



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 14. September 2020  
Kantonsratspräsidentin Ylfete Fanaj

### **P 178 Postulat Keller Daniel und Mit. über eine Park-and-ride-Anlage im Gebiet der neu geplanten Reussportbrücke / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Der Regierungsrat beantragt Erheblicherklärung.  
Hasan Candan beantragt Ablehnung.  
Urs Brücker beantragt teilweise Erheblicherklärung.

Hasan Candan: Bei diesem Postulat gilt es zwei Aspekte zu beachten. Erstens sind wir wieder beim «Buebetrickli» von Daniel Keller. Die Bürgerlichen möchten endlich ein Parkhaus in der Stadt Luzern, was das Parlament immer wieder abgelehnt hat. Jetzt wird versucht, dieses über den Kanton zu realisieren. Zweitens ist die SP überrascht darüber, dass die Regierung die Erheblicherklärung beantragt. Ich habe recherchiert: Wir haben ein Park-and-ride-Konzept von 2003, und wir haben in diesem Rat schon darüber diskutiert. Markus Odermatt hat mit einer Anfrage und einer Motion verlangt, das Konzept anzupassen. Das Konzept ist bald 20 Jahre alt, die Motion wurde noch immer nicht abgeschrieben, und wir haben auch noch immer kein zeitgemässes Park-and-ride-Konzept. Damals wurde gesagt, dass die Nachfrage mit dem bestehenden Angebot weitgehend abgedeckt sei. Es gibt 54 Park-and-ride-Anlagen im Kanton Luzern. Davon liegen 52 bei Bahnhöfen. Eine steht noch bei einer Schiffsstation in Weggis und die letzte in Hildisrieden, wo es keinen Bahnhof gibt. Weder im öV-Bericht noch im Agglomerationsprogramm oder einem anderen Konzept ist die Rede davon, dass man jetzt plötzlich eine neue Strategie verfolgt und im Bereich Fluhmühle in einem Wohngebiet eine Park-and-ride-Anlage aufbauen und mit dem öV verbinden will. Das steht quer in der Landschaft. Vielleicht will man damit die Spange Nord künstlich am Leben erhalten. Die SP hat in der Stadt Luzern eine Initiative lanciert, mit der man die Spange Nord hoffentlich endlich begraben kann. Wenn der Regierungsrat sagt, man müsste bei der Fluhmühle eine Park-and-ride-Anlage bauen, dann sagt er damit auch indirekt, dass das Projekt wohl doch nicht so gut durchdacht ist. Sonst würde es auch ohne eine solche Anlage funktionieren, die Innenstadt mit diesem Strassenprojekt zu entlasten. Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen. Das Wichtigste: Wir befinden uns noch in der Vernehmlassung, und ich finde es fragwürdig, wenn die Regierung jetzt schon Empfehlungen abgibt.

Urs Brücker: Die GLP unterstützt weder die Spange Nord, die jetzt wohl vom Tisch ist, noch den Autobahnanschluss Lochhof mit der Brücke über die Reuss. Was wir aber selbstverständlich unterstützen, sind Projekte, mit denen der kombinierte Verkehr gefördert wird. Dazu gehören Park-and-ride-Anlagen mit der Möglichkeit, zum Beispiel einen Shuttlezug oder einen Bus zu benutzen, um ins Zentrum zu gelangen. Noch viel lieber als Bahn oder Bus wäre uns natürlich eine Metro zum Beispiel ab dem Standort Ibach, aber das ist ein anderes Thema. Wir befinden uns bei diesem Postulat in einem Zielkonflikt. Die Vernehmlassung zum Anschluss Lochhof und zur Brücke läuft noch bis Ende September,

und wir hoffen inständig, dass nach dieser Vernehmlassung das Projekt Lochhof und die Spange Nord beerdigt werden. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die Prüfung einer Park-and-ride-Anlage an diesem Standort wohl oder übel notwendig. Dass eine entsprechende Projektstudie zeitlich koordiniert mit der Planung und Umsetzung der neuen Brücke erfolgen sollte, ist logisch. Es ist aber klar, dass das Gebiet bei der Reussportbrücke geographisch gesehen der schlechteste Standort für eine Park-and-ride-Anlage ist sowohl ober- als auch unterirdisch. Die GLP hofft, dass es dort keine Park-and-ride-Anlage braucht, weil auch keine Reussportbrücke entsteht. Nach eingehender Diskussion und trotz der höchst unwahrscheinlichen Möglichkeit, dass man im Falle der Realisierung des Autobahnanschlusses Lochhof mit Brücke eine gute Variante für eine Park-and-ride-Anlage finden könnte, beantragt die GLP-Fraktion die teilweise Erheblicherklärung des Postulats.

Daniel Keller: Ich danke der Regierung für die Beantragung der Erheblicherklärung meines Postulats. Nach der sehr bedauerlichen Ablehnung des Projekts Parkhaus Musegg durch den Luzerner Stadtrat muss jetzt eine alternative Lösung gefunden werden. Der Stadtrat will den Verkehr möglichst am Stadtrand behalten und nicht mitten in der Stadt. Also ergibt sich so die einmalige Chance, bei der Planung der Reussportbrücke als Anschlussprojekt für den Bypass Luzern eine Anschlusslösung zu finden. Eine Park-and-ride-Lösung ergibt für das geplante Projekt Reussportbrücke einen nicht zu unterschätzenden Mehrwert. Die Voraussetzung dafür ist eine gewisse Bereitschaft, Lösungsansätze für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu akzeptieren und Verantwortung mitzutragen. Dieser Sinn für das Ganze lassen der Luzerner Stadtrat und das Stadtparlament seit geraumer Zeit vermissen. Die Luzerner Regierung beweist in diesem Fall deutlich mehr Weitsicht und will mögliche Park-and-ride-Optionen beim Lochhof prüfen. Auch mir ist völlig klar, dass die Umsetzung nicht einfach werden dürfte. Aber neue Lösungsansätze von vornherein zu verhindern, ist keine Option. Geben Sie der Einkaufs- und Tourismusstadt Luzern eine faire Chance, und stimmen Sie dem Postulat zu.

Daniel Gasser: Für die CVP ist die Erreichbarkeit der Stadt Luzern zentral, und dazu gehören für uns alle möglichen Mobilitätsformen. Sollte der Anschluss Lochhof Wirklichkeit werden, ist eine Park-and-ride-Anlage ein wirksames Instrument, den Besucherinnen und Besuchern der Stadt die Möglichkeit zu geben, autobahnnah zu parkieren und mit dem öV ins Zentrum zu fahren. Das entlastet die Innenstadt von unnötigem MIV. Die Ablehnung der SP ist aus unserer Sicht auch ein «Buebetrickli». Sie ist strategisch motiviert und bekräftigt eine Grundhaltung. Aber zu einem optionalen Lösungsfächer nach der Vernehmlassung trägt dies nicht bei. Wir wollen uns die Handlungsfreiheit bewahren. Die CVP-Fraktion steht geschlossen hinter der Erheblicherklärung dieses Postulats.

Thomas Meier: Ich musste zuerst zweimal schauen, ob dieses Postulat wirklich von der SVP kommt. Aber einer guten, lösungsorientierten Idee ist es egal, woher sie kommt. Nach dem Aus für die Spange Nord formiert sich bereits massiver Widerstand gegen die Reussportbrücke, und es kommt mir manchmal vor wie im Militär. Auch dort wurden wir zum Teil beübt. Nur beübt hier nicht der Offizier den Soldaten, sondern die Stadt Luzern den Kanton. Es werden Studien und Modellberechnungen am Laufmeter in Auftrag gegeben, nur um bereits von vornherein zu wissen, dass die Resultate dem Anspruch der nicht lösungsorientierten Stadt Luzern, gar keinen MIV zu wollen, gar nicht genügen können. Die Bedenken der Regierung bezüglich der Bequemlichkeit der Automobilisten und der Cartouristen sind berechtigt. Es ist fraglich, ob die Verkehrsteilnehmer einmal im Auto oder im Car sitzend über eine Park-and-ride-Anlage auf den öV umsteigen würden oder es nicht doch bequemer ist, gleich zum Zielpunkt zu fahren. Trotzdem macht es Sinn, die Park-and-ride-Variante zu prüfen, wenn man zum Schluss kommt, dass die Reussportbrücke eine Option ist. Die FDP-Fraktion wird grossmehrheitlich für die Erheblicherklärung stimmen. Eine Minderheit stimmt für die teilweise Erheblicherklärung.

Korintha Bärtsch: Die Forderung nach einem neuen, grossen Parkhaus in der Stadt Luzern ist ein Evergreen. Schon in den 80er-Jahren wollte man das erste Mal das Parkhaus Musegg bauen, was vom Volk aber abgelehnt wurde. Im Jahr 2007 wurde es konkreter. Man hat das Parkhaus Altstadt aufgestockt, notabene auch um die Parkplätze auf dem

Mühlenplatz aufzuheben. Auch das war ein Volksentscheid, die Grünen haben das Referendum verloren. Fraglich ist aber, ob das notwendig war. 15 Jahre später, nämlich im nächsten Frühling, wird die ganze obere Etage als Sommerbar umgenutzt. Die Kapazitäten seien nicht ausgeschöpft, und die tiefe Nachfrage nach Parkplätzen liesse es zu, ganze 650 Quadratmeter als Bar zu nutzen. Sie wissen, wie es weiterging. Das Parkhaus Ibach mit der Metro kam, dann wieder das Parkhaus Musegg und dann noch eines unter dem Schweizerhof-Quai. Jetzt soll es ein neues Parkhaus beim Lochhof geben. Es scheint, dass es zu lange ruhig gewesen ist oder mit der Lancierung eines Parkhauses Lochhof versucht wird, den Bau der Reussportbrücke zu legitimieren. Die Grünen und Jungen Grünen haben all diese Parkhäuser abgelehnt, und wir lehnen auch dasjenige beim Lochhof ab. Zu sagen, dass wir einfach gegen Autos und Parkplätze seien, ist zu kurz gegriffen.

Park-and-ride-Anlagen sind wichtige Elemente in der Verkehrsinfrastruktur. Sie sollen die privaten Fahrzeuge vor den Zentren sammeln, sodass es in diesen weniger MIV und mehr Lebensqualität gibt. Wir haben all diese Projekte abgelehnt und lehnen auch das vorliegende ab, weil sie zu engstirnig gedacht sind. Wir müssen an die Agglomeration als Ganzes denken und mindestens die K5-Gemeinden als einen funktionalen Raum erfassen und kein «Gärtlidenken» innerhalb der alten Stadtgrenzen an den Tag legen. Es gibt nicht nur das historische Zentrum am See, es gibt mindestens auch ein Zentrum Luzern-Süd beim Mattenhof und ein Zentrum Luzern-Nord am Seetalplatz. Wir planen und bauen für die Zukunft, dafür müssen wir einen weiteren Horizont haben. Darum gehören Park-and-ride-Anlagen nicht unter die alte Stadtmauer und auch nicht mitten in ein Wohnquartier, welches ungenügend mit dem öV erschlossen ist. Erlauben Sie mir zum Schluss noch ein Wort zum Bypass: In seiner Antwort schreibt der Regierungsrat auch, dass wir, wenn wir den Bypass realisieren, mit der bestehenden Autobahn eine Stadtautobahn haben, welche ein riesiges Tummelfeld für Ziel-, Quell- und Binnenverkehr in der Agglomeration ist. Mit der Realisierung des Bypasses werden wir von der Verzweigung Rotsee bis vor der Ausfahrt am Kasernenplatz Luzern Zentrum eine zehnspurige Autobahn durch die Stadt haben, das wäre eine massive Überkapazität. Das nenne ich kein Glück, wie der Regierungsrat dies tut, sondern einen Irrwitz. Ein mutiger, zukunftsgerichteter Entscheid wäre es gewesen, den Bypass mit sechs Spuren zu realisieren und die bestehende Autobahn zurückzubauen. Die G/JG-Fraktion lehnt das Postulat ab.

Simone Brunner: Wir haben es gehört: Ende September läuft die Vernehmlassungsfrist mit dem Titel «Zum Ergebnis der Überprüfung Spange Nord und zum weiteren Vorgehen» ab. Ende September stimmen wir auch über die Initiative «Spange Nord stoppen – Lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn» in der Stadt Luzern ab, um in Richtung Kanton ein deutliches Zeichen zu setzen. Zum heutigen Zeitpunkt ist noch alles offen. Wir kennen weder die Vernehmlassungsergebnisse noch das Abstimmungsergebnis aus der Stadt. Daniel Keller geht aber in seinem Postulat bereits davon aus, dass die Reussportbrücke gebaut und der Anschluss Lochhof in Betrieb genommen wird. Er fordert darum die Prüfung einer Park-and-ride-Anlage. Aus meiner Sicht springt die Regierung mit der Beantragung der Erheblicherklärung auf das Narrativ auf und suggeriert damit, dass an diesem Projekt unbeirrt weitergeplant werden kann. Dabei geht vergessen, dass die grosse Mehrheit der Stadtbevölkerung kein Autoprojekt will. Wir wollen die Lebens- und Wohnqualität in der Stadt aufrechterhalten. Wir wollen eine visionäre Verkehrspolitik, eine intelligente Verkehrssteuerung und die Förderung von Fuss-, Velo- und Busverkehr. Jetzt ein weiteres Park-and-ride-Parkhaus in der Innenstadt zu planen, steht all diesen Bedürfnissen entgegen. Folgen Sie dem Antrag von Hasan Candan, und lehnen Sie das Postulat ab.

David Roth: Zum Votum von Thomas Meier: Die Bürgerlichen sind mit neuen Parkhäusern in der Stadt viele Male gescheitert. Thomas Meier sagt, hier würde plötzlich der Soldat dem Offizier Befehle erteilen. In einer Demokratie ist die Stimmbevölkerung der Souverän und erteilt die Befehle. Wenn sich die Stimmbevölkerung immer wieder gegen neue Parkhäuser in der Stadt Luzern stellt, ist das tatsächlich auch ein Befehl an den Kanton.

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

Fabian Peter: Wieso ist dieses Postulat heute im Parlament? Weil die Regierung natürlich

pflichtgemäss innert Frist die Antwort geliefert hat, nämlich sechs Monate nach der Einreichung. Es war mir aber natürlich bewusst, dass heute der ideale Zeitpunkt für die einen oder anderen sein würde, über die weitere Verkehrspolitik des Kantons und der Stadt Luzern zu debattieren. Das gehört im Parlament dazu. Ich gehe mit dem Postulanten darin einig, dass eine Park-and-ride-Anlage im Gebiet der Reussportbrücke eine zweckdienliche Möglichkeit sein könnte, um Autos und Cars ausserhalb des Zentrums zu halten. Der Bund will insbesondere multimodale Drehscheiben in Zukunft stärker berücksichtigen, sie müssen aber gut in ein Gesamtkonzept eingebettet sein. Die einzelnen Drehscheiben können hierbei nicht isoliert betrachtet werden. Drehscheiben und Umsteigepunkte müssen grossräumig abgestimmt sein. Ob das bei diesem Projekt dann gelingt und ob dieses Projekt der Reussportbrücke dann überhaupt gebaut wird, wissen wir noch nicht. Wir wollen aber von Anfang an diese künftigen Mobilitätslösungen offen angehen, und wir sehen Chancen, mit dem Postulat generell zu überprüfen, wo Park-and-ride-Anlagen in Zukunft nahe des Zentrums möglich sein könnten. All diese Themen wollen wir offen angehen im Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern». Dieses läuft bereits, und wir hatten einen Workshop mit vielen Teilnehmern. Die Projektgruppe und die Steuerungsgruppe sind an der Arbeit. Es zeigt sich natürlich auch, dass Interessen- und Zielkonflikte aufkommen, die wir auch in den politischen Debatten spüren. Das ist richtig. Wir sind bereit, das Postulat entgegenzunehmen als Chance, offen an die weiteren Mobilitätslösungen heranzugehen. Sollte es zu einem vertieften Projekt der Reussportbrücke kommen, werden wir das prüfen. Wir beantragen Ihnen, das Postulat erheblich zu erklären.

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