

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 4. Dezember 2023
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

P 1053 Postulat Schneider Andy und Mit. über öV-Angebotsstufe 2 im Entwicklungsschwerpunkt Rothenburg (ESP Rothenburg) / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung wegen Erfüllung.
Andy Schneider hält an seinem Postulat fest.

Andy Schneider: Ich kann die Begründung des Regierungsrates über die Ablehnung wegen Erfüllung nicht nachvollziehen. Die öV-Angebotsstufe 2 ist nicht erreicht. In der Stellungnahme des Regierungsrates wird auf verschiedene Untersuchungen hingewiesen, von denen wir keine Kenntnis haben. Es stimmt nicht, dass die Gemeinde Rothenburg kein Interesse an der Idee einer Fussgänger-/Velobrücke ab Haltestelle Ikea über die Bahnanlagen in Richtung Pistor hat. Die Idee einer Untertunnelung für den Ringverkehr mit Buserschliessung für den ganzen Entwicklungsschwerpunkt Rothenburg (ESP Rothenburg) stammt nämlich vom Gemeinderat Rothenburg. Aus unserer Sicht bestehen grundlegende Unklarheiten bei der Auslegung der öV-Güterklassen, der Berechnungsmethode des Bundesamtes für Raumentwicklung (Are) und dem Geoportal des Kantons Luzern. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) hat bei seiner Einsprache zum Bauprojekt Pistor dargelegt, dass die Angebotsstufe 2 für den ganzen ESP Rothenburg nicht erfüllt ist. In der Konsequenz wurde die Firma Pistor zusammen mit der Gemeinde verpflichtet, auf eigene Kosten einen Werkbus zu finanzieren, vorerst befristet auf drei Jahre. Die Kosten belaufen sich auf insgesamt 1 Million Franken. Der Regierungsrat erklärt in seiner Stellungnahme, dass die Angebotsstufe im Grossen und Ganzen erfüllt sei. Es bestehen aber noch wesentliche Lücken, gerade auf der Westseite ist die Lösung mittels öV nicht erfüllt. Der Bus verkehrt lediglich auf Seite Ikea. Der VCS bezieht sich auf das Bundesgesetz und die Schweizer Norm. Die Schweizer Norm bezieht sich auf die Berechnungsmethodik des Are. Das Are spricht von öV-Güteklassen A, B sowie C. Der Kanton Luzern spricht von den Angebotsstufen 1 bis 5. Wie hängen diese unterschiedlichen Berechnungsmethoden zusammen? Wie lassen sie sich vergleichen? Bei den Abklärungen zusammen mit dem Rechtsdienst des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes (BUWD), dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) und dem zuständigen Mitarbeiter der Dienststelle Raum und Wirtschaft (Rawi) haben wir keine schlüssigen Antworten erhalten. Jede kantonale Stelle reicht die heisse Kartoffel weiter. Wir wünschen uns, gemeinsam an einen Tisch zu sitzen und dass uns eine Person aus dem BUWD die Situation transparent und schlüssig erklärt. Es geht insbesondere darum, Klarheit darüber zu erhalten, auf welcher Stufe wir uns bei der weiteren ESP-Angebotsplanung Siedlung und Verkehr befinden. Der Kanton ist Teil dieser Planungsvereinbarung. Er muss ein grosses

Interesse daran haben, dass sich die anspruchsvolle Verkehrssituation zusammen mit allen involvierten Playern jetzt und in Zukunft bewältigen lässt. Ansonsten wird der Bund, also das Bundesamt für Strassen (Astra), die Weiterentwicklung des ESP Rothenburg blockieren. Es ist weder im Interesse des Kantons, noch der Wirtschaftsförderung, noch von LuzernPlus und der Gemeinde, dass dieser Fall eintritt. Ich erwarte vom Kanton, dass er seine Verantwortung wahrnimmt, eine Vorinvestition macht und den öV unabhängig von der Angebotsstufe unterstützt. Ich bitte Sie, der Erheblicherklärung zuzustimmen.

Simon Howald: Mit dem Postulat wird gefordert, das öV-Angebot im ESP Rothenburg weiter auszubauen, so dass im ganzen Gebiet die Angebotsstufe 2 erreicht wird. Wie im Postulat richtigerweise aufgeführt, ist die Erschliessung mit dem öV und dem Langsamverkehr für die Weiterentwicklung des ESP Rothenburg zentral. Es ist davon auszugehen, dass ohne eine massive Verstärkung des öV bald keine Weiterentwicklung des ESP Rothenburg möglich sein wird, dies nicht aus irgendwelchen ideologischen Gründen, sondern wegen der reinen Macht der faktischen Physik. Um mehr Menschen bei gleichbleibenden Platzverhältnissen auf den Strassen ins Gebiet zu bringen, ist eine Förderung des flächeneffizienten öV unabdingbar. Der Regierungsrat schreibt in seiner Stellungnahme, dass die öV-Angebotsstufe 2 übertroffen sei. Allerdings besteht dabei ein technisches Problem: Die Haltestelle Ikea ist derzeit auf der Seite, wo die Pistor angesiedelt ist, nicht zugänglich, weil die SBB-Linie eine scharfe Trennung darstellt. Der in der Stellungnahme gewählte Kreis ist nur aus der Luft gesehen korrekt. Mit anderen Worten: Für einen Fussgänger ist die Haltestelle auf direktem Weg nicht erreichbar, folglich ist der eingezeichnete Kreis fragwürdig. Die Firma Pistor erreicht die geforderte Güteklasse also nicht. Der in der Stellungnahme erwähnte Werkbus entschärft das Problem leicht, er ist jedoch auf drei Jahre befristet und somit keine langfristige Lösung. Aus diesen Gründen ist der gewünschte Umsteigeeffekt kaum zu erreichen, und das Problem des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verschärft sich weiter. Deshalb stimmt die GLP-Fraktion der Erheblicherklärung zu.

Sabine Wermelinger: Für den ESP Rothenburg muss zweifellos ein optimales öV-Angebot – eine Verkehrsdrehscheibe – vorhanden sein. Im Postulat wird für den ESP Rothenburg die öV-Angebotsstufe 2 gefordert. Die Regierung führt in ihrer Stellungnahme aus, dass dieses Angebot grösstenteils bereits auf der Stufe 3 und 4 liegt, was einem besseren Angebot als dem im Postulat geforderten entspricht. Die Forderung ist somit mehr als erfüllt. Zusammenfassend hält die Regierung fest, dass das öV-Angebot im Rahmen der infrastrukturellen und finanziellen Möglichkeiten sowie in Abhängigkeit vom Nachfragepotenzial und vom Bahnangebot weiterentwickelt wird. Der ESP Rothenburg ist noch nicht fertig entwickelt. Über die aktuelle Nachfrage respektive Auslastung des bestehenden öV-Angebots wissen wir wenig. Wir hoffen aber, dass es rege genutzt wird. Der VVL prüft offenbar laufend sämtliche Möglichkeiten für eine Optimierung. Zudem sind auch private Firmen mit Mobilitätskonzepten und -lösungen gefordert. Es gilt zudem zu beachten, dass es im Kanton Luzern mehrere Entwicklungsschwerpunkte mit ähnlichen Angebotslücken gibt. Wenn der ESP Rothenburg eine Angebotsverbesserung erhalten soll, müsste dies bei den anderen ESP ebenfalls vollflächig erfolgen, was aber nicht verhältnismässig ist. Zu den wichtigsten Massnahmen des aktuellen öV-Berichtes gehören dichtere Taktintervalle bei Bussen, sofern die Nachfrage dies erfordert. Eine gewisse Auslastung sollte aus unserer Sicht jeweils bereit gegeben sein, bevor das Angebot ausgebaut wird. Es ist weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll, wenn halbleere Busse im Viertelstundentakt fahren. Die FDP-Fraktion hat das Postulat vertieft diskutiert. Wir folgen grossmehrheitlich der Regierung und lehnen das Postulat wegen Erfüllung ab. Es wird auch angeregt, dass die Gemeinde oder die

Betroffenen ihre Bedürfnisse und Anliegen jeweils bei der Fahrplanvernehmlassung offiziell einbringen.

Gian Waldvogel: Die GLP-Fraktion stimmt der Erheblicherklärung zu. Die Diskussion zeigt mir, dass wir noch nicht dort sind, wo wir sein sollten, nämlich den öV konsequent zu fördern und ein konsequentes Umsteigen auf den öV zu erreichen. Wahrscheinlich sprechen sich auch nicht alle Akteure miteinander ab, so scheint es mir jedenfalls beim ESP Rothenburg zu sein. Bis 2040 sollen dort 10 000 Arbeitsplätze entstehen. Die Bevölkerung unterstützt diese Entwicklung und hat 2023 sehr deutlich einer Teilrevision der Ortsplanung zugestimmt. Unter anderem plant die Pistor eine massive Erweiterung ihres Standorts. Diese Entwicklung wird zurzeit gehemmt und ist sogar gefährdet, weil man es nicht schafft, das öV-Angebot so auszubauen, dass ein Umsteigen auf den öV erfolgt. Das aktuelle öV-Angebot ist für die Pendlerinnen und Pendler nicht attraktiv genug. Die Bushaltestellen sind nicht einfach zu erreichen, da sich die SBB-Gleise dazwischen befinden. Ich frage mich deshalb schon, auf welcher Grundlage man dieses Angebot plant. Wir müssen vorwärtsmachen und Mittel zur Verfügung stellen, damit dieses öV-Angebot funktionsfähig und alltagstauglich ist. Es ist zu kurz gegriffen, einfach auf die Nachfrage zu warten. Wir müssen jetzt in einen attraktiven öV investieren, damit ein Umsteigen auf den öV stattfindet. Wir fordern ein besseres öV-Busangebot und die finanziellen Mittel dazu.

Roger Zurbriggen: Der Kanton hat mit dem 12-Millionen-Franken-Kredit für den Ausbau der Lohren-Kreuzung eine wichtige strategische Weichenstellung für die öV-Erschliessung des Bahnhofs Rothenburg Station getätigt. Diesen Kredit haben wir in der Januar-Session 2023 gutgeheissen. Mit dem Ausbau dieser Kreuzung wird gewährleistet, dass die Strassenkapazitäten vorhanden sind, wenn das Busangebot erhöht werden muss. Insbesondere wegen der Autobahneinfahrt Rothenburg sind wir nämlich bereits heute zeitweise an der Kapazitätsgrenze der Strassenzubringer rund um den Bahnhof Rothenburg Station. Einerseits erscheint uns die Stellungnahme der Regierung schlüssig. Die öV-Situation rund um den ESP Rothenburg ist auf dem Radar. Wenn der Taktfahrplan mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) von 30 auf 15 Minuten beschleunigt wird, müssen die Busanbindungen definitiv angepasst werden. Das ist aber noch in weiter Zukunft. Wir dürfen den geplanten DBL nicht als politischen Wartesaal benutzen, um mit Anschlusslösungen zuzuwarten. Stattdessen müssen wir den DBL als politische Baustelle verstehen und proaktiv auf dessen Realisierung hinarbeiten. Dieses Hinarbeiten auf den DBL erstreckt sich über die verschiedenen Expertenebenen von Bund, Kanton und Gemeinden und betrifft die nationalen Strassen und Bahnnetze, die Kantonsstrasseninfrastruktur, die Erschliessung für Velo und Fussgänger sowie das Busangebot. Die Mitte-Fraktion sieht die Koordination über all diese staatspolitischen und verkehrsbetreibenden Ebenen ganz klar bei der Regierung. Der Gemeinderat von Rothenburg sieht entgegen der Stellungnahme der Regierung die Erreichung der öV-Angebotsklasse 2 im ESP Rothenburg als nicht gegeben. Mit der Erheblicherklärung des Postulats fordern wir einen runden Tisch, der zu einer allseitigen Klärung der Sachlage und einer allfälligen Identifikation von Defiziten hinsichtlich der öV-Angebotsstufe 2 im ESP Rothenburg führt. Die Mitte-Fraktion stimmt der Erheblicherklärung zu.

Martin Waldis: Das öV-Angebot im ESP Rothenburg soll vom Kanton speziell gefördert werden. Es wäre von Vorteil, wenn wir generell eine kantonale und nicht eine örtliche Förderung wie beispielsweise in Rothenburg vornähmen. Die Regierung lehnt das Postulat wegen Erfüllung ab. Im Rahmen der infrastrukturellen und finanziellen Möglichkeiten werden das Gesamtangebot und vor allem das Bahnangebot weiterentwickelt. Das im Postulat formulierte Anliegen ist somit bereits erfüllt. Die Mehrheit der SVP-Fraktion folgt der

Regierung und lehnt das Postulat wegen Erfüllung ab

Ruedi Amrein: Ich gehöre dem Vorstand von LuzernPlus an. LuzernPlus ist bei der Entwicklung des ESP Rothenburg stark eingebunden. Wir haben die Rückmeldung erhalten, dass die verlangte öV-Verbindung nicht gegeben ist. Östlich der Bahngleise ist das öV-Angebot sehr gut, aber auf der linken Seite nicht. Das heisst, dass die Betroffenen vom Bahnhof aus 1 Kilometer zu Fuss zurücklegen müssen. Eine befristete Überbrückung erfolgt bereits. Es ist aber nicht die Meinung, dass in solchen Situationen die Gemeinde den Verkehr organisieren muss. Später können ja sogar Erträge daraus fliessen, ein aktuelles Beispiel ist Kriens. Der Kanton erhält auch einen Teil dieser Erträge. Im Moment droht eine Blockierung durch das Astra. Andererseits möchten sich weitere Firmen dort ansiedeln. Wir sollten diese Chance also nutzen. Es hilft nichts zu sagen, dass sich andere ESP in der gleichen Lage befinden. Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, der Erheblicherklärung zuzustimmen.

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

Fabian Peter: Das Gebiet um den Bahnhof Rothenburg ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt, einer von vielen im Kanton Luzern. Eine Verkehrsdrehscheibe für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velos, und den MIV ist daher für den ESP Rothenburg unabdingbar. Der ESP liegt grösstenteils in der öV-Angebotsstufe 3 und 4. Die öV-Erschliessung ist nicht ganz ideal, deshalb hat der VVL in den letzten Jahren mehrere Studien durchgeführt. Der VVL ist im Kanton Luzern für die Planung und Bestellung des öffentlichen Verkehrs zuständig. Der Verbundrat bestimmt auch das Angebot und ist zusammengesetzt aus Vertretungen des Kantons und der Gemeinden. Die Finanzierung erfolgt 50:50. Auf dem Bahnnetz haben wir leider keine zusätzlichen Kapazitäten ausser dem Doppelstockzug, der neu auf der Linie Luzern–Olten verkehren wird. Das bedeutet aber nicht häufigere Verbindungen, sondern nur mehr Plätze. Das Buskonzept 2020 ist in die Zukunft gerichtet. Diesen Frühling haben wir hier im Rat den öV-Bericht behandelt. Ich glaube das sind die richtigen Instrumente, um diese Themen anzugehen. Es ist nachvollziehbar, dass man sich an diesem ESP ein zusätzliches öV-Angebot wünscht. Das verstehe ich, aber es gibt noch viele andere Gemeinden, die auch häufigere und bessere öV-Verbindungen möchten. Der Verbundrat hat die Aufgabe, sich unter Abwägung von Kosten und Nutzen dieser Aufgabe anzunehmen. Ich bin etwas erstaunt zu hören, dass wir nicht miteinander sprechen würden. Wenn Sie den Begriff «ESP Rothenburg» googeln, kommt als erstes die Planungsvereinbarung, die wir im Juni 2023 unterschrieben haben und die ich selbst unterzeichnet habe. Die Standortgemeinden Rothenburg und Emmen, LuzernPlus, die Wirtschaftsförderung Luzern, das Astra und der Kanton Luzern bekennen sich mit der gemeinsamen Planungsvereinbarung dazu, die gemeindeübergreifende Abstimmung rund um den ESP Rothenburg kooperativ anzugehen. Insbesondere wird die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung hinsichtlich der Verkehrsentwicklung beleuchtet. Den runden Tisch gibt es also schon. Mit der Planungsvereinbarung zusammen finden Sie übrigens auch alle Dokumente inklusive der Fotodokumente des ersten Workshops. Ich bitte Sie zu sehen, dass wir uns mit dieser Frage bereits befassen. Ich habe Verständnis, dass in Rothenburg noch keine volle Zufriedenheit herrscht, aber die Prozesse sind im Gang. Die finanziellen Mittel werden irgendwo legitimiert werden müssen und sind auch beschränkt. Der Verkehrsverbund wird diese nach bestem Wissen und Gewissen einsetzen. Wir sind der Meinung, dass wir uns mitten im Prozess befinden und beantragen deshalb die Ablehnung wegen Erfüllung. Wir wollen auch weitere Verbesserungen, müssen diese aber auch finanzieren können. Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen.

Der Rat erklärt das Postulat mit 62 zu 43 Stimmen erheblich.