



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 20. März 2023
Kantonsratspräsident Born Rolf

P 846 Postulat Bärtsch Korintha und Mit. über Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrades in Autos / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.
Korintha Bärtsch hält an ihrer Motion fest.

Korintha Bärtsch: In der Sache sind wir uns einig: Es ist vollkommen widersinnig, dass während der Rushhour in fast allen Autos, genauer in 94 Prozent, nur eine Person im Wagen sitzt, obwohl fünf Personen Platz hätten. Das ist höchst ineffizient und ein grosser Verursacher von Stau. Das Problem liegt in der Rushhour am Morgen und am Abend, wenn sich auf den Strassen sowieso zu viele Autos befinden. Dort liegt aber auch das grösste Potenzial. Es sind die Pendlerstrecken, die davon betroffen sind. Der Besetzungsgrad könnte dort erhöht werden, wo mehrere Personen an den gleichen Ort pendeln. Es gibt zahlreiche Anreizmöglichkeiten, um den Besetzungsgrad der Autos zu erhöhen. In meinem Postulat habe ich entsprechende Möglichkeiten aufgeführt, und auch der Regierungsrat führt in seiner Stellungnahme entsprechende Massnahmen auf. Der Regierungsrat erklärt, dass es viele Massnahmen gibt, die den Besetzungsgrad erhöhen könnten. Er schreibt auch, dass er explizit ab Mitte Mai 2023 den Besetzungsgrad von Autos mit Massnahmen im Programm Gesamtmobilität erhöhen will. Ähnlich viele Möglichkeiten wie Massnahmen, um dieses Ziel zu erreichen, gibt es für den Regierungsrat auch im Umgang mit diesem Postulat. Wenn der Regierungsrat will, dass in dieser Sache wirklich etwas geht, ist die Erheblicherklärung eine Möglichkeit. Eine andere Möglichkeit ist die teilweise Erheblicherklärung, wenn die Umsetzung im Rahmen der Gesamtmobilität erfolgen soll. Der Regierungsrat lehnt das Postulat wegen Erfüllung ab, weil die weitere Behandlung des Anliegens genau so vorgesehen ist, wie im Postulat beschrieben. Der Regierungsrat lehnt das Postulat ab, weil er nichts machen will, obwohl er das Problem des tiefen Besetzungsgrades auch als Problem mit Verbesserungspotenzial betrachtet und es eigentlich angehen will. Die regierungsrätliche Beurteilung liegt auch dann schräg in der Landschaft, wenn man die Schlussfolgerungen in der Stellungnahme des Regierungsrates zum Postulat P 854 von Gaudenz Zemp liest: «Zusammenfassend halten wir fest, dass die Thematik bereits einen hohen Stellenwert aufweist und in den laufenden Planungen – insbesondere im Projekt Zumolu – berücksichtigt respektive weiterentwickelt wird. In diesem Sinn beantragen wir Ihnen, das Postulat erheblich zu erklären.» Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Die G/JG-Fraktion ist überzeugt, dass es richtig ist, bereits heute stärker darüber nachzudenken, mit welchen Massnahmen der Besetzungsgrad der Autos erhöht werden kann und somit ein grosses Potenzial zur Reduktion der Verkehrsmenge ausgeschöpft werden könnte. Wir halten deshalb am Postulat fest.

Martin Birrer: Die Haltung der Regierung zum Postulat von Korintha Bärtsch können wir unterstützen und werden es ablehnen. Es wird ganz klar aufgezeigt, dass es die geforderte

Überprüfung gar nicht braucht, da verschiedene Projekte am Laufen sind.

Park-and-Pool-Anlagen sowie Park-and-ride-Anlagen bestehen bereits, Angebot wie Taxito sind am Laufen. Die Stellungnahme zeigt aber, dass vor allem rechtliche Schwierigkeiten auftreten: Wie soll man die Bevorzugung von solchen Fahrzeugen überprüfen und kontrollieren? Wir sind der Meinung, dass der Kanton keine Vorschriften machen sollte, wenn überhaupt, soll er Anreize und nicht neue Gesetze und Regeln schaffen.

Daniel Gasser: Ich spreche zum Postulat P 846 sowie zur Motion M 834. Sowohl die Höhe des Besetzungsgrades im Auto als auch Mobility-as-a-Service (MaaS) sind für die Mitte-Fraktion sehr spannende Ansätze für die Zukunft. Wie ich bereits in meinem Eintretensvotum zur Botschaft B 140 erklärt habe, gehört diese Frage nicht hierhin, sondern ins Programm Gesamtmobilität. Wir wollen für die Erarbeitung des Programms Gesamtmobilität auf keinen Fall jetzt schon etwas festlegen, das uns später vielleicht noch bessere Lösungen verbaut. In diesem Sinn sind wir gespannt, wie die Regierung die Anliegen der beiden Vorstösse ins Programm Gesamtmobilität aufnimmt, aber zum heutigen Zeitpunkt lehnen wir sowohl das Postulat P 846 wie auch die Motion M 834 ab.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion unterstützt das Postulat grossmehrheitlich. Es geht um die Flächeneffizienz. Wenn während der Stosszeiten in jedem Auto zwei statt nur eine Person sitzen, gewinnen wir mit sehr wenig Aufwand sehr viel. Dieser Prüfauftrag kann in die zukünftigen Überlegungen eingebaut werden.

Armin Hartmann: Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat ab. Ich kann mich meinen Vorrednern anschliessen. Es braucht keine Überprüfung. Was möglich ist, läuft bereits. Es ist niemand freiwillig allein im Auto unterwegs. Dort, wo es geht, ist man schon gemeinsam unterwegs. Die Hürde, täglich gemeinsam zur Arbeit zu fahren, ist sehr hoch: Jemand muss plötzlich nach Hause, weil das Kind krank ist oder man arbeitet den halben Tag im Homeoffice. Auch in den USA werden die Carpool Lanes nicht voll genutzt. Ich stelle es mir zudem schwierig vor, wie das im städtischen Kontext gehen soll. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es auf der rechten Seite eine Spur für den Bus und das Taxi gibt, zusätzlich die von Gaudenz Zemp vorgeschlagene Spur für den Wirtschaftsverkehr, dann eine Spur für Carpooling und eine letzte für den Rest, der eigentlich gar nicht mehr mit dem Auto kommen darf. Wir beurteilen das als schwierig.

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

Fabian Peter: Ein erhöhter Besetzungsgrad im motorisierten Individualverkehr (MIV) – also mehr Personen im gleichen Fahrzeug – sorgt für weniger Fahrzeuge und ein leistungsfähigeres Gesamtsystem. Da sind wir uns einig. Diese Fahrgemeinschaften dürfen aber nicht zum Selbstzweck gebildet werden. Ziel ist es, dass Personen, welche die gleiche Strecke fahren, nicht einzeln in einem Fahrzeug sitzen. Es soll auch keine Konkurrenz zum öV entstehen, die wir sogar noch fördern. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, den Besetzungsgrad in den Autos zu erhöhen: Bevorzugung der besser besetzten Autos auf der Strasse, Appelle, Mitnahmesysteme und noch weitere mehr. Bei einigen Massnahmen, die auch praktisch umsetzbar sein müssen, ist auch die rechtliche Machbarkeit nicht überall gegeben, oder es ist nicht ein Anliegen der Regierung, diese gegeben zu machen. Am besten funktionieren Anreizsysteme. Der Bund möchte beispielsweise die Machbarkeit von Mobility Pricing prüfen. Wir rechnen mit einem Projektstart in einem Jahr. Darüber haben wir hier auch schon diskutiert, und es ist eine Mehrheit vorhanden. Unser Kanton hat bereits heute Massnahmen eingeführt, die zu einer höheren Besetzung von Fahrzeugen führen: zwei Park-and-Pool-Anlagen, das Mitnahmesystem Taxito oder die Mobilitätsmanagementstrategie «Luzernmobil». Wir beobachten die Thematik und die Erfahrungen mit Mobility Pricing, Fahrstreifen für Carpooling und digitalen Möglichkeiten weiter. Wir nehmen allenfalls auch einzelne Teile daraus mit. Aber zum heutigen Zeitpunkt wollen wir uns nicht verpflichten. Aus diesen Gründen lehnen wir das Postulat ab.

Der Rat lehnt die Motion mit 68 zu 36 Stimmen ab.