



Regierungsrat

Luzern, 13. Dezember 2022

STELLUNGNAHME ZU MOTION

M 847

Nummer: M 847
Eröffnet: 22.03.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 13.12.2022 / Teilweise Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 1452

Motion Bärtsch Korintha und Mit. über die Förderung von Park-and-ride-Anlagen im Kanton Luzern

Verkehrsdrehscheiben verbessern die Erreichbarkeit der Regionen und verknüpfen städtische und ländliche Räume. Sie ermöglichen das schnelle, reibungslose und einfache Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln. Dabei sollen die Vorteile jedes Verkehrsmittels zum Tragen kommen. Mit gut geplanten Verkehrsdrehscheiben können auch Übergänge zwischen lokalen und regionalen Verkehrsnetzen, den Nationalstrassen und dem öffentlichen Verkehr auf der Strasse und der Schiene optimiert werden.

Im Jahr 2003 hat unser Rat ein Umsetzungs- und ein Standortkonzept für Park-and-ride-Anlagen im Kanton Luzern genehmigt. Das Umsetzungskonzept beinhaltet Aussagen zum Finanzbedarf, zu Modellen für die Kostenbeteiligung und Aussagen zur Bewirtschaftung von Park-and-ride-Anlagen sowie zu Aspekten, die es bei der Planung und Realisierung von Park-and-ride-Anlagen zu berücksichtigen gilt. Das Standortkonzept hielt die Standorte und Zielgrössen der Park-and-ride-Anlagen im Kanton fest. In erster Priorität wurden Anlagen an Schnellzugshalteorten und in Regionalzentren realisiert. Im Jahr 2017 wurde ein Controlling des kantonalen Ansatzes im Bereich der kombinierten Mobilität durchgeführt. Die Resultate des Berichts flossen bei der Erarbeitung des Projekts Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (kurz Zumolu) mit ein und bilden eine Grundlage für weitere Arbeiten im Zusammenhang mit Verkehrsdrehscheiben.

Park-and-ride-Anlagen sollen insbesondere bei disperser Siedlungsstruktur, gutem öV-Angebot am Standort der Park-and-ride-Anlage, Direktverbindungen in die Zentren Sursee und Luzern und Distanzen zwischen Wohnorten und Haltestelle, die mit dem Velo zu weit sind, in Erwägung gezogen werden. Prinzipiell gilt wie bereits im Konzept 2003 der Grundsatz, dass Park-and-ride-Anlagen möglichst nahe am Ausgangspunkt der Autofahrt bereitgestellt werden sollen.

Gemäss dem Controllingbericht gab es im Jahr 2017 im Kanton Luzern an 51 Standorten Park-and-ride-Anlagen. Insgesamt stehen auf diesen rund 2'100 Abstellplätze zur Verfügung. Entlang der Bahnachsen, welche radial vom Zentrum Luzern wegführen, besteht an einem Grossteil der Haltestellen ein Angebot an Park-and-ride-Plätzen. Entlang der Regionalbuslinien zwischen Luzern und Ettiswil (Linie 61) beziehungsweise Beromünster (Linie 50/52) findet sich an einigen Haltestellen ebenfalls ein Angebot an Parkplätzen.

Was die Grundvoraussetzungen für das erfolgreiche Funktionieren von Park-and-ride-Anlagen anbelangt, kommen Studien zu ähnlichen Ergebnissen. Als essentiell wird ein Parkplatzmangel im Zielgebiet und das Vorhandensein von attraktiven, direkten und raschen ÖV-Hauptlinien erachtet. Auch hohe Parkplatzkosten im Zielgebiet wirken sich positiv auf die Nutzung von Park-and-ride-Anlagen aus. Empfohlen wird mindestens ein 15-Minuten-Takt im öffentlichen Verkehr am Standort der Park-and-ride-Anlage während der Hauptpendelzeiten. Park-and-ride-Anlagen sollten zudem erst ab einer gewissen Mindestentfernung vom (Stadt)Zentrum gebaut werden, da die Bereitschaft, das Fahrzeug kurz vor dem Ziel noch zu wechseln, nicht gegeben ist. Park-and-ride muss sich vorrangig auf Bereiche beschränken, die nicht durch den öV zu bedienen sind, andernfalls kann es zu unerwünschten Verlagerungseffekten vom öV auf den MIV kommen. Chancenreich sind Park-and-ride-Anlagen vor allem entlang von Korridoren, die für ihre Stauanfälligkeit bekannt sind. In jedem Fall müssen Park-and-ride-Anlagen sicher sein und als sicher empfunden werden (subjektive und objektive Sicherheit), ein gewisses Mass an sozialer Kontrolle ist demnach unabdingbar. Für die Sicherheit der Anlage gilt, dass die Abstellplätze gut einsehbar, beleuchtet und möglichst belebt oder bewacht sind. Dafür ist die Bewirtschaftung der Anlage nötig. Als essentiell wird auch ein Marketing-Konzept erachtet, das den potentiellen Nutzern die Vorteile des Park-and-ride nahebringt.

Im Planungsbericht Zukunft Mobilität Kanton Luzern ([B 140](#) vom 20. September 2022), den wir Ihrem Rat zur Beratung unterbreitet haben, werden die Ziele und grundlegenden langfristigen strategischen Stossrichtungen zur zukünftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern hergeleitet und festgelegt. In der zweiten Phase ab Mitte 2023 steht dann die inhaltliche Erarbeitung des neuen Programms Gesamtmobilität im Zentrum. Innerhalb des Projekts Zumolu respektive der kantonalen Raum- und Verkehrsplanung spielt der intermodale Verkehr eine wichtige Rolle und soll für die Zukunft noch weiter gestärkt werden. In verschiedenen Zielen sowie in den strategischen Stossrichtungen kommt dies entsprechend zur Geltung. So sollen beispielsweise Fahrten mit Ziel im urbanen Raum im Fernbereich prioritär intermodal und mit kollektiven Verkehrsmitteln schnell, häufig und zuverlässig stattfinden. Dies gilt auch für Fahrten zwischen Räumen sowie mit Ziel im Raum mit dichten Siedlungen. Somit soll die intermodale Mobilität zukunftsgerichtet und entsprechend den raumtypischen Zielsetzungen gefördert werden. Des Weiteren wird im Projekt Zumolu festgehalten, dass Möglichkeiten zur Realisierung von Verkehrsdrehscheiben (Autobahndrehscheiben, Verkehrsdrehscheiben am Agglomerationsrand, Mini-Hubs an wichtigen Umsteigeknoten etc.) mit einer sinnvollen Einbindung ins Gesamtverkehrssystem zu prüfen und zu realisieren sind.

Wie bereits dargelegt braucht es für den Erfolg von Park-and-ride-Anlagen respektive Verkehrsdrehscheiben eine Kombination von Massnahmen. Diese gesamtheitliche Betrachtung soll mit dem Projekt Zumolu sichergestellt werden. Dazu gehören beispielsweise die folgenden Stossrichtungen aus dem Bereich Gesamtverkehr, öV und MIV:

- Fortschreitende Digitalisierung zur Optimierung und effizienten Abwicklung des Verkehrssystems nutzen.
- Das Teilen und gemeinsame Nutzen von Verkehrsmitteln fördern.
- Mobilitätsmanagement zur Förderung eines effizienten, sozial- und umweltverträglichen Verkehrs unterstützen und fördern.
- Bahnhöfe der Zentren zu leistungsstarken Verkehrsdrehscheiben weiterentwickeln und die intermodalen Schnittstellen sicherstellen.
- Richtlinien für die Erstellung von Abstellflächen für Fahrzeuge und Richtlinien für autoarme/autofreie Nutzungen für die verschiedenen Raumtypen verfassen.

Die entsprechenden Stossrichtungen werden im Zusammenhang mit der zweiten Phase des Projekts Zumolu weiter konkretisiert und als Massnahme im Programm Gesamtmobilität Platz finden.

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat im Rahmen des Programms Verkehrsdrehscheiben eine Pilotstudie im Handlungsraum Luzern durchgeführt. Das Programm Verkehrsdrehscheiben wurde Ende 2019 vom Bund, den Kantonen, dem Schweizerischen Städteverband sowie dem Gemeindeverband ins Leben gerufen. Es leistet einen Beitrag, um die Planung und Umsetzung attraktiver Verkehrsdrehscheiben voranzubringen. Im Mittelpunkt steht dabei eine gezielte Abstimmung und Vernetzung der Verkehrsmittel, der Netzhierarchien, der Gesamtplanung von Raum und Verkehr sowie die Nachfragelenkung auf allen Staatsebenen. Die Resultate der Pilotstudie des Bundes werden derzeit in einer kantonalen Studie weiter vertieft. Somit stehen demnächst zusätzliche Grundlagen für die Weiterentwicklung der Verkehrsdrehscheiben innerhalb des Kantons zur Verfügung. Insbesondere sollen in der Vertiefungsstudie des Kantons die verkehrlichen Begleitmassnahmen (wie bspw. Dosierungen, Parkplatzbewirtschaftung, finanzielle Anreize für die Fahrt im öffentlichen Verkehr, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement usw.) genauer untersucht werden. Dies dient unter anderem dazu, dass die Entwicklungen zur richtigen Zeit und am richtigen Ort stattfinden. Nur so kann eine möglichst grosse positive Wirkung auf die Gesamtmobilität erreicht werden.

Zusammenfassend halten wir fest, dass es eine überzeugende Lösung für die Gesamtmobilität für den ganzen Kanton braucht damit u.a. die Erreichbarkeit der Zentren insbesondere der Stadt Luzern weiterhin aus allen Regionen sichergestellt bleibt. Diese hat die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden angemessen zu berücksichtigen und die besten Voraussetzungen für das Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» zu schaffen. Das Projekt Zumolu wird unter den vorherrschenden Voraussetzungen in der zweiten Phase «Programm Gesamtmobilität» ab Mitte 2023 entsprechende Massnahmen bestmöglich weiterentwickeln und konkretisieren. Dazu gehören auch die in der Motion angesprochenen Park-and-ride-Anlagen respektive die Weiterentwicklung von Verkehrsdrehscheiben und deren Realisierung. Dies muss jedoch abgestimmt mit der zweiten Phase des Projekts Zumolu erfolgen. Das entsprechende Programm Gesamtmobilität werden wir Ihrem Rat zu gegebener Zeit unterbreiten. Die Erarbeitung eines separaten Planungsberichts zu Park-and-ride-Anlagen lehnen wir ab. Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen, die Motion teilweise erheblich zu erklären.