



## KANTONSratsPROTOKOLL

Sitzung vom 20. Juni 2017  
Kantonsratspräsident Andreas Hofer

### **A 369 Anfrage Keller Daniel und Mit. über ein Carparkplatzregime der Stadt Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Die Anfrage A 369 wurde auf die Juni-Session hin dringlich eingereicht. Der Regierungsrat lehnt die dringliche Behandlung ab.

Daniel Keller hält an der Dringlichkeit fest.

Daniel Keller: Aus terminlichen Gründen ist die Dringlichkeit gegeben. Am 24. September 2017 findet in der Stadt Luzern eine Volksabstimmung über die Aufhebung der Carparkplätze statt. Es ist deshalb zu spät, wenn die Anfrage erst anlässlich der September-Session behandelt wird. Ich bitte Sie, der dringlichen Behandlung zuzustimmen.

Stefan Roth: Der Tourismus nimmt nicht nur in der Stadt, sondern auch im Kanton Luzern eine bedeutende Rolle ein. Die Stadt Luzern ist die Nummer eins im Alpenraum, dazu braucht es aber den Car-Tourismus. Damit der Car-Tourismus weiterhin funktioniert, braucht es ein vernünftiges Carparkplatzregime. Es gibt städtische Parteien, die bereits vor der Sommerpause ihre Parolen zu dieser städtischen Abstimmung fassen. Deshalb ist es von grossem Interesse, wie sich der Kanton zu diesen Fragen stellt.

Urban Frye: In der Stadt Luzern wird über die Initiative „Lebendiges Inseli statt Blechlawine“ („Inseli-Initiative“) abgestimmt. Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass die Initiative angenommen wird, und die Auswirkungen wären gross. Bereits jetzt wird zwischen den Agglomerationsgemeinden und der Stadt darüber diskutiert, wo die Cars danach parkieren sollen. Deshalb soll die Regierung die Fragen jetzt beantworten, nachher ist es zu spät.

Daniel Wettstein: Wenn der Kanton Luzern etwas zu diesem Thema sagen will, dann sollte er das jetzt tun, damit sich die Bevölkerung ein Gesamtbild machen kann. Die FDP-Fraktion stimmt der Dringlichkeit zu.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Die Regierung opponiert der Dringlichkeit. Es handelt sich um eine kommunale Abstimmung. Die Fakten liegen vor, zudem können auch dem Agglomerationsprogramm Aussagen zu den Carparkplätzen entnommen werden. Dieses Thema wird uns noch länger beschäftigen. Zudem ist das Postulat P 317 von Marcel Budmiger noch hängig. Dieses Postulat wird anlässlich der September-Session traktandiert. Was die Abstimmung vom 24. September 2017 angeht, ist die Regierung der Auffassung, dass sie keine zusätzlichen Informationen liefern kann.

Der Rat stimmt der dringlichen Behandlung mit 93 zu 19 Stimmen zu.

Daniel Keller ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Daniel Keller: Es ist sehr irritierend, dass die Regierung diese Anfrage nicht als dringlich eingestuft hat, trotz der Volksabstimmung in der Stadt Luzern vom 24. September 2017 zu genau diesem Thema. Die Antwort des Regierungsrates auf meine Anfrage ist entsprechend

mutlos und technokratisch ausgefallen. Die Antwort ist genauso wenig informativ wie die Antwort vor sechs Monaten auf meine Anfrage A 176 über die längerfristige Planung in Bezug auf die Erreichbarkeit des Luzerner Kantonsspitals (LUKS). Die SVP, aber auch andere Parteien erwarten, dass die Regierung als politisches Gremium erkennbare Positionen zu solchen zentralen Fragen bezieht. Vor einer Volksabstimmung besteht ein öffentliches Interesse, der Kanton steht deshalb in der Mitverantwortung. Die Politik, aber auch die Bürgerinnen und Bürger wollen die Argumente der Regierung ebenfalls hören. Das hilft auch bei der objektiven Entscheidungsfindung. Es geht doch nicht, sich einfach hinter einem technisch-bürokratischen Planungsbericht wie dem Agglomerationsprogramm verstecken zu wollen. Konkret geht es darum, dass die Vertreter von Wirtschaft und Tourismus vor der Abstimmung vom 24. September 2017, bei der es um die Aufhebung von wichtigen Parkplätzen für Reisebusse geht, den Standpunkt der Luzerner Regierung kennen wollen. Die umliegenden Gemeinden stehen nicht zwingend in der Pflicht, eine Lösung für die ersatzlose Streichung dieser Parkplätze anzubieten. Es ist an der Zeit, dass die Regierung Farbe gegenüber der etwas holprigen Verkehrspolitik des Luzerner Stadtrates bekennt. Auch die Stadt Luzern steht in der Pflicht und muss ihren Beitrag leisten. Im konkreten Fall geht es darum, diesen für den Kanton wichtigen Businesszweig nicht abzuwürgen. Das wäre dann der Fall, wenn solche zentrumsnahe Park- und Abstellplätze sowie genügend Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten ersatzlos gestrichen würden – Ein- und Umstiegsmöglichkeiten notabene für Bus, Zug und Schiff. Die im neuen Konzept vorgesehenen sechs Abstellplätze zum Ein- und Aussteigen reichen bei Weitem nicht aus. Ich bin sicher, dass sich die Luzerner Regierung den Stadtparteien, aber auch den Medien in diesem Fall noch weiter erklären muss. Die Luzerner Stimmbürger sollen sich vor dem 24. September 2017 bewusst sein, was für ein wirtschaftlicher Schaden dem Luzerner Tourismus bei einer Annahme der grünen „Inseli-Initiative“ zugefügt wird.

Stefan Roth: Es fällt auf, dass die Antworten der Regierung kürzer ausgefallen sind als die Fragen. Die CVP-Fraktion geht nicht davon aus, dass dies die Folge einer verdeckten Sparmassnahme ist, sondern vielmehr davon, dass für die Regierung die volkswirtschaftliche Bedeutung des Tourismus und somit des Cartourismus unbestritten ist und es somit keiner weiteren Erläuterungen mehr bedarf. Wir vermissen in der Antwort der Regierung eine klare, unmissverständliche Aussage in Bezug auf die Wichtigkeit des Vorhandenseins einer funktionierenden Carparkierung in der Stadt Luzern. Die Antwort zu Frage 2 ist zwar zeilenmässig ausführlich, jedoch ausschliesslich technokratisch. Wir vermissen ein regierungsrätliches Bekenntnis, wonach in der Stadt Luzern an zentralen Lagen genügend Carpark- und -anhalteplätze zur Verfügung stehen müssen. In der Antwort zu Frage 7 liest man diesbezüglich nur von Zweckmässigkeit und leider nichts von Notwendigkeit. Wir freuen uns umso mehr über die Aussage, dass aus Sicht des Kantons die Erreichbarkeit der Innenstadt für Touristen gewährleistet und attraktiv sein muss. Vor allem interpretieren wir die Antwort zu Frage 5 so, dass bei Carparkierungsfragen neben logistischen Gründen auch wirtschaftliche Überlegungen eine zentrale Rolle spielen. Setzen wir also alles daran, dass die für Stadt und Kanton bedeutsame Tourismusbranche Rahmenbedingungen vorfindet, welche die Erfolgsstory „Luzern Tourismus“ weiterleben lassen.

Pirmin Müller: Ich danke der Regierung für die Feststellung, dass der Tourismus für die Destination Luzern eine grosse wirtschaftliche Bedeutung hat. Ich wäre aber im Besonderen dankbar, wenn die Regierung nicht einfach allgemeingültige Aussagen machen, sondern klar Stellung beziehen würde. Es ist nett zu sagen, es sei zweckmässig, in zumutbarer Fusswegdistanz zum Bahnhof Carparkplätze zur Verfügung zu stellen. Dann sollte die Regierung aber auch zur „Inseli-Initiative“ Stellung nehmen, die genau solche Plätze verschwinden lässt. Zudem wird festgestellt, dass aus Sicht des Kantons die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Touristen gewährleistet und attraktiv bleiben soll. Dafür gibt es das Projekt „Musegg“. Dieses Projekt gewährleistet genau diese Erreichbarkeit. Aber auch dazu bezieht die Regierung keine klare Stellung. Der Tourismus macht nicht an der Stadtgrenze halt, viele Unternehmen im Kanton leben von der Erreichbarkeit der Stadt. Genau deshalb wünschen wir von der Regierung eine klare und deutliche Positionierung.

Urban Frye: Ich gehe mit dem Regierungsrat einig, dass der Tourismus eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung hat. Genau betrachtet handelt es sich aber beim Cartourismus um ein Verlustgeschäft. Zwar profitieren ein paar grosse Uhrengeschäfte am Schwanenplatz noch davon. Mit dem Abschluss des Freihandelsabkommens mit China sinken aber die Einfuhrzölle für Luxusgüter jedes Jahr mehr gegen null. Vom Cartourismus profitieren zudem zwei Bergbahnunternehmen, die aber im Kanton Luzern keine Steuern bezahlen. Ab und zu legt ein Hotelier seine Zahlen auf den Tisch. Diese Zahlen zeigen, unter welchem enormem Druck die Hotels aufgrund der Dumpingpreise stehen. Das wiederum bedeutet, dass diese Hotels schlichtweg keine Steuern bezahlen, was ja verständlich ist. Sie können deshalb auch keine höheren Löhne als die Mindestlöhne bezahlen, obwohl diese immer noch sehr tief sind. Ein Paar mit zwei Kindern, das in einem Hotel arbeitet, kostet die Gesellschaft mehr, als sie einnimmt. Das macht nichts. Aber ich wehre mich dagegen, einfach zu behaupten, dass diese Art von Tourismus volkswirtschaftlich gesehen viel Geld bringt. Man sollte auch nicht einfach an eine stetige Zunahme des Cartourismus glauben. Die Luzern Tourismus AG versucht, einen qualitativ höher stehenden Tourismus als den Cartourismus in Luzern einzuführen. Das ist richtig. Deshalb braucht es andere Lösungen als nur Carparkplätze mitten in der Stadt.

Markus Baumann: Der Regierungsrat erwähnt in seiner Antwort, dass die Problematik der Carparkierung in der Kernagglomeration Luzern erkannt ist, im Agglomerationsprogramm Luzern behandelt und im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Luzern Süd und Ost diskutiert wird. Zumindest die Stadtregierung und das Parlament sind diesbezüglich sehr aktiv. Die GLP hat eine Lösung des Carparkplatzproblems in Luzern, nämlich die Metro mit dem Parkhaus Musegg. Die GLP der Stadt Luzern hat dazu im April einen Vorstoss eingereicht. Die Lösung Metro mit dem Parkhaus Musegg hat bedeutende Chancen, nämlich die Befreiung der Innenstadt und der Quartiere von Carparkplätzen, die Synergien von modernen Terminals für Linienbusse, Touristenbusse und Fernbusse, die Lösung des Parkplatzproblems des Kantonsspitals Luzern, diverse Fahrtenreduktionen des motorisierten Individualverkehrs, eine gute öV-Erschliessung des Kantonsspitals und eine städtebauliche Entwicklung im Gebiet Ibach, nicht zuletzt aber auch die Chance einer Erweiterung der Metro für Agglomerationszentren wie Kriens oder Emmen.

Marcel Budmiger: Die Antworten der Regierung sind tatsächlich etwas knapp ausgefallen. Die Anfrage hätte aber auch etwas früher eingereicht werden können, denn es war schon länger bekannt, dass die Carparkplätze beim Inseli allenfalls verschwinden, nämlich dann, wenn die Salle Modulable zustande gekommen wäre. Der Abstimmungskampf zur „Inseli-Initiative“ wird aber besser in der Stadt Luzern geführt und nicht hier im Kantonsrat. Der Stadtrat unterstützt die Initiative, und es ist doch eher unüblich, dass sich die Kantonsregierung in kommunale Abstimmungskämpfe einmischt. Es gibt auch noch andere Carparkplätze in der Stadt. Der Stadtrat sagt selber, dass das Zentrum erreichbar sein muss, auch für den Tourismus. Gerade die Befürworter des Parkhauses Musegg haben aber das Carparkplatzkonzept der Stadt torpediert – eben, es handelt sich um Stadtpolitik, über die wir hier nicht verhandeln müssen. Mit einem Postulat könnte aber konstruktiv zu einer Lösung beigetragen werden. Aus Sicht der SP ist es absolut unmöglich, dass die Fernbusse zurzeit einen Hub auf einer kaum erreichbaren Autobahnraststätte haben. Deshalb haben wir mit Vertretern aus allen Fraktionen ein Postulat mit der Forderung eingereicht, dass sich Stadt, Agglomeration und Kanton zusammenraufen und gemeinsam einen Standort für einen Fernbushub suchen, idealerweise zusammen mit einem Terminal für Reisecars.

Daniel Wettstein: Die Stadt scheint nicht zu begreifen, dass sie Entscheidungen fällt, die den ganzen Kanton betreffen. Um ein solches Beispiel handelt es sich hier. Vorhin haben wir über den Bypass diskutiert, auch diesbezüglich bringt die Stadt nur ihre eigene Sicht ein. Ein weiteres Beispiel sind die Parkplätze beim Kantonsspital. Ich habe ein gewisses Verständnis dafür, dass die Regierung zurückhaltend sein muss und deshalb vorsichtige Antworten gibt. Das Votum von Urban Frye kann ich aber nur als hanebüchen bezeichnen. Ich erinnere daran, dass im Kanton Luzern 11 000 Personen in der Tourismusbranche arbeiten. Ich habe noch keinen Vorschlag gehört, in welcher Branche sonst diese 11 000 Personen arbeiten

sollten. Der Tourismus trägt über 1 Milliarde Franken zur Wertschöpfung des Kantons Luzern bei. Zugegebenermassen ist der Steuerbeitrag daraus nicht von allen besonders rosig. Immerhin leben aber 11 000 Personen davon. Der Kanton Luzern hat 12 Millionen Tagesgäste pro Jahr. Davon profitieren nicht nur die genannten Uhrengeschäfte am Schwanenplatz, bei denen es sich übrigens um gute Steuerzahler handelt. Zum Beispiel macht auch die Migros an der Hertensteinstrasse dank der Touristen einen grossen Umsatz und bezahlt entsprechend Steuern. Das Gleiche gilt noch für viele weitere Geschäfte. Auch der Regierungsrat hat ein grosses Interesse daran, dass die Infrastruktur für den Tourismus in der Innenstadt weiter besteht. Wir haben ja auch nicht beschlossen, dass der Bahnhof Luzern irgendwo aufs Land versetzt werden soll. Bevor es aber zu einem Kahlschlag hinter dem Bahnhof kommt, sollten wir auf die entsprechenden Konsequenzen aufmerksam machen.

Marcel Omlin: Ich kann mich dem Votum von Daniel Wettstein nur anschliessen. Es ist das links-grüne Dogma, vor allem in der Stadt Luzern alles verbieten zu wollen, was Abgase produziert. Der Idee von Markus Baumann stimme ich zu, es sollten eine Metro gebaut und im Sedel ein Grossparkaus errichtet werden. Mit der Metro könnten sowohl Kriens als auch das Gebiet Tribtschen erschlossen werden. Gleichzeitig müsste anstelle des geplanten Tiefbahnhofs ein neuer Bahnhof in diesem Gebiet entstehen. Die Antworten zu dieser Anfrage sind nicht einfach so kurz ausgefallen, weil die Anfrage dringlich eingereicht worden ist, für mich sind die Antworten aber zu technokratisch. Die Regierung hat wahrscheinlich nicht bemerkt, welchen volkswirtschaftlichen Nutzen der Tourismus der Stadt Luzern bringt. Einer der genannten Uhrenhändler bezahlt sehr viel Steuern im Kanton Luzern. Und wo sollten die 11 000 Personen arbeiten, wenn nicht im Tourismus? Zudem glaube ich, dass die hier anwesenden Hoteliers schon wissen, welche Hotels von den Cartouristen besucht werden und welche nicht.

Urban Frye: Es arbeiten tatsächlich 11 000 Personen im Tourismusbereich. Dabei handelt es sich um ein enormes und krisenanfälliges Klumpenrisiko. Wir müssen deshalb einen sanften Umschwung in Richtung eines qualitativ hochstehenden Tourismus vornehmen. Die im Tourismus tätigen Personen sollen so langsam in Bereichen mit einer höheren Wertschöpfung Arbeit finden.

Patrick Hauser: Ich bin schon über 55 Jahre im Tourismus zu Hause und staune deshalb über die unzähligen Experten hier im Rat. Auch wir im „Schweizerhof“ haben Gäste, die mit dem Car anreisen, zum Beispiel Veranstaltungs- und Tagungsteilnehmer. Diese Cars müssen auch irgendwo parkiert werden. Auf der anderen Seite haben wir viele ausländische Gäste aus den USA und anderen englischsprachigen Ländern, die vor oder nach einer Flusskreuzfahrt auf dem Rhein mehrere Tage in Luzern verbringen. Wer die Situation auf dem Inseli kennt, weiss, dass es sich nicht nur um zwei oder drei Cars handelt, die Gäste für einen längeren Aufenthalt nach Luzern bringen. Ich staune, wenn Urban Frye plötzlich den qualitativ höheren Tourismus ins Feld führt. Dabei reden wir notabene von Einzelgästen, die mit dem Individualverkehrsmittel anreisen. Beim Car handelt es sich aber um eines der ökologischsten Verkehrsmittel. Einmal mehr wird auch die Tourismusbranche gebasht, da sie ja Hungerlöhne bezahle. Ich erinnere deshalb an den allgemeinverbindlichen Gesamtarbeitsvertrag unserer Branche. In der Regel findet man jedoch keine Mitarbeitenden zu diesen Konditionen, auch hier spielt also der Markt. Insgesamt habe ich mir eine griffigere Aussage von der Regierung erhofft, insbesondere was das Verkehrsmittel Car für den Tourismus angeht. Es ist nämlich auch eine Tatsache, dass auch viele Touristen für eine Schifffahrt mit dem Car nach Luzern anreisen.

Marcel Budmiger: Es geht um die Aufwertung im Gebiet Inseli. Das bedeutet nicht, dass es in der Nähe des Bahnhofs keine Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten für Cars mehr geben soll. Hotelgäste müssen nicht im Inseli aussteigen, sie können dies auch an einem anderen Ort in der Stadt oder in der Agglomeration tun. Es gibt auch Carbetriebe, die nicht in der Stadt Luzern zu Hause sind, sondern aus der Region stammen. In diesen Gemeinden werden auch nicht extra Carparkplätze zur Verfügung gestellt. Nun geht es darum, zusammen eine Lösung zu finden. Übrigens, der bürgerliche Stadtrat hat einen

Gegenvorschlag zum linken Verkehrsreglement gemacht, der in der Bevölkerung eine Mehrheit fand. Das nennt man Demokratie. Noch etwas zur Idee von Marcel Omlin, den Bahnhof ins Industriegebiet zu verschieben: Es gibt auch Touristen, die mit dem Zug anreisen, um aufs Schiff umzusteigen. Die Bevölkerung soll also über die „Inseli-Initiative“ und den Standort der Carparkplätze befinden. Es braucht eine Lösung für die Fernbusse, idealerweise kommen ein paar Carparkplätze dazu.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Warum hat die Regierung der Dringlichkeit dieser Anfrage opponiert? Es entspricht der Praxis unseres Rates, im Vorfeld von kommunalen Abstimmungen entsprechende Vorstösse nicht zu behandeln. Mit dringlich erklärten Vorstößen wird dieses System ausgehebelt. Aus Sicht der Regierung gilt es eine unzulässige Einflussnahme in kommunale Angelegenheiten zu vermeiden. Sehen Sie es doch einmal aus der Optik einer Gemeinde, wenn die Regierung Einfluss auf eine Abstimmung nehmen will. Das geht nicht, unser System funktioniert anders. Beim erwähnten Bericht zur Carparkierung in der Stadt Luzern handelt es sich um einen Bericht des Stadtrates an den Grossen Stadtrat. Insoweit fand die politische Diskussion auf städtischer Ebene statt, die Informationen liegen auf dem Tisch, und die Abstimmung wird durchgeführt. Ich bin mit Ihnen einig, dass die Problematik der Carparkplätze die ganze Agglomeration betrifft, nicht nur die Stadt Luzern. Aus Optik der Regierung sieht dies der Stadtrat ab und zu etwas zu eng. Die Federführung liegt bei der Gemeinde, mittels Agglomerationsprogramm arbeiten wir aber zusammen. Die Parkplatzproblematik muss also zusammen mit der Kernagglomeration gelöst werden unter Einbezug der Luzern Tourismus AG, des Verkehrsverbundes, von LuzernPlus und der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur. Die Zusammenhänge mit der Option Parkhaus Musegg sowie die Abklärungen zum Thema Fernbus inklusive Terminal sind ebenfalls im Agglomerationsprogramm aufgezeigt. Hier liegt die Federführung bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur unter Einbezug der entsprechenden Partner. Dem Regierungsrat wurde vorgeworfen, dass seine Haltung zu wenig klar sei. Wir haben in der Antwort festgehalten, dass der Tourismus volkswirtschaftlich eine hohe Bedeutung hat und dass die Erreichbarkeit der Innenstadt für Touristen attraktiv bleiben muss. Eine Lösung muss aber über die Gemeinden erfolgen, die Regierung kann den Standort der Carparkplätze nicht bestimmen.