



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 14. September 2020
Kantonsratspräsidentin Ylfete Fanaj

P 187 Postulat Özvegyi András und Mit. über Mobility-Pricing-Pilotversuch im Kanton Luzern prüfen und ermöglichen / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.
Josef Wyss beantragt teilweise Erheblicherklärung.
András Özvegyi hält an seinem Postulat fest.

Josef Wyss: Die Regierung schreibt in der Stellungnahme zum Postulat, dass Mobility Pricing ein mögliches Instrument der Mobilitätsstrategie sei. Diese Meinung teile ich durchaus in der Überzeugung, dass wir wohl nur mit einem bunten Strauss an Massnahmen die zukünftigen Mobilitäts Herausforderungen meistern können. Angemessene Strassenkapazitäten und ein kundenorientiertes öV-Angebot verbunden mit begleitenden Massnahmen sind wohl der Schlüssel zum Erfolg. Wir sehen aktuell tagtäglich im Grossraum Luzern, wie die Mobilität an die Kapazitätsgrenzen stösst. Ausgewogene Massnahmen sind deshalb zu prüfen. Das Vorgehen der Regierung scheint mir sinnvoll, zuerst die Mobilitätsstrategie zu finalisieren. Dort wird sich zeigen, wie effektiv ein Mobility Pricing für das Gebiet Luzern ist. Die Mobilitätsstrategie bildet dann die Grundlage, um ausgewogene Massnahmen zu realisieren. Isolierte Einzelmassnahmen verfehlen oft ihre erwünschte Wirkung. Wir sind deshalb der Meinung, dass wir das vorliegende Postulat teilweise erheblich erklären sollten. Ohne sofort mit einem Pilotversuch zu starten, können wir dadurch diesem Instrument die angemessene Bedeutung verleihen. Ich bitte Sie, mir zu folgen.

András Özvegyi: Der Bund hat 2019 die Hand ausgestreckt und möchte in Kantonen und Gemeinden Pilotversuche zum Mobility Pricing starten. Die GLP stellt beim Lesen der Stellungnahme fest, dass der Regierungsrat erstens erfreulicherweise dieses Thema in der Mobilitätsstrategie prüfen will. Das wäre ein Grund, die Erheblicherklärung zu beantragen und den Prüfauftrag entgegenzunehmen. Zweitens stellen wir leider fest, dass das Thema für interessant befunden wird, aber der Regierungsrat passiv bleiben und Pilotresultate anderer Kantone und Gemeinden abwarten möchte. Er will in dieser Frage kein Pionier sein, was uns erstaunt, denn in der Kantonsstrategie stehen prominent Leitsätze wie «Innovativ sein», «Lebensqualität fördern» und «Nachhaltigkeit fördern». Im Legislaturprogramm steht in der Hauptaufgabe H6 «Mobilität nachhaltig steuern». Drittens stellen wir fest, dass sich der Regierungsrat hinter dem Argumentarium fehlender Ressourcen versteckt. Das finden wir schwach, denn der Bund unterstützt die Versuche, und man weiss heute noch nicht, was für einen Aufwand dies bedeutet. Der Regierungsrat möchte also nichts machen. Das ist schade. Dabei gibt uns Mobility Pricing elegant viele Chancen. Man kann die Verkehrsspitzen brechen, man kann den Verkehr auf gewünschte Routen lenken, man kann Schleichverkehr und unnötige Plauschfahrten verhindern oder reduzieren und man kann den notwendigen Verkehr bevorzugen, zum Beispiel denjenigen der KMU. Letztlich kann man vielleicht sogar teure Strassenausbauten vermeiden. Die GLP-Fraktion möchte diese

Chance aktiv angehen, die Stadt Luzern übrigens auch. Es ist der Auftrag unserer Wähler. Wir danken für Ihre Unterstützung.

Thomas Meier: Wer zu Stosszeiten per Bahn oder Auto unterwegs ist, soll mehr dafür bezahlen. Das ist Sinn und Zweck des Mobility Pricings. Solche Preisbildungssysteme kennt man seit Längerem aus dem Flugverkehr, der Hotellerie und anderen Branchen. Mobility Pricing soll nicht zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur dienen, sondern zur Lösung von Kapazitätsproblemen. Es ist nicht so, dass wir zu wenig Strassen haben, sondern diese werden einfach nicht gleichmässig benützt. Auch darf man nicht vergessen, welche enormen Kosten Stauzeiten verursachen mit Unfällen, unproduktiver Wartezeit sowie Energie- und Umweltkosten. Der Bund hat sechs Kantone, welche sich für ein Pilotprojekt gemeldet haben. Sicherlich ist es wichtig, dass die dadurch gewonnenen Erkenntnisse in die kantonale Mobilitätsstrategie einfließen. Man muss aber Verständnis haben, dass der Kanton Luzern personell und finanziell momentan nicht in der Lage ist, ein solches Projekt zu schultern. Die FDP-Fraktion wird das Postulat grossmehrheitlich ablehnen.

Gabriela Kurer: Mobility Pricing wird in anderen Ländern schon gemacht. Es ist also nichts Neues. Der Bund will die Verkehrsinfrastruktur langfristig finanzieren können, und er will die Klimaziele erreichen. Das ist mit fossilen Brennstoffen nicht möglich, also müssen wir die bestehenden Strukturen und Systeme ändern. Da bisherige Versuche und Pilotprojekte erfolgreich waren, setzt der Bund unter anderem auf Mobility Pricing. Etwas in dieser Form wird kommen, und es wäre naiv, sich davor zu verschliessen. Auch wir in Luzern sind an einer verursachergerechten und nachhaltigen Verteilung der Kosten interessiert. Mobility Pricing macht genau das. Es glättet auch nachweisbar die Verkehrsspitzen. Das ist ein Bedürfnis von uns allen. Die einen wollen mehr Strassen, die anderen weniger. Das Mobility Pricing löst die Probleme mit bestehenden Strassen. Natürlich fehlt der G/JG-Fraktion beim Mobility Pricing des Bundes noch der klimarelevante Faktor, und uns gehen die Ideen zu wenig weit. Aber wir wollen die Klimaziele erreichen, und deshalb müssen wir hier rigoroser Vorgehen. Dafür werden wir uns einsetzen. Die Technologie ist gemäss Bund vorhanden, und ob der Datenschutz gewährleistet ist, werden wir genau prüfen. Das Gesetz für ein Pilotprojekt ist in Planung, worauf wollen wir noch warten? Im Jahr 2015 ging es darum, Kantone und Gemeinden für das Pilotprojekt zu finden. Luzern war natürlich nicht dabei, und wer nicht dabei ist, wird nicht direkt informiert. Darum musste der Kanton Luzern mit dem Kanton Zug Kontakt aufnehmen, um an Informationen zu gelangen. Dieses Jahr hat der Grosse Rat des Kantons Bern beschlossen, sich für ein Pilotprojekt zur Verfügung zu stellen. Auch dort war man kritisch, aber die Antwort der Berner Regierung war für mich nachvollziehbarer: «Auf der anderen Seite sollte sich der Kanton gegenüber Mobility Pricing als mögliches künftiges Fiskal- und Steuerinstrument im Sinne der nachhaltigen Entwicklung nicht verschliessen, sondern durch einen Pilotversuch die offenen Fragen erproben lassen.» Bei uns heisst es, man arbeite an einem Mobilitätskonzept, und eventuell habe Mobility Pricing dort auch Platz. Wenn das dann alles hieb- und stichfest sei, wolle man dann vielleicht entscheiden. In Luzern warten wir also wieder einmal auf einen Bericht. Fakt ist, etwas wie Mobility Pricing wird kommen, und der Bund treibt dies voran. Es funktioniert und glättet tatsächlich Verkehrsspitzen. Wollen wir also dabei sein? Wollen wir auch mitgestalten und Teil einer nationalen Lösung sein? Ich möchte einen dynamischen und erfolgreichen Kanton Luzern. Die G/JG-Fraktion stimmt für die Erheblicherklärung.

Räto B. Camenisch: Sie erraten es wahrscheinlich schon: Die SVP hat mit Mobility Pricing weder als Pilotversuch noch als Massnahme etwas am Hut. Für uns ist dies eine verkehrsegoistische Massnahme, wie man sie heute oft trifft. Ich denke hier beispielsweise an die Ablehnung der Spange Nord durch die Stadt Luzern. Ich muss David Roth noch korrigieren: Vor acht Jahren hat immerhin der Luzerner Souverän die Initiative zur Streichung der Spange Süd abgelehnt, was aber keine Wirkung hatte. Warum ist die SVP dagegen? In meinen Augen ist das eine zu einfache Massnahme. Man deklariert eine Zone, in der man etwas zahlen muss, und damit ist es getan. So einfach ist das aber nicht im Verkehrswesen. Wir haben viele andere Massnahmen, die viel wichtiger sind. Die Verkehrsberuhigung ist zum Teil gemacht. Wir wollen den öffentlichen vom privaten Verkehr trennen und eine

Digitalisierung der Verkehrsströme, was eine wichtige Massnahme ist. Steuerung über das Portemonnaie ist sowieso sozialpolitisch gesehen problematisch. Wir haben ja auch keine Weltstadt. Mit entsprechenden Massnahmen, welche teilweise schon umgesetzt wurden, können wir das Problem ohne Mobility Pricing beheben. Bitte folgen Sie der Regierung, und lehnen Sie das Postulat ab.

Andy Schneider: Für die SP hat die soziale Verträglichkeit höchste Priorität. Bei Mobility Pricing besteht das grundsätzliche Problem, dass einkommensschwache Menschen diskriminiert werden, weil sie sich die Mobilität nicht mehr leisten können. Nicht die Mobilität, sondern der Verkehr soll eingeschränkt werden. Der ökologische Umbau der Mobilität muss menschenverträglich ausgestaltet sein. Rätö Camenisch hat es angetönt, es gibt andere Möglichkeiten. Dies bedingt aber ein attraktives Angebot im Nah- und Fernverkehr. Dazu müssen Alternativen für den Langsamverkehr gefördert werden. Dazu braucht es ein Anreizsystem, welches das Umsteigen auf den öV begünstigt. Das Velo oder der Fussweg können in der Stadt und der Agglomeration eine Alternative zu den überlasteten Strassen sein. «Freie Fahrt für freie Bürger», mit diesem Slogan hat die Autopartei in den 80er-Jahren für ihre Anliegen Werbung gemacht. Der Slogan des vorliegenden Postulats könnte wie folgt lauten: «Freie Fahrt für vermögende Bürger». Das wollen wir nicht. Mobilität ist ein Grundrecht, und es besteht die Gefahr, dass dieses eingeschränkt wird. Eine Mehrheit der SP-Fraktion lehnt das Postulat aus sozialpolitischen Überlegungen ab.

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

Fabian Peter: Das Thema Mobilität ist unbestritten ein Dauerbrenner und stellt uns vor grosse Herausforderungen, dies nicht zuletzt, weil Mobilität sehr vielfältig ist. Sie betrifft jeden Einzelnen von uns, tangiert verschiedenste Lebensbereiche, ist sehr individuell und gleichzeitig ein kollektives Bedürfnis unserer Gesellschaft. Deshalb hat die Regierung das Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» initiiert. In einer ersten Phase wollen wir grundlegend die strategischen Stossrichtungen zur künftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern erarbeiten. Wir schauen dann aber auch die verschiedenen Instrumente an, die heute bestehen, und versuchen diese neu auf die Anforderungen der Zukunft auszurichten. Eine mögliche Massnahme für die Zukunft im Sinn einer Lenkungs- und Gestaltungs-massnahme kann auch das Mobility Pricing sein. Mobility Pricing umfasst nicht per se nur den MIV, sondern die ganze Mobilität, also auch den öV. Das Road Pricing wäre nur für die Strassen. So haben uns auch die Verantwortlichen des Kantons Zug informiert, welche einen Vorpilottversuch mit dem Bund gemacht haben. Es kann durchaus sein, dass Mobility Pricing in Zukunft ein taugliches Instrument in der Ausgestaltung der Mobilitätsplanung sein wird, wahrscheinlich aber nicht nur für einen Kanton, sondern für das ganze Land. Diesem Prozess möchten wir jedoch nicht vorgreifen, ohne dass die dafür zwingende Grundlagenarbeit – also das Projekt «Zukunft Mobilität» – abgeschlossen ist. Das heisst, dass wir nicht gegen ein Mobility Pricing sind, aber wir sind im Moment auch nicht dafür. Wir sehen aus Ressourcengründen davon ab, beim Pilotprojekt mitzumachen. Es sind wohl sechs bis acht Kantone und verschiedene Städte und Gemeinden dabei. Es ist klar, dass wir den Austausch mit diesen und dem Bundesamt für Strassen, welches die Pilotversuche durchführt, pflegen werden. Im Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement stehen einige Grossprojekte an wie der Richtplan, das Mobilitätsprojekt und der Planungsbericht Klima- und Energiepolitik. Darum lehnt die Regierung das Postulat ab, ist aber in Zukunft offen für Lösungen und nimmt das im Mobilitätsprojekt mit.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die teilweise Erheblicherklärung der Erheblicherklärung vor. In der definitiven Abstimmung erklärt der Rat das Postulat teilweise erheblich.