



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 19. September 2022
Kantonsratspräsident Born Rolf

M 668 Motion Birrer Martin und Mit. über die Sicherstellung ausreichender Parkplatzkapazitäten in den Gemeinden / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Erheblicherklärung als Postulat.
Isabella Schwegler-Thürig, Andràs Özvegyi und Korintha Bärtsch beantragen Ablehnung.
Martin Birrer hält an seiner Motion fest.

Martin Birrer: Besten Dank dem Regierungsrat für die Stellungnahme zu dieser Motion. Mit der Reduktion von Parkplätzen möchte man an verschiedenen Orten auf einen Schlag Autofahrten vermindern, ja man möchte sie verhindern. Ich denke, dies ist der falsche Weg, deshalb halte ich an der Überweisung als Motion fest. Die Stellungnahme zur Motion ist sehr breit, doch ich bin der Meinung, dass der Kern der Motion nicht erkannt wurde. Die Änderung des Gesetzes würde nämlich bedeuten, dass der Kanton sich nachher genau diese Gedanken machen könnte, die er sich jetzt gemacht hat. Der Kanton hätte die Möglichkeit, bei neuen Bauten und Investitionen die Anzahl Parkplätze selbst zu bestimmen. Heute ist es anders. Die Gemeinden geben dem Kanton vor, wie viele Parkplätze gebaut werden dürfen. Bei der kantonalen Verwaltung am Seetalplatz sind das 74 Stück. Es wird darauf verwiesen, dass rund um den Seetalplatz genügend Parkplätze vorhanden sein sollen; ob das so ist, wissen wir nicht. Gerade das Verwaltungsgebäude am Seetalplatz zeigt aber, dass alle Regionen im Kanton kantonale Bauten möchten. Sie buhlen um die kantonalen Bauten. Dieser Wille der Gemeinden zeigt, dass Kantonsprojekte willkommen sind. Auch die Stadt Luzern ist als Zentrum des Kantons prädestiniert für kantonale Investitionen. Auch die Stadt Luzern sollte aus unserer Sicht hier keinen Extrazug fahren. Auch die Stadt Luzern sollte für den motorisierten Verkehr in einem vernünftigen Rahmen erreichbar sein. «Wer zahlt, befiehlt» – so würde ich die Motion nicht deuten. Doch der Kanton sollte dort, wo er investiert, auch sagen können, wie viele Parkplätze er will. Wenn das mehr sind, als die gemeindeeigenen Parkplatzreglemente erlauben, sollen sie überstimmt werden können. Bitte bedenken Sie, dass bis ins Jahr 2050 X Millionen in den Strassenbau investiert werden. Diese Strassen werden bis dann nicht nur mit Vehikeln mit einem Verbrennungsmotor befahren, und genau die wenig gewünschten Parkplätze werden dann auch durch andere Fahrzeuge gebraucht und besetzt. Der Kanton Luzern ist urban, aber auch ländlich, und die Distanzen können nicht alle immer mit dem öV bewältigt werden. Öffentliche Institutionen sollen mit einem angemessenen Parkplatzangebot ausgestattet werden. Die FDP-Fraktion wird diese Motion überweisen und unterstützen. Uns ist es wichtig, dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmer nicht gegeneinander ausgespielt werden. Unterstützen Sie bitte diese Motion, danke.

Isabella Schwegler-Thürig: Die vorliegende Motion stellt ohne dringende Notwendigkeit eine ungerechtfertigte und überdimensionierte Einmischung in die Gemeindeangelegenheiten dar. Mit kreativen, unkomplizierten und zeitlich begrenzten

Lösungen, zum Beispiel einspurigen Strassenabschnitten, sind die Gemeinden heute durchaus in der Lage, auf versiegelten Flächen genügend Parkplätze für Veranstaltungen zu schaffen. Interessierte können sich gerne bei meiner Wohngemeinde Wauwil informieren. Aus Sicht der SP werden die Luzerner Gemeinden als Ganzes vorgeschoben, geht es doch einerseits nur darum, eine Redimensionierung von Parkplätzen während und nach der Bauphase des Durchgangsbahnhofs Luzern zu verhindern. Andererseits soll diese Motion dazu führen, dass beim neuen Verwaltungsgebäude am Seetalplatz mehr Parkplätze geschaffen werden sollen. Wir sind mit der Regierung darin einig, dass es eine überzeugende Lösung für die Gesamtmobilität im Raum Bahnhof Luzern und der ganzen Agglomeration Luzern braucht. Diese hat die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden angemessen zu berücksichtigen. Wir sind aber nicht darin einig, dass sich eine Anpassung der geltenden gesetzlichen Grundlagen hin zu mehr Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) jetzt und in Zukunft für die Gemeinden im Kanton aufdrängt. Bei allen grossen Infrastrukturbauten muss die Erreichbarkeit für Kurzparkierer, Lieferanten und Leute mit einer Mobilitätseinschränkung bereits heute gewährleistet werden. Die SP-Fraktion sieht wirklich keine Notwendigkeit für eine kantonale gesetzliche Regelung von Parkplätzen in den Gemeinden und beantragt daher, die Motion sowie die Erheblicherklärung als Postulat abzulehnen.

András Özvegyi: Die Motion fordert einen Gesetzesentwurf «zur Sicherstellung ausreichender Parkplatzkapazitäten in den Gemeinden» mit einer Anpassung von § 19 des Strassengesetzes. Das ist sehr offen formuliert. Im Begründungstext macht der Motionär Beispiele, die sehr verwirrend sind. Er bringt wichtige Infrastrukturen als Beispiel, aber genau diese ziehen solche Massen an Leuten an, deren Beförderung nur mit dem öV, am besten mit der Bahn, zu bewältigen ist. Das gilt weltweit, aber das gilt auch bei uns. So wird zum Beispiel die neue Sporthalle Kriens extra dort gebaut, wo der neue Bahnhof Mattenhof ist. Der Motionstext hat also schon in sich etwas Unsinniges. Die Stellungnahme des Regierungsrates geht auf die Ausgangslage, auf die gesetzliche Situation betreffend Parkierung, auf das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern und vor allem auf den Durchgangsbahnhof ein. In der Stellungnahme der Regierung ist vieles richtig, aber eigenartig ist der thematische Verlauf. Die Motion verlangt wegen Parkplätzen in den Gemeinden eine Gesetzesanpassung. Die Stellungnahme des Regierungsrates bezieht sich dann zu 75 Prozent auf Luzern und das Fazit eigentlich zu 100 Prozent auf den Durchgangsbahnhof. Im letzten Teil beim Durchgangsbahnhof schweift die Antwort dann in die Richtung ab, was die Stadt als Ersatz für das Parkhaus 1 zur Verfügung stellen soll. Dabei werden die Kriterien erwähnt: Es soll nicht in unmittelbarer Nähe sein, es soll ausserhalb der Stadt sein mit einem direkten Autobahnanschluss, und es soll direkt mit dem öV mit dem Stadtzentrum verbunden sein. Leider wird nur das komische – aus unserer Sicht untaugliche – Rollbandprojekt erwähnt, das keinen direkten Autobahnanschluss hat. Viel besser schneidet hier die Idee der Metro von 2013 ab, die genau diese Kriterien erfüllen würde. Der Regierungsrat tut darum gut daran, das geniale Projekt für unsere Region aufzunehmen. Es würde sehr viele Probleme lösen. Zu guter Letzt sagt der Regierungsrat im Fazit, aus heutiger Sicht sehe er keine Notwendigkeit, gesetzliche Grundlagen anzupassen. Trotzdem traut er sich nicht, die Motion folglich abzulehnen. Die GLP-Fraktion ist hier konsequenter und beantragt daher, die Motion abzulehnen.

Korintha Bärtsch: Parkplätze sind das Grundübel von zu viel Verkehr. Der Zusammenhang von Verkehr und einem Parkplatz ist relativ einfach: Das Auto ist nur unterwegs, wenn es auch parkieren kann. Wenn zu viele Autos unterwegs sind, dann wissen wir alle, was passiert. Dann gibt es nämlich Stau, und Stau haben wir alle nicht gerne. Die besten Massnahmen, um Stau zu verhindern, sind eine Steuerung des Verkehrs und eine Steuerung der Anzahl und des Ortes von Parkplätzen. Möchte man, dass die Leute mit dem öV an einen Zielort reisen, dann schränkt man die Anzahl der Parkplätze am Zielort ein. Das beste Beispiel, um dieses Umsteigeverhalten zu unterstützen, sind die Verkehrsdrehscheiben, unsere zukünftigen Mobilityhubs und die bewährten Park-and-ride-Anlagen. Die Anzahl Parkplätze zu erhöhen, wie das die Motion von Martin

Birrer möchte, ist eine Verkehrsvermehrungsmaschine, die allen verkehrspolitischen Strategien von den Gemeinden bis zum Bund widerspricht. Unisono ist in der Fachwelt und auch in den politischen Strategien klar, dass zukünftige zusätzliche Mobilität mit dem flächeneffizienten öV, mit dem Velo oder zu Fuss bewältigt werden soll. Man ist sich auch einig, dass man heute nicht mehr nachfrageorientiert, sondern angebotsorientiert plant, dass man den Verkehr also steuert und managt, nicht einfach neue Strassen baut und damit auch wichtiges Kulturland zerstört, so wie das der Kanton leider auch in Beromünster andenk. Es bräuchte nämlich die Umfahrungsstrasse und weitere Strassen, wenn man die Parkplatzkapazität hoch halten will. «Köpfchen statt Beton» heisst das Credo, auch wenn man die vielbeschworene Erreichbarkeit des Kantons Luzern und der Stadt Luzern gewährleisten will. Es ist auch immer wieder interessant, dass die bürgerlichen Parteien die Subsidiarität hochhalten und dafür einstehen, dass die Gemeinden, was sie selber erledigen können, auch in ihrer Kompetenz haben. Wenn dann aber die Gemeinden plötzlich anders und nicht mehr auf der stramm bürgerlichen Linie ticken, dann will man ihnen den Handlungsspielraum wegnehmen. Beste Beispiele dazu sind die kantonale Motion Rutz oder auch die Luzerner SVP, die uns auch noch eine Initiative zu Tempo 30 versprochen hat. Jetzt fordert die freiheitsliebende FDP, dass die Kompetenz der Gemeinden eingeschränkt werden und das kantonale Gesetz bestimmen soll, wie viele Parkplätze die Gemeinden erstellen müssen. Dass Martin Birrer den Begriff «ausreichend» wählt, macht die Sache nicht einfacher, im Gegenteil; was «ausreichend» bedeutet, da kann man sich lange drüber streiten, und mit grösster Wahrscheinlichkeit werden die Gemeinden und der Kanton sich nicht darüber einig sein. Parkplätze sind nicht nur Verkehrserzeugungsmaschinen, sie verbrauchen auch extrem viel Platz. Wenn man sich das beispielsweise in der Stadt Luzern veranschaulicht, so wird einem bewusst, wie ineffizient der motorisierte Verkehr und Parkplätze sind. In der Stadt Luzern gibt es nach Lustat im 2022 sage und schreibe 68 555 Parkplätze. Wenn man die Statistik weiter betrachtet, befinden sich davon 7200 im öffentlichen Raum und nicht in Parkieranlagen, sondern es sind oberirdische Parkplätze im öffentlichen Raum. Rechnen wir etwa 12 Quadratmeter pro Parkplatz, so sind das 15 Fussballfelder in der Stadt Luzern, die mit Autos «vollgestellt» sind. Das sind 12 Fussballfelder im öffentlichen Raum, die dem Verkehr zum Opfer fallen – Strassen sind hier noch nicht einberechnet – und nicht der Bevölkerung zur Verfügung stehen. Parkplätze verkleinern somit den öffentlichen Raum massiv. Wen das noch nicht genug erhitzt: Die herumfahrenden Autos und Parkplätze in der Stadt sind für den Klimawandel schwierig, sie sind versiegelt und verunmöglichen begrünte Flächen. Oder wie mein Kollege letzthin treffend sagte: Parkplätze sind die Friedhöfe der Lebensqualität. Die G/JG-Fraktion steht für Lebensqualität ein und lehnt die Motion wie auch die Erheblicherklärung als Postulat aus den dargelegten Gründen entschieden ab.

Urs Marti: Wie wir mehrfach hörten, fordert der Motionär die Sicherstellung ausreichender Parkplatzkapazitäten in den Gemeinden. Dies soll mittels Anpassung im Strassengesetz erfolgen. Das Verkehrsaufkommen im MIV, wie übrigens auch im öV, ist ungebremst und steigt immer noch stetig an. Menschen und Waren sind in Bewegung, ob wegen der Arbeit oder wegen der Transportwege von Gütern. Am stärksten ist der Anstieg aus unserer Sicht aber besonders beim Individualverkehr. Die Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Standortfaktor, dies besonders auch aus Sicht des Gewerbes und der Wirtschaft, das ist und bleibt wesentlich. Deshalb wage ich auch zu bezweifeln, dass das Grundübel die Parkplätze sind. Was der Zusammenhang zum Beton ist, verstehe ich dann ganz und gar nicht; Strassen und Plätze bestehen meist aus bituminösen Belägen. Neue Antriebsarten sind umweltschonender, benötigen aber auch mehr Platz. Im Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern wird dann auch die Mobilität unserer Gesellschaft neu angedacht. Bis die geplanten Massnahmen aber greifen, wird noch viel Wasser durch die Reuss oder durch die Luthern und Wigger hinabfliessen. Auch ist dieser Bericht noch nicht durch den Kantonsrat behandelt, und ein Umdenken benötigt wohl viele Jahre. Es braucht aber jetzt die nötigen Infrastrukturen, damit Bauten und Anlagen von öffentlichem Interesse im ganzen Kanton für alle Bevölkerungsteile erreichbar bleiben. Nebenbei: Auch der öV benötigt Parkplätze, zum

Beispiel für den Zugang der Landschaft zu Bahnhöfen und Bushubs, besonders in der Agglomeration. Die Diskussion betreffend Parking beim künftigen Durchgangsbahnhof verdeutlicht diese Problematik. Die Mitte ist sich in diesem Thema einig, es besteht Handlungsbedarf. Eine Mehrheit der Mitte-Fraktion wird deshalb – wie von der Regierung vorgeschlagen – den Vorstoss als Postulat unterstützen. Eine Minderheit wird gar die Motion unterstützen und erheblich erklären. Sie ist der Meinung, der Druck auf die Zentrumsgemeinden und den Kanton muss hochgehalten werden. Die Massnahmen sind unbedingt an die Hand zu nehmen, und die Parkplätze im öffentlichen Bereich dürfen nicht weiter reduziert werden. Besten Dank.

Willi Knecht: Martin Birrer fordert mit seiner Motion die Sicherstellung von ausreichenden Parkplatzkapazitäten in den Gemeinden, damit Infrastrukturbauten und Anlagen von öffentlichem Interesse für die Bevölkerung auch künftig erreichbar bleiben. Als Beispiel wird der Durchgangsbahnhof Luzern genannt. Die Forderung des Motionärs nach ausreichend Parkplatzkapazitäten kann die SVP-Fraktion sehr gut nachvollziehen und beurteilt sie auch als notwendig. Die SVP teilt auch die Meinung des Motionärs, dass die Anzahl Parkplätze bei Bauten der öffentlichen Hand laufend reduziert wird. Dass die Mobilität sich verändern wird, ist sicher eine Tatsache, es sollte jedoch jedem klar sein, dass auch Elektroautos auf Parkplätze angewiesen sind. Die SVP setzt sich konsequent dafür ein, dass alle Räume, auch die urbanen Räume, gut mit dem MIV erreichbar sind, dazu gehören auch die notwendigen Parkplätze. Zudem muss der Bevölkerung die freie Wahl des Verkehrsmittels zugestanden werden. Die einzelnen Verkehrsträger öV und MIV dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Am Beispiel Durchgangsbahnhof Luzern nimmt die SVP mit Befremden zur Kenntnis, dass aus bekannten ideologischen Gründen 375 Parkplätze am Bahnhof Luzern ersatzlos gestrichen werden, obwohl der Bedarf an Parkplätzen auch künftig klar nachgewiesen ist. Ein solches Vorgehen erachten wir für Gewerbe und Tourismus als wirtschaftsfeindlich und für die Mehrheit der Luzerner Bevölkerung als Nachteil, insbesondere da man weiss, dass die Mobilität aufgrund des Bevölkerungswachstums auch künftig nicht abnehmen wird. Das Postulat und die Stellungnahme der Regierung sind uns zu wenig verbindlich, aus diesen Gründen wird die SVP-Fraktion die Erheblicherklärung der Motion einstimmig unterstützen.

Hasan Candan: Das geht ein wenig zu schnell, denn Sie wissen nicht, was Sie tun. Zu Urs Brücker: Ich schreibe nicht nur forscher, ich lese auch sehr genau bei den anderen. Der Vorstoss ist ein Schuldbürgerstreik sondergleichen, er ist unsauber und ein riesiges Bürokratiemonster. Lesen Sie kurz, was da steht. Es ist eine Motion, die eine Gesetzesänderung von § 19 des Strassengesetzes verlangt. Das ist die Basis des Vorstosses, er will § 19 anpassen. Der geltende § 19 lautet: «Die Gemeinden können in einem Strassenreglement oder in einem anderen Reglement Vorschriften erlassen» – Sie kennen das alle, „können“, also die Gemeinden können. Es ist klar, es braucht Parkplätze. Auf kantonseigenem Boden hat der Kanton ein eigenes Parkplatzbewirtschaftungssystem. Aber bei diesem Vorstoss geht es um den Boden der Gemeinden. Der Vorstoss möchte, dass man im Hoheitsgebiet auf dem Boden der Gemeinden das Gesetz anpasst, und aus dem «Kann» wird nachher ein «Muss». Dann wird es lauten: «Die Gemeinden müssen in ihrem Reglement Boden sicherstellen für so und so viele Parkplätze». Das heisst indirekt, wenn das überwiesen wird – und ich bitte Sie wirklich, das abzulehnen –, dann wird eine Riesenmaschinerie in Gang gesetzt. Nach meiner Wahrnehmung setzen sich die Gemeinden sehr mit dem Parkplatzbewirtschaftungsreglement auseinander, und sie regeln das gut. Wenn nun die Motion durchkommt, werden alle 80 Gemeinden angehalten, ihr eigenes Reglement anzupassen, sodass der Kanton dort, wo er Gebäude hat, ihren Boden beansprucht und Parkplätze haben kann. Sie sehen, ich habe das Gefühl, das wollen Sie selbst nicht. Ich bitte Sie wirklich, das abzulehnen, das ist ein unüberlegter Vorstoss. Ich weiss, Martin Birrer will gerne mehr Parkplätze bei Kantonseinrichtungen, aber was das alles auslöst, ist ungeheuerlich, und ich bitte Sie darum, die Motion abzulehnen.

Markus Schumacher: Ich muss mein Wort nun an Korintha Bärtsch richten. «Köpfchen statt Beton» hast du vorhin erwähnt. «Köpfchen statt Beton» heisst aus Stadtsicht, man

verlagert das Ganze in die Agglomerationen. Ihr streicht dauernd Parkplätze, du hast von 68 000 Parkplätzen in der Stadt Luzern gesprochen, und die verlagert ihr in die Agglomerationsgemeinden mit einem Park-and-ride-System. Das heisst, wir sollen dann euren Beton haben. Oder in den Agglomerationsgemeinden sollte man dann eurem Park-and-ride-System entsprechend fahren. Wir haben in Emmen ein Parkplatzreglement. Wir regeln das bereits in Emmen, aber wir möchten nicht euren Verkehr auch noch bei uns in der Agglomeration haben. Das heisst demzufolge, dass wir gar nicht mehr Parkplätze wollen, wir wollen nur, dass ihr nicht noch mehr streicht. Wir möchten noch willkommen sein, zum Beispiel in der Stadt Luzern, und unter uns: Das sind wir heute nicht mehr. Deshalb nehme ich die Motion an.

Korintha Bärtsch: Es sind alle in der Stadt Luzern sehr herzlich willkommen. Die Stadt Luzern ist eine weltoffene Stadt, alle dürfen vorbeikommen, wir freuen uns über jede Besucherin und jeden Besucher. Es geht in diesem Postulat nicht unbedingt um die Stadt Luzern und was Markus Schumacher gesagt hat, ich verweise gerne auf seine Wohnortsgemeinde. Die Gemeinde Emmen hat ein Parkplatzreglement in die Vernehmlassung gegeben, die FDP hat eine Motion im Einwohnerrat für mehr Parkplätze gestellt. Dummerweise ist diese Motion abgelehnt worden. Man wollte die fortschrittliche Gemeinde Emmen dabei bremsen, dass sie die Steuerungen macht, die ein Verkehrsmanagement bedeuten, und dann ist die FDP – und wahrscheinlich hat die SVP das als einzige Fraktion unterstützt – dagegen vorgegangen, aber die Gemeinde Emmen als fortschrittliche Agglomerationsgemeinde hat es verstanden, dass man mit der Parkplatzanzahl eben steuert. Jetzt will man im Kantonsrat eine solche fortschrittliche Gemeinde wie Emmen übersteuern, indem man andere Regeln auf kantonaler Ebene macht. Das finden wir falsch.

Martin Birrer: Ich finde es interessant, dass ihr wisst, was ich denke. Was ich nicht fair finde, ist, wenn man sagt, es sei eine unsaubere, unüberlegte Motion. Da denke ich, da müsste man bei deinen Postulaten und Vorstössen auch überlegen, ob sie durchdacht und sauber sind. Das finde ich nicht fair.

David Roth: Es geht doch einfach darum, dass jede Gemeinde für sich bestimmen können muss, wie der Umgang mit dem knappen Gut Boden gemanagt werden kann. Da gibt es einfach verschiedene Lösungen. Vorher hörte man von der Mitte, dass das Hauptproblem das Gewerbe sei, zu dem man nicht gelangen könne; in der Stadt hat man eben darauf geschaut, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt wieder die Parkplätze beim Haus benützen müssen und diese nicht durch den Hauseigentümer teuer an Externe vermietet werden können, sondern vom Haus genutzt werden müssen, damit mehr Platz für Besucherinnen und Besucher der Stadt Luzern, aber vor allem auch mit vergünstigten Parkkarten für das Gewerbe vorhanden ist. Die SP hat in der Stadt Luzern schon beantragt, dass einzelne Parkfelder ausschliesslich für das Gewerbe ausgeschieden werden, damit sie während der Büro- oder Gewerbezeiten für das Gewerbe immer zugänglich sind und nicht für alle anderen. Wenn es um smarte Lösungen geht, kann man nicht mit Parkplätzen pro XY verfügen. Das ist der Punkt, an dem ich finde, es ist nicht korrekt, wenn der Kanton übersteuert, wenn die Herausforderungen und Konsequenzen bei den Gemeinden liegen. Das AKV-Prinzip gilt nicht nur, wenn es einem gerade in den Kram passt, sondern es gilt auch dann, wenn man einmal Kompetenzen dort abgeben muss, wo die anderen die Verantwortung auch zu tragen haben. Darum bitte ich Sie wirklich, begehen Sie keinen staatspolitischen Sündenfall, lehnen Sie die Motion ab.

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

Fabian Peter: Sie spüren es bereits: Wenn es um Parkplätze und Mobilität geht, dann wird der Puls ein bisschen höher, und ich freue mich natürlich auf die Diskussionen zum Thema Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, zur Botschaft der beiden Initiativen, die wir dann Anfang nächstes Jahr in Ihrem Rat und vorgängig in den Kommissionen beraten, das wird sicher spannend. Unser Bedürfnis, uns fortzubewegen, hat in den letzten Jahren stetig zugenommen, ich glaube, Mobilität hat auch mit Freiheit zu tun, und es ist letztlich auch ein Zeichen des Wohlstandes. Diesem gesteigerten Mobilitätsverhalten verbunden mit dem

Wachstum der Bevölkerung müssen wir mit intelligenten und gesamtheitlichen Lösungen begegnen. Es ist klar, dass wir am meisten Menschen mit dem öffentlichen Verkehr von Punkt zu Punkt bewegen können. Der öV bietet uns die Möglichkeit, gerade die Zentren zuverlässig zu bedienen; auf der Landschaft und im ländlichen Raum, wo weniger Leute dicht beieinander wohnen, ist es natürlich entsprechend schwieriger, und dort sind auch andere Verkehrsmittel gut geeignet, auch in Zukunft. Wir wollen der Bevölkerung die Wahl des Verkehrsmittels nicht vorschreiben. Natürlich braucht es gerade für private Fahrzeuge auch die entsprechenden Parkplätze bei Bahnhöfen, Bushubs oder anderen wichtigen Infrastrukturen wie Spitälern. Wir gehen hier mit dem Motionär einig, dass eine gute Erreichbarkeit zur Lebens- und Standortqualität beiträgt. Genauso zur Lebens- und Standortqualität trägt es aber auch bei, wenn der Verkehr siedlungsverträglich und vor allem auch platzsparend abgewickelt wird. Der vielfach beschränkt vorhandene Platz, vor allem im urbanen Raum, soll effizient genutzt werden. Diese Aufgabe obliegt teilweise dem Kanton. Die Parkierung selbst ist in der Regel Sache der Gemeinden, wir haben bereits darüber gesprochen. Es geht um das vielbewährte Subsidiaritätsprinzip, dass nämlich jede Aufgabe im Staat dort erledigt wird, wo die Kenntnisse vorhanden sind. Das ist bei den Parkplätzen im Grundsatz bei den Gemeinden. Da stimmt die Regierung nicht mit dem Motionär überein, wir möchten den 80 Gemeinden nicht vorschreiben, wo sie welche Parkplätze zur Verfügung stellen sollen. Der Motionär unterscheidet dann noch kantonale Bauten von anderen Bauten, zum Beispiel das zentrale Verwaltungsgebäude. Es wäre dann eine Ungleichbehandlung, wenn der Kanton für seine Bauten in den Gemeinden über eine andere Anzahl Parkplätze verfügen könnte, als es Private oder die Wirtschaft können, die sich dann an die Reglemente der Gemeinden halten müssen. Darum sehen wir das nicht. Wir können uns aber vorstellen, dass es bei zentralen, grossen Infrastrukturprojekten – und da komme ich nun auf den Durchgangsbahnhof Luzern zu sprechen – sehr wichtig ist, dass ausreichend Parkplätze respektive die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel gewährleistet sind. Das soll aber nicht heissen, dass für alle Gemeinden gleiche Regeln gemacht werden müssen, nur um das für ein grosses, sehr wichtiges Projekt zu erledigen. Das heisst der Durchgangsbahnhof ist das Jahrhundertprojekt, der Befreiungsschlag für den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern, und wir müssen alles daransetzen, diesen Durchgangsbahnhof bauen zu können, respektive bauen wird ihn der Bund, wenn es dann so weit ist, wofür wir uns natürlich voll einsetzen. Dieser Befreiungsschlag könnte dann auch zu einer Entlastung des Strassenverkehrs führen, der ganze Mehrverkehr durch das Wachstum soll dann auf den öV verlagert werden. Trotzdem muss auch in Zukunft der Durchgangsbahnhof sehr gut erreichbar sein, auch mit dem Privatauto. Auch das Schiff, das KKL oder der Arzt sollen erreichbar sein. Bei der Auflösung des Parkplatzes P1 wären trotz Auflösung noch rund 520 Parkplätze beim Bahnhof vorhanden, in weiteren 500 Metern Umkreis stehen weitere 800 Parkplätze zur Verfügung. Parkplätze am Bahnhof haben die Konsequenz, dass der Verkehrsfluss auf der Seebrücke unterbrochen wird, je mehr Abzweigungen und Einfahrten Richtung Bahnhof gehen, und entsprechend Stillstandzeiten entstehen. Das hat für den öffentlichen Verkehr aber auch für den MIV, also für den Verkehrsfluss und die Kapazitäten auf der Seebrücke, eine hemmende Wirkung, wenn man das so sagen kann, und das möchten wir nicht. Darum macht es Sinn, diese Parkplätze woanders zu kompensieren, wo das nicht passiert. Zudem hat Ihr Rat uns eine Bemerkung in Auftrag gegeben, dass wir auch eine durchgehende Busspur zwischen Kriens und Ebikon prüfen. Das war beim Planungsbericht zur Spange Nord der Fall, was natürlich entsprechend Platz braucht und ebenfalls zu mehr Schwierigkeiten bei diesen Abbiegebeziehungen führt. Wir setzen uns aktiv dafür ein, auch im Rahmen unserer Gespräche mit dem Stadtrat, dass für alle Projekte, die Kompensationen im grösseren Umfeld des Durchgangsbahnhofs oder des heutigen Bahnhofs benötigen, diese auch erfolgen. In der Zwischenzeit hat die Stadt Luzern einen B und A ins Parlament geschickt, es geht dort um die sogenannte Stadtpassage. Dieses Projekt könnte auch aus unserer Sicht einige Herausforderungen lösen. Beispielsweise gäbe es Synergien für die Parkplätze beim Luzerner Kantonsspital, beim Car-Regime oder allenfalls sogar Fernbusterminals und eben auch für einen Ersatz von Parkplätzen, die heute direkt am

Bahnhof sind. Es ist auch so, dass das Bundesamt für Strassen inzwischen Parkhäuser, die direkt am Nationalstrassennetz stehen und eine gute Verbindung per Shuttle in eine Innenstadt gewährleisten, favorisiert und daran interessiert ist, bei solchen Projekten mitzuwirken. Für unseren Rat ist es aber auch klar, dass die wegfallenden Parkplätze kompensiert werden müssen, und falls das mit verschiedenen anderen Projekten nicht gelingt, ist es auch wieder möglich, auf das Anliegen des Motionärs zurückzukommen, wenn es als Postulat überwiesen wird. Das heisst die Erreichbarkeit von verschiedenen Infrastrukturen ist in verschiedener Hinsicht für uns wichtig und soll auch in Zukunft mit allen Verkehrsarten möglich sein. In diesem Sinn nehmen wir dieses Anliegen auf, es ist auch im Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern thematisiert, das in Ihren Rat kommt. Wir erachten es aber nicht als zielführend, heute diese Motion zu überweisen und für alle Gemeinden im Gesetz festzuschreiben, was dann an Parkplatzkapazitäten zu schaffen ist. In diesem Sinn bitte ich Sie, die Motion als Postulat erheblich zu erklären und danke für Ihre Unterstützung.

Lisa Zanolla: Entschuldigen Sie bitte, Herr Regierungsrat, dass ich nochmals das Wort ergreife, ich hätte aber trotzdem noch eine Frage wegen des Tiefbahnhofs. Der Tiefbahnhof ist noch nicht in Planung, es sind noch keine Details bekannt. Der Bund weiss es noch nicht genau, der Kanton weiss es auch noch nicht genau, die Stadt hat aber beschlossen, dass ab 2027 das Inseli beziehungsweise der Standort Inseli für den Bau freigeschaltet werden muss, damit man dort alle Ablagen hinstellen kann. Somit ist der Standort für die Messe nicht mehr sicher. Man sagt also ganz klar, dass zu dieser Zeit dort mit dem Bau angefangen wird, und jetzt höre ich, dass da überhaupt noch nichts bekannt ist. Das wollte ich einfach noch mitteilen.

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

Fabian Peter: Nur kurz, es hat nicht direkt einen Zusammenhang mit diesem Geschäft, aber der Durchgangsbahnhof ist in Planung. Das heisst das Vorprojekt wird Anfang nächstes Jahr abgeschlossen. Die Planung ist in vollem Gange, es sind rund 85 Millionen Franken, die das Bundesparlament beim letzten Ausbauschnitt freigegeben hat. Das Inseli kann allenfalls für einen Ersatzbusbahnhof während der Bauzeit dienen. Irgendwo müssen die Leute auch in dieser Zeit umsteigen, aber das ist nur eine Möglichkeit von vielen. Sonst kann ich zum Inseli nicht weiter Stellung nehmen, das ist eine Angelegenheit der Stadt.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die Erheblicherklärung als Postulat der Erheblicherklärung als Motion mit 67 zu 46 Stimmen vor. In der definitiven Abstimmung erklärt der Rat die Motion mit 70 zu 43 Stimmen als Postulat erheblich.