



Kantonsrat

Sitzung vom: 15. September 2015, nachmittags

Protokoll-Nr. 370

Nr. 370

Postulat Odermatt Markus und Mit. über einen Stopp der Schliessung von Bushaltestellen auf der Landschaft mit wichtiger Erschliessungsfunktion (P 673). Erheblicherklärung

Markus Odermatt begründet das am 17. März 2015 eröffnete Postulat über einen Stopp der Schliessung von Bushaltestellen auf der Landschaft mit wichtiger Erschliessungsfunktion. Entgegen dem Antrag des Regierungsrates halte er an seinem Postulat fest.

Im Namen des Regierungsrates lehnt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng das Postulat ab. Die schriftliche Begründung lautet wie folgt:

"Im Kanton Luzern zählt das Busnetz rund 880 Bushaltestellen. Davon befinden sich die Hälfte entlang von Kantonsstrassen. Eine Überprüfung einer bestehenden Haltestelle kann aus verschiedensten Gründen erfolgen: Antrag der Standortgemeinde oder des Transportunternehmens, Optimierung bestehender oder neuer Buslinien, Einsatz neuer oder anderer (längerer) Fahrzeuge, Strassenprojekte, neue Bedürfnisse, Verkehrssicherheit usw. Auch müssen gemäss dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) sämtliche bestehenden Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr bis 2023 behindertengerecht ausgestaltet sein, was eine Überprüfung aller bestehenden Bushaltestellen mit sich bringt. Ihr Rat hat hierfür mit Beschluss vom 5. November 2015 die Sammelrubrik „behindertengerechtes Bauen gemäss BehiG“ ins Bauprogramm 2015 – 2018 für die Kantonsstrassen aufgenommen. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur hat anfangs 2015 ein entsprechendes Projekt initialisiert.

Wird eine bestehende Bushaltestelle aus einem der genannten Gründe überprüft und sind Änderungen an der Bushaltestelle vorzunehmen, müssen die aktuell geltenden gesetzlichen Vorgaben und die massgebenden Normen und Richtlinien berücksichtigt werden. Die Planung und Beurteilung von Bushaltestellen und die Strassenprojektierung basieren auf den Vorgaben der Strassengesetzgebung, der Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie des BehiG.

Massgebend bei der Überprüfung einer Bushaltestelle ist in erster Linie die Verkehrssicherheit der bestehenden Situation bezüglich Querungshilfen, Gewährung der Leistungsfähigkeit der Strasse, Zufahrten, Sichtzonen und -weiten usw. In einem weiteren Schritt werden die Anlagen bezüglich BehiG beurteilt. Verlangen die bestehenden örtlichen Gegebenheiten eine Anpassung der Infrastruktur, ist die Wirtschaftlichkeit und Verhältnismässigkeit der vorzunehmenden Massnahmen zu beurteilen. In die Beurteilung der Verhältnismässigkeit eingeschlossen ist namentlich auch die Prüfung der Bedeutung der Haltestelle für den Transport von Schülerinnen und Schülern. Letztlich kann das Ergebnis der Beurteilung zu einer Haltestellenschliessung führen. Kriterien hierfür können insbesondere die Sicherheitsbedürfnisse, die Kosten, die ungenügende Nutzung und Frequentierung der Bushaltestelle, die Qualität der öV-Infrastruktur im Ganzen oder auch die Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes sein.

Die im Postulat erwähnte Bushaltestelle Innerrain ist Bestandteil des Kantonsstrassenprojekts zur Erstellung der Radverkehrsanlage Lohren – Stechenrain, das unser Rat mit Entscheid Nr. 31 vom 6. Januar 2015 bewilligt hat. Mit einem Kantonsstrassenprojekt müssen alle Projektbestandteile – auch die Infrastruktur der Haltestellen – auf den aktuellen Stand gebracht werden. Mängel bezüglich der Verkehrssicherheit sind zu beheben. Die bestehenden Bushaltestellen Innerrain erfüllen die aktuell geltenden Normen bezüglich der Verkehrssicherheit nicht (u.a. Sichtzonen der Zufahrten bei haltendem Bus ausserorts) und müssten somit baulich angepasst werden. Dabei sind – wie gesagt – die Verhältnismässigkeit und die Wirtschaftlichkeit der Massnahmen zu berücksichtigen.

Die zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit der Haltestellen Innerrain erforderlichen Anpassungen wären mit hohen Kosten verbunden (geschätzte 250'000 Franken). Diese Kosten, die für eine Beibehaltung der Haltestelle zwingend nötig wären, wurden im Verhältnis zur geringen Benützung der Haltestelle als unverhältnismässig hoch beurteilt (Auswertungen durch die Rottal AG im Auftrag des Verkehrsverbundes Luzern und des Bundesamtes für Verkehr: Durchschnitt pro Tag Montag – Freitag in Richtung Ettiswil 1 Einsteiger und 4 Aussteiger, in Richtung Luzern 4 Einsteiger und 1 Aussteiger; Samstag in Richtung Ettiswil 0 Einsteiger und 2 Aussteiger, in Richtung Luzern 2 Einsteiger und 0 Aussteiger; Sonntag in Richtung Ettiswil 0 Einsteiger und 1 Aussteiger, in Richtung Luzern 1 Einsteiger und 0 Aussteiger). Aufgrund der dünnen Besiedlung im Einzugsgebiet der Haltestellen werden künftige Generationenwechsel die Frequenzen der Ein- und Aussteiger nicht massgebend verändern. Auch wurde berücksichtigt, dass die Busbenützer mit dem neuen Rad-/Gehweg eine sichere und komfortable Verbindung zu den nächsten Haltestellen (Entfernung: 850–1000 Meter) haben. Die Haltestellen Innerrain wurden deshalb mit dem bewilligten Projekt aufgehoben. Aufgrund dieses – auf einer Beurteilung der Verkehrssicherheit basierenden – Entscheids erübrigte sich die Prüfung einer behindertengerechten Gestaltung der Haltestellen. Die zumutbaren alternativen Haltestellen bei der Lohren werden in den nächsten Jahren bezüglich der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes geprüft und gegebenenfalls behindertengerecht ausgestaltet.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bei einer Überprüfung einer bestehenden Bushaltestelle primär die Verkehrssicherheit im Vordergrund steht. Ist diese sichergestellt oder sind Anpassungen der Infrastruktur wirtschaftlich und verhältnismässig, schliesst die Prüfung einer behindertengerechten Gestaltung gemäss den massgebenden Vorgaben an. Die allenfalls erforderlichen Massnahmen werden zusammen mit den Gemeinden, speziell auch unter dem Aspekt sicherer Schulwege, dem Verkehrsverbund Luzern und den Behindertenorganisationen erarbeitet. Dabei ist als Ergebnis auch ein Verzicht auf eine behindertengerechte Anpassung einer bestehenden Bushaltestelle möglich. Eine Aufhebung einer bestehenden Bushaltestelle hat immer auch in Übereinstimmung mit den öV-Konzepten und dem öV-Bericht zu stehen und basiert gegebenenfalls auf einem sorgfältigen Prozess. Sie setzt die Zustimmung des Verkehrsverbunds Luzern voraus. Regelmässig liegt auch die Zustimmung der Standortgemeinde vor.

Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen daher die Ablehnung des Postulats."

Markus Odermatt bittet um die Erheblicherklärung seines Postulats. Dieses sei zwar durch die Schliessung der Bushaltestelle Innerrain bei Emmenbrücke motiviert. Dabei gehe es ihm aber nicht primär um genau diese Bushaltestelle - obwohl dort das Museum Rainmühle zu besichtigen sei -, sondern generell darum, die Schliessung von Bushaltestellen auf den Land mit wichtigen Erschliessungsfunktion zu thematisieren. Er könne die Argumentation der Regierung nachvollziehen und sei teilweise mit ihr einverstanden. Nur hätten Bushaltestellen in landschaftlichen Gebieten eine wichtige Aufgabe im Schülertransport. Sie würden Erschliessungs- und Zubringerfunktionen zu den Bahnhöfen und somit zu den S-Bahnen erbringen. Weiter würden diese zur Attraktivität einer Gemeinde oder Region beitragen - auch auf der Landschaft. Beim Fehlen solcher Gelegenheiten würden Pendler wieder auf den motorisierten Individualverkehr umsteigen und den Verkehr so belasten. Dabei wolle er festhalten, dass der Service Public eine Aufgabe des Staates sei und die Rentabilität als Argument nicht

stichhaltig sei. Gemäss öV-Bericht beabsichtige die Regierung den Mehrverkehr künftig via öV zu bewältigen. Dieses Vorhaben unterstütze er. Nur hoffe er, dass dies nicht nur für die Agglomeration, sondern auch für die Landschaft gelte. Die Landschaft sei auf funktionierende Infrastrukturen auch im Bereich des öV angewiesen. In besagtem Bericht stehe weiter, dass in der Luzerner Landschaft die Grundversorgung weiterhin sichergestellt werden solle. Buslinien würden gemäss dem Konzept die grösseren Ortschaften verbinden und würden nachfrageorientiert auf die Bahnanschlüsse ausgerichtet. Er frage sich, wie dies geschehen solle, wenn die Bushaltestellen zwischen den wichtigen Zentren einfach schliessen würden. Gemäss der Antwort der Regierung solle der Umbau einer Bushaltestelle nach geltenden gesetzlichen Vorlagen 200'000 Franken und mehr kosten. Dabei sei die Frage der Verhältnismässigkeit zu stellen. So müssten die Standards hinterfragt werden und ob Sanierungen nicht eine einfachere Lösung wären. Darum verlange er, dass künftig bei einer Schliessung von Bushaltestellen ausserhalb der Agglomeration vermehrt Rücksicht genommen werde. Daniel Keller unterstützt im Namen der SVP-Fraktion den Antrag der Regierung auf Ablehnung des Postulats. Konkret spreche man hier über die Schliessung einer einzelnen Bushaltestelle in der Landschaft. Er bezweifle, dass sich das Anliegen auf der für kantonsrätliche Geschäfte und Kompetenzen anzustrebenden Flughöhe befinde. Solche Massnahmen seien abgestimmt auf das öV-Konzept respektive auf den öV-Bericht. In aller Regel würde auch eine Absprache mit den betroffenen Gemeinden vorliegen. Im Vordergrund würden allerdings die gesetzlichen Grundlagen im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit stehen. Ebenso die wirtschaftlichen Gründe. Das Postulat sei aus rein ordnungspolitischen Gründen abzulehnen.

Yvonne Zemp sagt, damit der öV weiterhin attraktiv bleibe, müssten die Haltestellen weiterhin in einer genügend kurzen Distanz vorhanden sein. Dies müsse auch in weniger dicht besiedelten Gebieten und an Orten, wo die Frequenzen weniger hoch seien, der Fall sein. Die SP-Fraktion unterstütze deshalb das Postulat. Ohne die Abdeckung der Haltestellen werde die Nutzung des öV unattraktiv. Rechtlich sei es nicht notwendig, eine schwach frequentierte Haltestelle behindertengerecht auszubauen. Damit könnten die Kosten zur Erstellung einer solchen Haltestelle auch tiefer gehalten werden. Besonders Haltestellen für den Transport der Schulkinder seien aufrechtzuerhalten, damit auch die Integration der Schülertransporte ins öV-Konzept gewährleistet werden könne. Es sei sinnlos, wenn nach dem Bus noch ein zweiter Schulbus hinterher fahren müsse, um am Strassenrand, wo keine Bushaltestellen stehen würden, die Kinder aufzuladen. Es sei der SP-Fraktion aber auch bewusst, dass dies ein finanzielles Thema sei und der Kanton und die Gemeinden die Mehrkosten für diese Haltestellen aufbringen müssten. Aus Sicht der SP-Fraktion sei dies aber sinnvoll eingesetztes Geld, um den öV attraktiv zu halten. Man stehe voll und ganz hinter der Förderung des öV. Fabian Peter betont, dass sich die FDP-Fraktion für eine gute Grundversorgung im öV im ganzen Kanton einsetze. Die Mobilitätsbedürfnisse wie auch die Bevölkerung seien gewachsen. Man müsse deshalb mit den vorhandenen Ressourcen einen möglichst grossen Nutzen für die Bevölkerung erzielen. In Bezug auf die spezielle Bushaltestelle in Innerrain sei die Antwort der Regierung schlüssig. Man habe die Verkehrssicherheit überprüft und müsse aufgrund des Rad- und Gehwegkonzeptes nun einen Ausbuchtung für rund eine Viertelmillion Franken machen. Er könne auch nicht überprüfen, ob dies realistisch sei. Die öV-Konzepte würden vorsehen, dass es diese Bushaltestelle nicht mehr brauche, weil es relativ wenig Ein- und Aussteiger gebe und zumutbar sei, im Bereich von 850 bis 1000 Metern den Weg zur nächsten Haltestelle zurückzulegen, insbesondere dann, wenn es einen neuen Rad- und Gehweg gebe. Die FDP-Fraktion glaube deshalb, dass es in diesem Fall angemessen sei, die Bushaltestelle zu streichen. Dieser Entscheid sei vor allem auch dadurch beeinflusst worden, dass die Standortgemeinde gesagt habe, dass es diese Haltestelle nicht mehr brauche. Er glaube, die Standortgemeinde könne am besten beurteilen, ob es dort eine Bushaltestelle brauche oder nicht. Die Gemeinde sei schliesslich auch am Kostenverteiler beteiligt, und die Gemeindeautonomie sei zu wahren.

Monique Frey sagt, es gehe nicht spezifisch um diese Bushaltestelle, sondern grundsätzlich darum, welche Haltestellen man im Kanton noch erhalten wolle. Eine Haltestelle zu erhalten, werde immer finanzielle Aufwendungen nach sich ziehen. Diese Bushaltestelle sei an einer Buslinie, die sehr gut frequentiert sei. Der Bus fahre so oder so dort durch, egal ob nun je-

mand einsteige oder nicht. Wie gesagt möchte die Gemeinde Emmen diese Haltestelle nicht mehr erhalten. Soviel sie wisse, sei dies bereits die zweite Haltestelle, die die Gemeinde Emmen aufheben wolle. Bereits bei einer anderen Haltestelle sei es darum gegangen, wie diese mit einem Rad- und Gehweg kombiniert werden soll. Es gebe beispielsweise auch die Möglichkeit, dass der Bus in der Strasse halte und der Rad- und Gehweg parallel daneben vorbeiführe. Der Kanton sei aber teilweise nicht bereit, solche Haltestellen einzurichten, weil dann auch die Autos hinter dem Bus anhalten müssten. Dies sei aber eine interessante Variante, auch gleichzeitig als Dosiersystem. Die Grüne Fraktion wolle keine Schliessung von Bushaltestellen. Man wolle ein integriertes System. 1000 Meter Fussweg seien rund eine Viertelstunde laufen. Dies heisse, dass die Leute den Bus nicht mehr brauchen würden. Man würde so eine Schleuse öffnen und nach und nach im öV Abbauen. Auf dieser Strecke habe es etliche Bushaltestellen, die weniger stark frequentiert seien.

Michèle Graber sagt, dass der öV zusammen mit dem Langsamverkehr prioritär zu behandeln sei. Zunehmende Bedürfnisse von Mobilität könnten längerfristig nur so abgedeckt werden. Jede geschlossene Bushaltestelle führe zwangsläufig zu mehr MIV. Im Rahmen der Strassensanierung habe die Überprüfung ergeben, dass Sicherheitsmängel bestehen würden. Eine Sanierung würde 250000 Franken kosten. Die Bushaltestelle würde rund fünfmal täglich benutzt, was heisse, dass der Bus zwei bis drei Mal dort halte. Der Regierungsrat argumentiere damit, dass es unwirtschaftlich sei, diese Investitionen bei derart niedriger Frequentierung zu tätigen. Die Investitionskosten seien zu hoch. Es frage sich aber, ob diese Normen bei einer derart tiefen Frequentierung immer bis auf den letzten Millimeter eingehalten werden müssten. Die GLP-Fraktion sei überzeugt, dass es einfacher und günstiger gehen würde. Man werde diesbezüglich auch künftig häufig vor dieser Problematik stehen. Die GLP-Fraktion sei für die Überweisung des Postulats.

Im Namen des Regierungsrates sagt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng, dass er froh sei, dass der Postulant wenigstens teilweise mit der Antwort des Regierungsrats einverstanden sei. Generell stelle er aber eine Diskrepanz fest, wenn er an die Diskussionen zum Planungsbericht über den öV denke. Damals sei die Erhöhung des Kostendeckungsgrades als Ziel gesetzt worden. Man habe auch Sparaufträge erteilt. Jetzt wehre man sich gegen die Streichung einer äusserst wenig genutzten Haltestelle. Dem Verkehrsverbund müsse es möglich bleiben, bestehende Haltestellen zu hinterfragen, wenn man den Kostendeckungsgrad erhöhen wolle. Es seien 880 Haltestellen vorhanden. Es sei gesagt worden, dass diese Haltestelle im Zusammenhang mit der Attraktivität der Gemeinde stehen würde. Der Regierungsrat würde aber keine Bushaltestelle schliessen, wenn die Gemeinde damit nicht einverstanden wäre. Die Verhältnismässigkeitsüberlegung sei aber auch von der Gemeinde gemacht worden. Er staune wegen Aussagen, dass die Realisierung von Haltestellen auch einfacher möglich sei. Er wolle deshalb daran erinnern, dass der Kanton die Bauvorschriften einzuhalten habe, insbesondere wenn es um die Behindertengesetzgebung gehe. Der öV bleibe attraktiv. 800 bis 1000 Meter würden eine zumutbare Distanz bedeuten, insbesondere bei einem neuen und sicheren Radweg. Es würde teilweise zu einseitig überlegt. Wenn Haltestellen mit wichtigen Erschliessungsfaktoren erhalten bleiben sollten, dann müsse man diese Haltestelle schliessen. Sie habe definitiv keine wichtige Erschliessungsfunktion. Um den öV weiterentwickeln zu können und Handlungsfreiheit zu haben, bitte er deshalb darum, das Postulat abzulehnen.

Der Rat erklärt das Postulat mit 48 zu 40 Stimmen erheblich.