Gemeinde
EMMEN

Gemeinderat

an den

EINWOHNERRAT EMMEN

20/21 Beantwortung des Postulats Christian Meister, Edmund Schubert, Andreas Roos und Franziska Magron namens der CVP/JCVP Fraktion vom 26. Mai 2021 betreffend Push and Pull-System zur ÖV-Förderung und Entlastung unserer Strassen

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

A. Wortlaut des Postulats

I. Ausgangslage

Unsere Strassen mögen den Verkehr nicht mehr schlucken. Die Folgen sind der zum Alltag gewordene Stau und eine starke Belastung für die Anwohner und unsere Umwelt. Gleichzeitig sind Strassenausbauprojekte in der Stadt und Agglomeration Luzern nicht mehr mehrheitsfähig. Das zeigt der Widerstand gegen die Spange Nord in der Stadt Luzern, aber auch das Postulat 11/21, welches ein Verzicht auf die Umfahrung Emmen Dorf fordert und von mehr als der Hälfte der Einwohnerät*innen unterzeichnet wurde. Eine andere Lösung muss her. Und dies kann nur der Verzicht auf das Auto sein. Unsere Bevölkerung muss sich vermehrt mit dem ÖV, dem Fahrrad oder zu Fuss fortbewegen.

Dies hat grundsätzlich auch der Kanton erkannt. Dazu hat er behördenverbindliche Ziele festgelegt. Das Hauptziel ist die Verlagerung des Verkehrs vom MiV auf den ÖV. Konkret heisst das: In der Agglomeration muss im Modalsplit der ÖV-Anteil 30 % betragen. Aktuelle Zahlen sind noch nicht vorhanden. Zuletzt war er (vor Corona) sogar sinkend und betrug je nach Quelle noch maximal 20 %. Der Anteil von 30 % sollte bereits 2017 erreicht werden. Das Ziel wurde dann auf 2021 verschoben. Eine Steigerung um 50 % klingt ambitioniert. Bei einem Blick zu vergleichbaren Städten sieht man, dass das Gegenteil der Fall ist. Auch mit einem ÖV-Anteil von 30 % wäre die Agglomeration Luzern noch weit von der Spitze entfernt.

Eine spannende Aussage des Kantons aus seinem ÖV-Bericht 2018 – 2021 lautet: "Die Ziele können ohne Push nicht erreicht werden". Was heisst das: Bis jetzt wurde praktisch nur in "Pull" investiert und das "Push" vernachlässigt.

I.II. Pull

Unter "Pull", oder auf Deutsch "Ziehen", sind alle Massnahmen zusammengefasst, welche den ÖV attraktiv machen, sprich die Bevölkerung anziehen. Dazu muss das ÖV-Angebot attraktiver als das eigene Auto sein. Dazu gehören beispielsweise gute, schnelle und möglichst direkte Verbindungen, kurze Umsteigezeiten, genügend Kapazität mit Sitzplätzen, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Im Idealfall bin ich mit dem ÖV schneller von zu Hause am Arbeitsplatz.

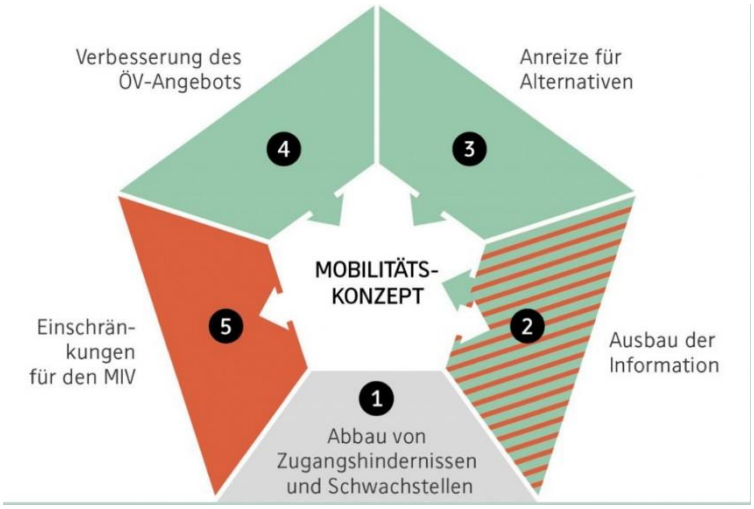
I.III. Push

Auch "Push" stammt aus dem Englischen und heisst auf Deutsch "Stossen". Bildlich vorgestellt: Die Bevölkerung wird auf den ÖV gestossen. Dazu gehören Massnahmen die zum Umsteigen motivieren oder zwingen. Es sind Massnahmen die von Hausbesitzern oder Arbeitgebern alleine, oder zusammen mit den Behörden, wie beispielsweise dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) ergriffen werden. Mögliche Anreize sind Job-Abos, Ausrichtung der Arbeitszeit auf den ÖV, Gutscheine für den Kauf eines E-Bikes, attraktive zentrale Veloparkplätze, oder ein Carsharing-Angebot. Auf der anderen Seite kann das Parkplatzangebot eingeschränkt werden oder gar ein Autoverbot ausgesprochen werden, wie dies das Luzerner Kantonsspital kennt.

Die Push-Massnahmen werden am besten in einem Mobilitätskonzept erarbeitet. Solche Mobilitätskonzepte verlangt die Gemeinde Emmen mittlerweile bei Bebauungsplänen. Aktuelle Beispiele sind die Bebauungspläne Sonne und Alte Kanzlei. Das ist wichtig und richtig.

Wie das "Push" gehen kann, zeigt die Klinik St. Anna in Luzern mit ihrem Mobilitätskonzept.

Es ist ein Mix aus Anreizen, Attraktivierung und Verboten. So gibt es beispielsweise ÖV-Gutscheine für Mitarbeitende, die auf das Auto verzichten, das ÖV-Angebot wurde besser auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden angepasst, aber es gab auch ein Autoverbot für Mitarbeitende die nah wohnen. Rund 75 % der Mitarbeitenden verzichten heute auf das Auto und der Parkplatzbedarf konnte halbiert werden. Dies ist nur eines von vielen positiven Beispielen.



Quelle: https://www.metron.ch/projekte/mobilitaetskonzept-klinik-st-anna/

I.III. Fazit

Fürs "Push" wurde bisher, ausser ein paar Leuchtturmprojekte, wenig gemacht, fürs "Pull" wohl auch teilweise das Falsche. Das zeigt der heimlich vollzogene Strategiewechsel beim Kanton. Noch vor wenigen Jahren kürzte man Strecken ein, sorgte dafür, dass man mehr Umsteigen muss, verärgerte damit die ÖV-Benutzer und machte den ÖV so teilweise unattraktiver. Nun spricht man von Durchmesserlinien die mühsames Umsteigen verhindern sollen. So beispielsweise die neue Linie 3 zwischen Würzenbach-Spital-Littau oder eine direkte Verbindung zwischen dem Seetalplatz und dem Spital. Höchste Zeit also, Emmen Dorf wieder direkt mit dem Zentrum der Stadt Luzern zu verbinden.

II. Forderungen

Am und um den Seetalplatz entstehen in den nächsten Jahren tausende Arbeitsplätze und Wohnungen. Jetzt muss vorgespurt werden, dass diese zigtausend Menschen täglich, mit dem ÖV oder dem Velo, nach Emmenbrücke und von Emmenbrücke weg pendeln. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um ein attraktives ÖV-Angebot aufzugleisen, das "Pull" so zur Verfügung zu stellen, wie es die zukünftigen Pendler brauchen. Zürich hat das im Glatttal eindrücklich gezeigt. Vor der Ansiedelung von Firmen wurde die Glatttalbahn gebaut. Ein attraktives ÖV-Angebot war da, als die Pendler kamen. Und dieses wird heute rege benutzt. Dies muss das Vorbild sein.

Werden die Massnahmen erst später ergriffen, müssen die Pendler vom Auto auf den ÖV oder das Velo umgewöhnt werden, was viel schwieriger ist.

Die Perrons des Bahnhofs werden bereits dieses Jahr angepasst und Interregio-Züge könnten halten. Hinzu kommt das Wachstum der Passagierzahlen. Diese haben bereits im Jahr 2019 die Zahlen überschritten, die ab 2030 prognostiziert werden. Emmen, mit dem Bahnhof Emmenbrücke, ist die zweitgrösste Stadt der Zentralschweiz. Zürich-Oerlikon hat weniger Einwohner und hat eine vergleichbare Distanz zum Hauptbahnhof Zürich, dass dort jeder Zug hält, ist unbestritten. Der komplette Ausbau ist erst per Eröffnung des Tiefbahnhofs Luzern im Jahr 2040 vorgesehen. In einem ersten Schritt macht es Sinn, wenn die Interregio-Züge zwischen Basel und Luzern, sowie Bern und Luzern in Emmenbrücke halten. Die Fernverkehrszüge Inter-City und Euro-City folgen dann mit dem Komplettausbau 2040. Es kann nicht zielführend sein, mit jeglichen Verbesserungen bis 2040 zu warten. Die Probleme sind jetzt aktuell und die Menschen ziehen ab 2023 am Seetalplatz ein.

Dass es nur mit der Schaffung des Angebots, dem "Pull", nicht funktioniert, haben die letzten zehn Jahre bewiesen. Dies hat auch der Kanton, wie bereits ausgeführt, erkannt. Es braucht Mobilitätskonzepte. Sie sollen Anreize und die Voraussetzungen für den Verzicht auf den MiV schaffen. Sind die Voraussetzungen geschaffen, aber die Anreize greifen nicht, sollen Einschränkungen/Verbote zur Anwendung kommen. Für die Mobilitätskonzepte verantwortlich sind die Arbeitgeber, Immobilienbesitzer und der Verkehrsverbund Luzern.

Die Mobilitätskonzepte sind für die Gemeinde Emmen kostenneutral zu gestalten. Zur Begründung: Die Gemeinde Emmen leistet an den ÖV jährlich einen Investitionskostenbeitrag in der Höhe von rund CHF 1.3 Mio. Zudem bezahlt die Gemeinde Emmen pro einsteigende Person. Die öffentlichen Massnahmen sollen aus diesen Beiträgen finanziert werden.

Die Gemeinde Emmen bezahlt pro ÖV-Halt, andererseits aber auch wie erwähnt pro einsteigende Person. Mit dem Kanton Luzern kommt ein grosser Arbeitgeber nach Emmen, der aber steuerlich befreit ist. Es ist zu hoffen, dass dadurch ein paar Mitarbeitende auch gleich nach Emmen ziehen, aber das darf man nicht erwarten, sprich kalkulieren. Für Emmen entstehen aber wie ausgeführt durch die ÖV-Benutzung dieser Mitarbeitenden teils hohe Kosten. Die Gemeinde Emmen soll deshalb prüfen, inwieweit eine Abwälzung dieser Kosten gesetzlich zulässig und möglich ist. Wenn dies möglich und zulässig ist, soll dies bei all diesen Organisationen umgesetzt werden.

Die CVP Emmen stellt folgende Forderungen:

II.I Der Gemeinderat fordert von allen kantonalen Behörden die Einhaltung der behördenverbindlichen Ziele ein.

II.II Pull: Bereits auf den nächsten Fahrplanentwicklungsschritt 2025 – 2028, wird der Bahnhof Emmenbrücke aufgewertet und es werden Interregio-Halte eingeführt.

II.III Push: Die Gemeinde Emmen verlangt von Arbeitgebern und Immobilienbesitzern verbindliche Mobilitätskonzepte.

II.III.I Bei neuen Projekten, insbesondere denen die zum Entwicklungsschwerpunkt Emmenbrücke Süd/Luzern Nord gehören, erfolgt die Umsetzung der Mobilitätskonzepte per Bezugsdatum.

II.III.II In der restlichen Gemeinde: Bei Arbeitgebern mit über 50 Mitarbeitern per 2025, bei bestehenden Überbauungen per 2028.

II.IV Organisationen, die in Emmen keine Steuern bezahlen, weil sie von der Steuerpflicht befreit sind, sollen unter Einhaltung der gesetzlichen Möglichkeiten, nach dem Verursacherprinzip, der Gemeinde Emmen einen angemessenen Beitrag an die ÖV-Kosten leisten.

B. Stellungnahme des Gemeinderates

1. Einleitung / Ausgangslage

Der Gemeinderat Emmen befürwortet grundsätzlich die Förderung des ÖV (und Veloverkehrs) mittels Push- und Pullfaktoren und setzt sich mit folgenden Instrumenten dafür ein:

- Legislatur-/Jahresziele: Die Gemeinde Emmen sieht in den Jahreszielen 2022 die Erhöhung des ÖV- und Veloanteils vor. Unter anderem sind der Ausbau des Velonetzes, die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für die Verwaltung und die Standorte der Volksschule Emmen, der Einsatz für ein regionales Verkehrsmanagement sowie für die Abstimmung des ÖV- und Shared-Mobility-Angebots auf das übergeordnete Netz vorgesehen.

- Mitwirkung: Die Gemeinde beteiligt sich mittels Stellungnahmen an den strategischen Instrumenten des Kantons und des VVL (z.B. Agglomobil, Zukunft Mobilität, ÖV-Bericht, Bauprogramm)

- Organisation: Die ÖV-Kommission berät und unterstützt den Gemeinderat in Fragen des öffentlichen Verkehrs. Durch die Zusammensetzung von Vertretern der Gemeinde, der Parteien, der Quartiervereine sowie VVL und der Betreiber (VBL und Auto AG Rothenburg) wird der Einbezug und die Vernetzung der Akteure sichergestellt. 2020 wurden zusätzliche personelle Ressourcen für die Verkehrsplanung genehmigt, um Verkehrsfragen künftig koordinierter und effizienter abwickeln zu können. Die Stelle wird im Februar 2022 neu besetzt.

- Neuplanung Emmer Busnetz: Die Gemeinde Emmen hat die Mängel und Chancen im aktuellen ÖV-Netz erkannt (komplexe Struktur, Netzlücken, Kapazitätsengpässe). Diesbezüglich hat die Gemeinde Emmen beim VVL die Neuplanung des Emmer Busnetzes beantragt. Dieser hat der Neuplanung zugestimmt und wird ein Mandat für die Neuplanung vergeben. Der Projektabschluss für die Neuplanung ist auf Februar 2023 terminiert. Emmen wird im Rahmen der geplanten Zusammenarbeit die Bedürfnisse und Anliegen seitens der Gemeinde aktiv miteinbringen.

- Mobilitätskonzepte: Bei Bebauungsplänen werden bereits heute Mobilitätskonzepte verlangt, in welchen aufgezeigt werden muss, wie die Mobilität der zukünftigen Bewohnenden und Beschäftigten bewältigt wird. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision ist geplant, dass je nach Gebiet innerhalb der Gemeinde Emmen bei einem Bauvorhaben mit Arbeitsnutzungen ab einer gewissen Anzahl an Beschäftigtenparkplätzen ein Mobilitätskonzept verlangt wird. Ebenfalls ist geplant, dass bei Bebauungs- und Gestaltungsplänen im Planungs- und Baubewilligungsverfahren immer ein Mobilitätskonzept eingereicht werden muss, sowohl bei Wohn- wie auch bei Arbeitsnutzungen. Bei bestehenden Überbauungen nachträglich ein Mobilitätskonzept zu verlangen, ist aufgrund der Bestandesgarantie gemäss § 178 des Planungs- und Baugesetzes nicht möglich. Bewilligte und realisierte Bauten dürfen den neuen öffentlich-rechtlichen Bau- und Nutzungsvorschriften widersprechen. Einmal bewilligte Parkplätze können daher nicht reduziert werden.

Die Entwicklungen und damit verbundenen künftigen Transportbedürfnisse rund um den Seetalplatz sowie in den anderen Entwicklungsschwerpunkten in Emmen sind erkannt. Im Rahmen der gesamtkantonalen Studie Bus 2040 werden die dafür erforderlichen Pull-Massnahmen (optimale öV-Erschliessung und Vernetzung als Voraussetzung für einen hohen öV-Anteil) aktuell und damit frühzeitig auf strategischer Ebene untersucht und erarbeitet.

Der Bahnhof Emmenbrücke wurde im Jahr 2021 so umgebaut, dass er die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt. Die Perronlängen blieben unverändert bei 160 m. Damit ein Interregio-Zug halten kann, ist eine Perronlänge von mindestens 320 m notwendig. Ohne Perronverlängerungen können somit keine Interregio-Züge in Emmenbrücke halten. Im Zuge des Durchgangbahnhofs Luzern (DBL) soll auch der Bahnhof Emmenbrücke ausgebaut werden. Je nach Angebot an Zugsverbindungen, welche ab 2040 bei der Eröffnung des DBL in Betrieb genommen

werden, wird der Bahnhof Emmenbrücke entsprechend ausgebaut. Dieses Angebot steht Stand heute jedoch noch nicht fest. Siehe diesbezüglich auch die Beantwortung des Postulats 27/18 betreffend Fernverkehrshalt 2030/35 in Emmenbrücke. Bis zum Durchgangsbahnhof lässt das im Angebotskonzept 2035 festgehaltene nationale Fahrplankonstrukt kein IR-Halt in Emmenbrücke zu. Durch die spätere Ankunft und frühere Abfahrt in Luzern müssten die Fahrpläne aller Züge verändert werden; es gingen wichtige Anschlüsse verloren und Zugskreuzungen würden nicht mehr zu den zur Verfügung stehenden Kreuzungsstellen passen.

Die Finanzierung des ÖV im Kanton Luzern ist auf der Website des VVL[1] graphisch dargestellt. Der Anteil einer Gemeinde am ÖV-Beitrag, welcher durch die Gemeinden zu tragen ist, wird je hälftig durch den Einwohneranteil (Einwohnende Gemeinde/Einwohnende Kanton) und den Haltestellenabfahrtenanteil (Haltestellenabfahrten Emmen/Haltestellenabfahrten Kanton) berechnet. Die Haltestellenabfahrten wiederum werden in Abhängigkeit des Verkehrsmittels und der von der Haltestelle erschlossenen Anzahl Einwohnende und Arbeitsplätze gewichtet. Die Arbeitsplätze im Umkreis einer Haltestelle machen dabei nur einen Teil von insgesamt fünf Faktoren aus (Siedlungsgewicht). Die Anzahl der einsteigenden Personen hat keinen direkten Einfluss auf den ÖV-Kostenanteil der Gemeinde. Indirekt können höhere Kosten für die Gemeinde entstehen, wenn durch eine steigende Nutzendenfrequenz mehr Abfahrten (Fahrplanverdichtung) oder zusätzliche Haltestellen erforderlich werden oder die Einwohnerzahl der Gemeinde Emmen in Relation zur Einwohnerzahl zum Kanton überproportional wächst (in diesem Fall steigen dann aber auch die Steuereinnahmen). Eine höhere Nutzendenfrequenz erhöht auf der anderen Seite aber auch die Kundeneinnahmen, was den nicht gedeckten Kostenanteil (und folglich auch den Gemeindebeitrag) wiederum reduziert.

2. Zur Forderung der Postulanten

II.I Der Gemeinderat fordert von allen kantonalen Behörden die Einhaltung der behördenverbindlichen Ziele ein.

Der Gemeinderat stimmt der Forderung zu, einerseits die behördenverbindlichen Ziele aktiv einzufordern, sich andererseits aber auch als Akteur aktiv an der Umsetzung zu beteiligen. Dies wird im ÖV-Bericht 2022-2025 (3.1 und 3.2)[2] zur Umsetzung des Zielzustandes in die Realität als grundlegende Voraussetzung dargelegt.

II.II Pull: Bereits auf den nächsten Fahrplanentwicklungsschritt 2025 - 2028, wird der Bahnhof Emmenbrücke aufgewertet und es werden Interregio-Halte eingeführt.

Die Kapazität auf dem Schienennetz bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist ausgeschöpft, die Nachfrage übersteigt die Kapazität in den Hauptverkehrszeiten bereits teilweise. Dies ist im ÖV-Bericht 2022-2025 dokumentiert, (siehe insb. Kap. 2.1.2)[2]. Bis 2040 besteht die Strategie des VVL aufgrund fehlender Ausbaumöglichkeiten im Bahnsystem notgedrungen darin, die erhöhte Nachfrage mittels Kapazitätsausbau im Bussystem zu bewältigen. Mit den heutigen Perronlängen von 160 m am Bahnhof Emmenbrücke und den bis zum Durchgangsbahnhof geplan-

[1] https://www.vvl.ch/oev-angebot/dienstleistungen/finanzierung/gemeindebeitraege
[2] https://www.vvl.ch/application/files/6316/3482/0083/20211019_oeV-Bericht-2022-2025_Planungsbericht_Entwurf-fuer-Vernehmlassung.pdf

ten Angebotskonzepten ist ein Interregio-Halt nicht möglich. Die Zweckmässigkeit bzw. Erfordernis eines entsprechenden Ausbaus kann erst im Rahmen der nationalen Angebotsplanung zum Ausbauschritt AS 2040 beurteilt werden. Auch ist gemäss VVL aufgrund der verfügbaren Slots in Luzern und Olten ein zusätzlicher Halt (ohne auf einen anderen Halt zu verzichten) aktuell aus Zeitgründen nicht möglich. Die Gemeinde Emmen unterstützt den Interregio-Halt am Bahnhof Emmenbrücke in jeder Hinsicht. Eine Einführung bereits auf den Fahrplanentwicklungsschritt 2025 - 2028 wird aus oben beschriebenen Gründen jedoch als unrealistisch erachtet. An dieser Stelle sei auf die Beantwortung des Postulates 27/18 von Marco Huwiler und Andreas Kappeler vom 4. Mai 2018 betreffend Fernverkehrshalt 2030/35 in Emmenbrücke verwiesen.

II.III Push: Die Gemeinde Emmen verlangt von Arbeitgebern und Immobilienbesitzern verbindliche Mobilitätskonzepte.

II.III.I Bei neuen Projekten, insbesondere denen die zum Entwicklungsschwerpunkt Emmenbrücke Süd/Luzern Nord gehören, erfolgt die Umsetzung der Mobilitätskonzepte per Bezugsdatum.

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wird definiert, ab welcher Anzahl Parkplätze ein Unternehmen ein Mobilitätskonzept erstellen muss. Im Rahmen von Bebauungs- und Gestaltungsplänen soll zukünftig unabhängig von der Nutzung ein Mobilitätskonzept erstellt werden. Bei Wohnnutzungen in der Regelbauweise soll hingegen kein Mobilitätskonzept verlangt werden. Der Nutzen eines Mobilitätskonzepts ist bei kleineren Überbauungen in der Regelbauweise nicht gegeben, weil die wichtigen Parameter wie die Anzahl Parkplätze und Veloabstellplätze bereits über das Parkplatzreglement definiert werden. Weitere Push-Massnahmen, wie dies bei Arbeitsnutzungen möglich ist, sind bei Wohnnutzungen nicht zielführend.

II.III.II In der restlichen Gemeinde: Bei Arbeitgebern mit über 50 Mitarbeitern per 2025, bei bestehenden Überbauungen per 2028.

Wie eingangs beschrieben kann aufgrund der Bestandesgarantie von bewilligten Bauten nachträglich kein Mobilitätskonzept verlangt werden. Die Forderung kann gestützt auf das geltende Recht nicht umgesetzt werden.

II.IV Organisationen, die in Emmen keine Steuern bezahlen, weil sie von der Steuerpflicht befreit sind, sollen unter Einhaltung der gesetzlichen Möglichkeiten, nach dem Verursacherprinzip, der Gemeinde Emmen einen angemessenen Beitrag an die ÖV-Kosten leisten.

Eine Beteiligung am kommunalen ÖV-Beitrag von steuerbefreiten Organisationen erscheint dem Gemeinderat aus den nachfolgenden Gründen weder gerechtfertigt, noch zielführend noch umsetzbar:

- Für eine Kostenbeteiligung am Gemeindeanteil von steuerbefreiten Unternehmen gibt es keine rechtliche Grundlage. Dafür müsste beispielsweise erst eine kommunale Rechtsgrundlage geschaffen werden. Gemäss kantonalem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG; Nr. 775)[3], § 22 ist die Verpflichtung Dritter möglich. Es handelt sich dabei um Bauten mit grossem Ver-

[3] https://srl.lu.ch/app/de/texts_of_law/775

kehrsaufkommen, namentlich Einkaufs- und Fachmarktzentren, Sportstätten mit Zuschaueranlagen für mehr als 20'000 Besucherinnen und Besucher, Freizeiteinrichtungen wie Vergnügungsparks, Multiplexkinos und Erlebnisbäder mit Kapazitäten für mehr als 4'000 Personen, welche ein Mehrangebot verursachen (also keine steuerbefreiten Unternehmen). Der Verbundrat bestimmt die Abgabepflichtigen und legt ihre Beiträge fest. Dies wird bereits jetzt so umgesetzt.

- Es gibt Unternehmen, die auch «als Steuerpflichtige» wenig Steuern bezahlen (Minimalsteuer von CHF 500.00 (Kapitalgesellschaften) bzw. CHF 200.00 (Genossenschaften). Deshalb scheint es nicht gerechtfertigt, zwischen steuerpflichtigen und steuerbefreiten Unternehmen zu unterscheiden. Steuerbefreite sowie minimal besteuerte Unternehmen bezahlen begründet keine bzw. wenig Steuern (gemäss Steuergesetz; siehe Steuerhandbuch)[4]. Den ÖV gesondert zu betrachten und diese Unternehmen auf indirektem Weg zu ÖV-Beiträgen zu verpflichten, ist widersprüchlich.

- Bund und Kanton tragen sowieso schon einen beträchtlichen Anteil der ÖV-Finanzierung. Bezüglich eidgenössisch und kantonal steuerbefreiten Unternehmen würden dann Bund und Kanton zusätzlich zu den bereits geleisteten Beiträgen noch einen Teil des Gemeindeanteils übernehmen. Das wäre nicht im Sinne der Sache.

- Viele Gemeinden haben einen hohen Zupendleranteil, gerade auch Schülerinnen und Schüler von ebenfalls steuerbefreiten Schulen/Hoch- und Berufsschulen. Diese machen unter anderem auch in der Stadt Luzern, welche einen sehr grossen Gemeindebeitrag leistet, einen hohen Anteil am Kapazitätsbedarf aus. Es entsteht daher kein Sonderfall Emmen.

- Die ÖV-Kosten der Gemeinde werden, wie in der Ausgangslage beschrieben, durch die Fahrgastfrequenzen nicht direkt beeinflusst und indirekt durch die Frequenzen einzelner steuerbefreiten Betriebe in nicht relevantem Ausmass und nicht nachweislich negativ.

- Eine Kostenbeteiligung der jeweiligen Unternehmen könnte sich kontraproduktiv auf deren Mobilitätskonzepte auswirken. Zudem würden weniger Mittel für die Finanzierung von ÖV-Beiträgen zu Gunsten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (Beteiligung Abokosten, ÖV-Gutscheine etc.) zur Verfügung stehen.

3. Kosten

Die entsprechenden Ressourcen zur Planung und Umsetzung der Massnahmen zur ÖV-Förderung sind in der Budgetplanung enthalten. Aufgrund des Postulats sind keine zusätzlichen Massnahmen erforderlich, welche Budget relevant sind.

[4] https://steuerbuch.lu.ch/index/band_2_weisungen_stg__unternehmenssteuerrecht_grundlagen.html

4. Schlussfolgerung

Der Gemeinderat unterstützt das Anliegen, den ÖV mittels Push- and Pullsystem zu fördern. Ein solches ist in der Mobilitätsplanung der Gemeinde Emmen bereits vorgesehen und soll entsprechend umgesetzt werden.

Die Einforderung der kantonalen behördenverbindlichen Ziele wird vom Gemeinderat als elementar erachtet. Der Gemeinderat ist bereit, die Forderung II.I entgegenzunehmen.

Der Gemeinderat ist ebenfalls bereit, die Forderung II.II, sich für einen Interregio-Halt in Emmenbrücke einzusetzen, entgegenzunehmen, erachtet eine Umsetzung im geforderten Zeitraum aus oben beschriebenen Gründen jedoch als unrealistisch.

Verbindliche Mobilitätskonzepte zu verlangen (gemäss Forderung II.III), ist in der Ortsplanungsrevision verankert. Der Gemeinderat ist somit bereit, die Forderung II.III.I soweit entgegenzunehmen, dass wenn ein Mobilitätskonzept erstellt werden muss (gemäss oben beschriebenen Kriterien), dieses per Bezugstermin umgesetzt sein muss.

Für bestehende Nutzungen kann aufgrund der Bestandesgarantie kein Mobilitätskonzept verlangt werden, weshalb der Gemeinderat die Forderung II.III.II ablehnt.

Eine Beteiligung von steuerbefreiten Unternehmen an den kommunalen ÖV-Kosten nach dem Verursacherprinzip erachtet der Gemeinderat als weder gerechtfertigt, noch zielführend, noch praktikabel, weshalb er die Forderung II.IV ablehnt.

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat teilweise entgegen (Forderungen II.I, II.II, II.III.I) und beantragt gleichzeitig Abschreibung des Vorstosses.

Emmenbrücke, 9. Februar 2022

Für den Gemeinderat

Ramona Gut-Rogger	Patrick Vogel
Gemeindepräsidentin	Gemeindeschreiber