



KANTONSratsPROTOKOLL

Sitzung vom 10. September 2019
Kantonsratspräsident Josef Wyss

P 57 Postulat Kurer Gabriela und Mit. über eine öV-freundliche Preispolitik im Kanton Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.
Gabi Kurer hält an ihrem Postulat fest.

Gabi Kurer: Wir sind uns darin einig, dass die Verlagerung des Modalsplits zum Langsamverkehr die optimale Lösung gegen den Klimawandel und ein Gewinn für die Gesundheit wäre. Wir möchten auch eine Verlagerung des Modalsplits zum öV, auch hier sind wir uns darin einig, dass dies massiv zur CO₂-Reduktion beitragen kann. Im öV-Bericht ist in der Agglomeration eine Erhöhung des öV-Anteils am Modalsplit von 20 auf 30 Prozent geplant. Wie kann diese Verlagerung erreicht werden? Unser Postulat bittet darum, dass sich der Regierungsrat beim Verkehrsverbund Luzern (VVL) für günstigere Preise einsetzt. Diese Idee kommt nicht nur von uns, sondern wir setzen ein Bedürfnis der Luzerner Bevölkerung um. Ich beziehe mich dabei auf „Lustat Fokus“ von 2017 über die Mobilitätsbefragung von 2015. Die Bevölkerung wurde konkret gefragt – unabhängig davon, ob die Personen den öV nutzen oder nicht –, wie der öV attraktiver gemacht werden könnte. An oberster Stelle, mit 26 Prozent, wurden tiefere Preise genannt. Dies war bereits 2005 und 2010 eine der am meisten genannten Antworten. Auf dem 2. Platz steht „keine Verbesserung nötig“, auf dem 3. Platz die Taktverdichtung. Dem 3. Platz wird unter anderem bereits mit der Fahrplanänderung vom Dezember 2019 Rechnung getragen. Die Bevölkerung ist also zufrieden mit dem öV, würde ihn aber mehr nutzen, wenn er günstiger wäre. Wir sprechen hier nicht von den Wenigverdienenden, denn diese können sich den öV gar nicht leisten. Eine Senkung der Preise könnte auch mittels neuer Abonnemente beziehungsweise einer neuen Zonengestaltung erreicht werden. So sind die Zonen im Kanton Luzern zum Teil sehr interessant aufgebaut. Die Stadt bietet mit der Zone 10 ein eher attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis an. In den ländlichen Gebieten besteht aber Nachholbedarf. Von Eich nach Sempach bezahlt man 2 Zonen, von Huttwil nach Entlebuch ist es nur 1 Zone. Mit der Digitalisierung und neuen Apps könnten auch flexiblere Preise angeboten werden. Das Anstreben einer Senkung des Kostendeckungsgrades wäre ein weiteres Beispiel dafür, wie man sich für günstigere Preise einsetzen könnte. In der Bundesverfassung steht nur, dass der Kostendeckungsgrad angemessen sein muss. Ob 58 Prozent angemessen sind, ist fraglich. Der Regierungsrat sollte sich beim VVL für günstigere Preise einsetzen und die Preisgestaltung prüfen. Die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen hält am Postulat fest.

Isabella Schwegler-Thürig: Wie können wir die öV-Nutzung steigern, um einen besseren Modalsplit zugunsten des öV zu erhalten und vor allem um im Zusammenhang mit den ökologischen Bemühungen nachhaltige Ergebnisse zu erzielen? Das vorliegende Postulat verlangt konkrete Massnahmen dazu. Die Stellungnahme der Regierung enthält einen Widerspruch. Einerseits sagt die Regierung, dass das Anliegen auf nationaler Ebene

geregelt wird, gleichzeitig gesteht sie ein, dass sie Möglichkeiten auf kantonaler Ebene hat, um die Nutzung des öV zu fördern. Die Regierung sieht ihr Handeln in erster Linie in der Finanzierung von Infrastruktur, welche es sehr wohl braucht, um die Attraktivität des öV grundsätzlich zu steigern. Je besser das öV-Angebot ist, umso mehr werden die Angebote genutzt. Nun wissen wir aber, dass die Kosten auf die öV-Nutzung einen Einfluss haben. Es gibt verschiedene Zielgruppen, die unsere besondere Aufmerksamkeit verdienen. Die Zielgruppe der Kinder und vor allem auch der Jugendlichen bis 25 Jahre sollte noch günstigere Abonnemente erhalten. Gerade bei Jugendlichen und jungen Menschen kann die öV-Nutzung durch Gewohnheit gefördert werden. Hier gibt es Spielraum und auch bei der Preisgestaltung von Gruppenreisen. Weitere Massnahmen könnten sein: Vielfahrer könnten mehr gefördert werden, das heisst, die Streckenabonnemente müssen attraktiv gestaltet werden. Teilweise könnte mit der Neugestaltung der Zonen etwas erreicht werden. Aktuell geht die Zonenplanung immer von Luzern aus. Das bedeutet für Leute der Region Sursee, dass sie, wenn sie die Gemeinde verlassen, bereits 2 Zonen bezahlen müssen. Mit neuen technischen Bemessungen könnte ein neues System geprüft werden, welches für einige Leute die öV-Nutzung attraktiver machen würde. Zudem ist der öV für Menschen mit tiefem Einkommen teuer und oft zu teuer, um mobil zu bleiben. Diese Situation hat sich durch die Zentralisierung von kantonalen Angeboten und Beratungsstellen noch verschärft. So müssen etwa Eltern mit ihren Kindern im Zusammenhang mit der Berufswahl nach Luzern reisen. Vielleicht könnte hier für bestimmte Zielgruppen mit tiefen Einkommen mit Gutscheinen oder einer Art Legikarte etwas erreicht werden. Die SP-Fraktion stimmt dem Postulat zu.

Räto B. Camenisch: Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat ab. Gemäss Bundesverfassung muss ein angemessener Teil des öV durch die Benutzer finanziert werden. Mit 58 Prozent sind wir meines Erachtens an der unteren Grenze angelangt. Nun soll der Modalsplit über den Preis verändert werden. Die Preise für den öV sind niedrig. Bei der Gestaltung der Abonnemente könnte noch etwas herausgeholt werden. Sonst sind wir jedoch der Meinung, dass das Geld besser zum Ausbau des öV verwendet werden sollte. Dadurch würde der öV noch attraktiver, und die Leute würden eher auf den öV umsteigen.

András Özvegyi: Das Ziel der Postulantin teilen wir. Trotzdem lehnt die GLP-Fraktion das Postulat ab. Der Regierungsrat erklärt richtigerweise, dass bei der Wahl des Verkehrsmittels neben dem Preis auch das Angebot eine wichtige Rolle spielt. Das Angebot beinhaltet etwa die Häufigkeit der Verbindungen, die Reisezeit oder die Dichte der Haltestellen. Weitere Faktoren sind die Zuverlässigkeit und der Komfort. Die Forderung des Postulats birgt auch eine Gefahr für den öV, sie kann kontraproduktiv wirken und zu weniger Einnahmen für den öV-Betrieb und einem Kostendruck in der Politik führen. In der Vergangenheit wurden deshalb bereits schwach besetzte Linien gestrichen, gerade auf der Landschaft. Dadurch sinkt die Attraktivität des öV und deshalb auch der Modalsplit. Die Mobilität ist generell zu günstig, sie deckt nicht alle externen Kosten. Falls sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) verteuert, wird der öV günstiger. Daran sollten wir unserer Meinung nach arbeiten. Wir sind für die Beibehaltung des heutigen Preisniveaus.

Hanspeter Bucheli: Der Preis ist ein entscheidendes Kriterium bei der Benutzung des öV. Wir müssen uns aber auch der Konsequenzen bewusst sein. Eine Senkung der Ticketpreise würde den Kostendeckungsgrad automatisch senken, und der Kanton müsste seinen Beitrag erhöhen. Ich bitte Sie, diese Konsequenzen zu berücksichtigen.

Rolf Bossart: Die SVP findet es zweckmässiger, die finanziellen Mittel in den Ausbau und die Kapazität des öV zu investieren. Daher lehnt sie das Postulat ab. Die Begründungen des Regierungsrates treffen den Nagel auf den Kopf. Etwas möchte ich aber aufgrund von Voten besorgter Bürger oder von Leuten, die sich Gedanken machen, noch anfügen: Es gibt viele Pendlerströme in den oft überfüllten Zügen nach Zürich, Bern oder Basel. Warum sollten die Leute nicht auch dort wohnen, wo sie arbeiten? Oder mindestens innerhalb der Region? So wie es früher war, beim Lehrpersonal und den Gemeindeangestellten? Eigentlich müsste man diejenigen belohnen, die in der Region wohnen und arbeiten, und die Pendlerabzüge abschaffen. So würde jeder einen Beitrag an den Umweltschutz leisten, und die Infrastrukturen und der öV müssten nicht unnötig ausgebaut werden. Diese Aussagen

müssen sich nicht mit meinen oder jenen der SVP decken, aber so lautet die Meinung der Bevölkerung. Sie regt zu anderen Ideen an rund um die Mobilität und das Umweltbewusstsein.

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

Fabian Peter: Ich komme nochmals auf den Kostendeckungsgrad zurück, dieser wurde bereits mehrmals erwähnt. Mir ist bewusst, dass es sich bei dem Ausdruck „angemessener Teil“ um eine typisch politische Formulierung handelt. Der Kostendeckungsgrad wurde aber von Ihrem Rat im öV-Bericht zur Kenntnis genommen, für das Jahr 2021 mit 58 Prozent, für 2018 mit 57,8 Prozent. Die Regierung ist klar der Meinung, dass diese erheblichen finanziellen Mittel, die zur Kostensenkung aufgewendet werden müssten, besser in den Ausbau des öV investiert werden sollen. Die Häufigkeit der Verbindung und die Reisezeit sind sehr wichtige Faktoren, damit auch ständige MIV-Benutzer auf den öV umsteigen. Zudem weise ich darauf hin, dass wir intern mit der Ausarbeitung der Mobilitätsmanagementstrategie schon sehr weit sind. Dabei geht es darum, wie man bei einem gesamtheitlichen Ansatz die Mobilität besser steuern kann einerseits bei der Verwaltung selbst, aber auch bei Externen. Es geht um Anreizsysteme; es gibt Unternehmen, die solche Systeme bereits kennen. Es geht auch darum, wie viel Mobilität wir brauchen und wann Zeiten verschoben werden können. So gibt es gute Modelle bei Hochschulen, die ihre Startzeiten verschoben haben, damit die Spitzenzeiten gebrochen werden können. Das ist ein wichtiger und gesamtheitlicher Ansatz. In diesem Sinn lehnt die Regierung das Postulat ab.

Der Rat lehnt das Postulat mit 77 zu 31 Stimmen ab.