das Rontal nicht im Verkehrschaos versinken würde. Ich habe die Anfrage letzten Dezember eingereicht, als Corona in der Schweiz noch kein Problem war. Im Jahr 2019 haben die Verantwortlichen der Mall of Switzerland eigenhändig versucht, das Reglement für die Gebühren der Parkplätze zu ändern. Auch wollten sie unbedingt einen Kiesplatz für zusätzliche Parkplätze umnutzen. Zum Glück war der Kiesplatz im Bebauungsplan klar anders geregelt, sonst hätte die Gemeinde die zusätzlichen Parkplätze wohl bewilligt. Im Controllingorgan wurden die bereits von den Gemeinden bewilligten Tarifierungen zustimmend zur Kenntnis genommen, und dies entgegen der Meinung des Kantons und des VCS. Mittlerweile haben die Betreiber der Mall die Barriere ganz offen gelassen, und somit konnte man parkieren, ohne zu bezahlen. Die Fahrten wurden auch nicht mehr kontrolliert. Offensichtlich werden hier die Regelwerke immer wieder umgangen. Ich war mit der Antwort nur teilweise zufrieden, weil ich finde, dass der Kanton hier eine risikobasierte Überwachung machen sollte, um die abgesprochenen Reglemente durchzusetzen.

Daniel Gasser: Gerne spreche ich hier aus der Sicht eines Anwohners. Diese Diskussion hier ist eine Stellvertreterdiskussion. Das Problem sind nicht die Fahrten und die Parkplätze in der Mall, sondern die Grasparkhäuser von anderen Einkaufszentren wie dem Emmen Center. Ich würde mir wünschen, dass der VCS und die unterstützenden Parteien sich für gleiche Bedingungen für alle einsetzen würden. Persönlich habe ich im Jahr 2005 den

Gestaltungsplan EbiSquare abgelehnt, weil ich der Meinung war, dass ein weiteres Einkaufszentrum für diese grüne Wiese nicht das Richtige wäre. Aber 55,7 Prozent haben dies anders gesehen, und heute steht auf 65 000 Quadratmetern Fläche die Mall of Switzerland. Es war von Anfang an wichtig, den entstehenden Verkehr zu steuern mit Fahrtenkontingenten, Parkplatzbewirtschaftung und der Einsetzung eines Controllingorgans. Das bewilligte Fahrtenkontingent wird zu gut 50 Prozent erreicht. Der Modalsplit befindet sich bei 50 zu 50. Die Mall ist mässig erfolgreich, einzelne Mieter kämpfen ums Überleben, andere sind bereits wieder gegangen. Aber es gibt auch immer wieder neue Mieter; der Prozess der Konsolidierung im Ladenmix dauert einige Jahre. Die Mieter sind grundsätzlich zufrieden mit den Umsätzen, die Migros verzeichnet einen Zuwachs im Vergleich zum M-Park. Für uns als Standortgemeinde sind folgende Faktoren wichtig: Die gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen immer eingehalten werden. Innerhalb der Rahmenbedingungen soll die Mall aber wirtschaftsfreundliche Voraussetzungen erfahren. Es wäre für die Gesamtregion verheerend, wenn 65 000 Quadratmeter Fläche zu einer Ruine oder mit unkontrollierbaren Billigangeboten gefüllt werden würden. Das wichtigste Argument für mich ist, dass die Mall of Switzerland über 1000 Arbeitsplätze bietet. Hinter jedem Arbeitsplatz stehen Existenzen und Familien. Die Arbeitsplätze befinden sich mehrheitlich in einem Tieflohnsegment. Wollen wir wirklich aufgrund von politischen Diskussionen über Parkplätze und Parkgebühren die für sozial schwächere Bürgerinnen und Bürger wichtigen Arbeitsplätze gefährden, obwohl rechtlich die Bedingungen eingehalten werden? Wäre es nicht besser, für gleiche Bedingungen zu sorgen und die nicht bewirtschafteten Parkhäuser der Region anzugehen?

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion dankt für den Vorstoss, die Antworten der Regierung und für die richtige Kontrolle aller Baubewilligungen. Ich möchte gar nicht auf die Parkplatzzahlen und die Tarife eingehen und nur so viel sagen: Wenn ein Bürger eine Bewilligung für eine Solaranlage auf dem Dach erhält, dann wird die Einhaltung der Auflagen streng kontrolliert. Wenn nun aber die Mall of Switzerland ihre Auflagen nicht einhält, ist dies schwerwiegend und falsch. Hier sind Gleichbehandlung und somit richtige Kontrollen angesagt. Es kommt noch dazu, dass wir sehr viel in den öffentlichen Verkehr investieren und eine Buslinie bis zur Mall of Switzerland finanziert haben. Das Fahrtenmodell darf jetzt nicht einfach durch die Mall of Switzerland aufgegeben werden, weil sie sich verkalkuliert hat. Auch grosse Player wie die Mall of Switzerland haben sich an unsere Gesetze zu halten.

Heidi Scherer: Nicht immer werden Fragen so nachvollziehbar und klar beantwortet wie in dieser Antwort des Regierungsrates. Der historische Abriss über die ganze Parkierung, das Fahrtenmodell und Weiteres zeigt die Entwicklung bei der Mall klar auf. Die FDP kann die Haltung des Regierungsrates nur unterstützen. Selbstverständlich können nur so viele Parkplätze erstellt werden, wie in den Bebauungsplanvorschriften vorgesehen sind. Dies hat die Gemeinde Ebikon mit ihrem Entscheid bestätigt. Es dürfen keine zusätzlichen Parkplätze auf dem Kiesplatz entstehen, sondern eine Blumenwiese. Allerdings wurde dieser Entscheid angefochten, darum ist dieses Thema noch nicht abgeschlossen. Es ist interessant, dass immer noch darüber diskutiert wird, wie viele Parkplätze mit der Baubewilligung bewilligt wurden. Auch das Thema Tarifstrukturen der Parkgebühren ist noch nicht abgeschlossen und beim Gericht hängig. Es ist zu hoffen, dass die Diskussionen bezüglich Tarifstruktur der Parkgebühren und auch des Grundsatzes für die Bereitstellung der Anzahl Parkplätze unter Berücksichtigung gleich langer Spiesse für die Einkaufszentren im Kanton Luzern geführt werden. Ich nehme an, eines der wichtigen Ziele des VCS ist die Reduktion der Anzahl gefahrener Kilometer des motorisierten Individualverkehrs nicht nur im Kanton Luzern, sondern schweizweit. Ich weise als Anregung für eine grundsätzliche Betrachtung darauf hin, dass es schlussendlich immer noch besser ist, wenn die Kundinnen und Kunden mit dem Auto in der Region einkaufen, als wenn sie ins grenznahe Ausland fahren.

Hasan Candan: Die SP findet die gestellten Fragen wichtig, und es gibt sicher vieles, was die Gemeinden und die verschiedenen Verbände und Gremien selber lösen müssen. Für uns ist vor allem die Frage 5 wichtig. Heutzutage gibt es Klimaziele, welche zu einem grossen Teil mit Mobilitätsstrategien erreicht werden sollen. Der Entscheid für die Mall of Switzerland

war in diesem Zusammenhang wohl falsch und schoss an den umweltpolitischen und raumplanerischen Zielen vorbei. Wir fordern vom Kanton eine neue Auslegeordnung. Wie gehen wir in Zukunft mit Einkaufszentren um? Die Mobilität um die Zentren muss ökologischer und auch weniger werden. Im ganzen Rontal besteht ein Raumproblem. Wenn wir wie bisher weitermachen, werden sich dort die Probleme akzentuieren. Hier muss der Kanton Richtlinien vorgeben. Wir möchten dem Controllingorgan nicht dreinreden, doch wir sehen den Kanton in der Pflicht, klare Signale auszusenden und auch von den anderen Einkaufszentren eine Reduktion des Verkehrs und ein Umsteigen auf eine ökologischere Mobilität zu verlangen.

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

Fabian Peter: Vorerst gilt es zu erwähnen, dass die Zuständigkeit für die Baubewilligung und auch für den Vollzug bei der Gemeinde liegt. Bei der Mall of Switzerland wurde ein neues Modell eines Einkaufszentrums angewendet. Die früheren Einkaufszentren hatten weniger oder keine Auflagen. Ich verstehe deshalb das Argument der gleichen Behandlung von allen. Daran werden wir arbeiten müssen. Es gibt externe Ausweichparkplätze, welche nur zweimal seit der Eröffnung im November 2017 bis im Juni 2019 gebraucht wurden. Diese wurden im Fahrtenmodell berücksichtigt. Die Anpassung der Tarifstruktur widerspricht der Grundsatzvereinbarung nicht. Die Vertretungen des Kantons und des VCS haben dennoch im Controllingorgan die Tarifanpassungen als nicht angebracht erachtet, sie wurden aber überstimmt. Die Mall of Switzerland ist das einzige Einkaufszentrum, bei dem es ein Controllingorgan gibt, weil damit ein neues Modell im Kanton Luzern angewendet wurde. Die maximal zulässigen Personenwagenfahrten wurden seit der Eröffnung bis Juni 2019 nicht überschritten, da gibt es keinen Handlungsbedarf. Bezüglich der kurzfristigen Vorkommen während der Corona-Krise, als die Barrieren geöffnet blieben, ist zu sagen, dass dies auch andere Einkaufszentren so gemacht haben. Eine Krise ist eine Ausnahmesituation, und nach einer Intervention unsererseits haben die verschiedenen Einkaufszentren mit dieser Praxis wieder aufgehört.