



KANTONSRATS PROTOKOLL

Sitzung vom 29. Januar 2018
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalmann-Bieri

B 99 A Trolleybusverlängerung bis zur Mall of Switzerland in Ebikon und Bau eines Bushubs Ebikon; Entwürfe zweier Dekrete über Sonderkredite - Dekret über einen Sonderkredit für die Trolleybusverlängerung bis zur Mall of Switzerland in Ebikon / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Die Ratsmitglieder Yvonne Hunkeler und Norbert Schmassmann befinden sich bei der Beratung der Botschaft B 99 im Ausstand.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.

Rolf Bossart: Die VBK hat die vorliegende Botschaft B 99 in zwei Sitzungen behandelt und ist einstimmig darauf eingetreten. Die vom Regierungsrat beantragten Sonderkredite von 14,5 Millionen Franken für die Trolleybusverlängerung der Linie 1 und von 11,875 Millionen Franken für den Bau eines Bushubs in Ebikon zur optimalen Verknüpfung sorgten vorab für eine Diskussion, da ein Rückweisungsantrag gestellt wurde. Es stellte sich etwa die Frage, ob die Vorlage nur als eine zu behandeln sei und ob mit der Aufteilung der Botschaft in zwei Dekrete eine Volksabstimmung umgangen werde, oder anders gesagt, ob es sich um reine Taktik handle. Weiter wurde gefragt, ob eine veraltete Technik bezüglich Verkabelungen nicht Platz für neue Technologien machen solle. Zudem fehlten die Akzeptanz der Bevölkerung und der Wettbewerb. Demgegenüber wurde moniert, dass die Linienverlängerung aufgrund keiner eingegangener Einsprachen rechtskräftig sei. Beim Bushub seien noch Verfahren hängig, welche es zu bereinigen gelte. Die Technik für batteriebetriebene Busse sei noch zu wenig ausgereift, und auch aufgrund der kurzen Strecke dürfe kein Experiment eingegangen werden. Bei der Aufteilung in zwei Dekrete handle es sich um eine unterschiedliche Rechtsauffassung, deshalb sei es aus Sicht des Regierungsrates durchaus legitim, die beiden Dekrete in einer Botschaft zu behandeln. Der Rückweisungsantrag wurde mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt. Ich gebe nochmals einen etwas vertieften Einblick in die Beratungen der Kommission zur Ausgangslage sowie zu den Vor- und Nachteilen. Das RBus-System ist im Planungsbericht 2014–2017 verankert und die Buslinie 1 als Massnahme im öV Bericht enthalten. Die Erschliessung umfasst die ganze Agglomeration und weitere Gebiete und deckt den durch das bevorstehende Bevölkerungswachstum entstehenden Bedarf ab. Der Plangenehmigungsentscheid des Bundesamtes für Verkehr (BAV) blieb unangefochten. Eine Verbesserung des Mobilitätsangebotes und die Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten inklusive Optimierungen der Umsteigevorgänge am Bushub Ebikon führen zur Entlastung des Zentrums und des Bahnhofs Luzern bei den heutigen Buslinien 22 und 23. Über die behindertengerechte Bauweise und die entsprechenden technischen Möglichkeiten wurde ausführlich orientiert und diskutiert. Das ebenfalls zu diesem Thema dringlich eingereichte Postulat P 492 von Michael Ledergerber beantwortet weitere Fragen. Das Angebot mit

einem 7,5-Minuten-Takt in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten ist sinnvoll, einige sehen es jedoch als absolut übertrieben an. Auch die Kosten-Nutzen-Thematik der Dieseltankbusse und der batteriebetriebenen Busse wurde nochmals diskutiert. In einer Machbarkeitsstudie wurden die alternativen Antriebsformen erläutert, dabei schnitt das TOSA-System (batteriebetriebene Busse) bezüglich der jährlichen Kosten und Investitionen schlecht ab. Die Zeit zur Umstellung ist wahrscheinlich einfach noch nicht reif. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der öV sollen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es müssen Lösungen gesucht werden, bei welchen alle Platz haben. Es geht nur um Effizienz. Der S-Bahn-Takt mit 15 Minuten ist ebenfalls ein wichtiger Beitrag. Die Möglichkeit, den Ausbau um zirka fünf Jahre zurückzustellen, um dann mit einer neuen Technologie auf den Markt zu kommen und damit auch dem „Monopolismus VBL“ Einhalt zu gebieten, vermochte die Kommission nicht zu überzeugen. Die Kommission kam zum Schluss, dass beide Dekrete sinnvoll und nach heutigem Wissensstand zeitgemäss sind. Die VBK stimmte der Trolleybusverlängerung der Linie 1 mit 10 zu 3 Stimmen zu. Dem Dekret über den Sonderkredit für den Bau eines Bushubs in Ebikon stimmte die Kommission mit 10 zu 3 Stimmen zu. Wir bitten Sie, der Kommission zu folgen und den beiden Sonderkrediten zuzustimmen.

Für die CVP-Fraktion spricht Stefan Roth.

Stefan Roth: Das Rontal ist ein bedeutender Entwicklungsschwerpunkt im Kanton Luzern. Die Zahl der Einwohner und der Arbeitsplätze hat in den letzten Jahren zugenommen. Auch zukünftig wird diese attraktive Region neuer Lebensraum und Arbeitsort vieler Menschen sein. Diese Entwicklung hat der Regierungsrat seit Längerem antizipiert. Bereits im öV-Bericht 2014–2017 ist die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 nach Ebikon verankert und vom Parlament zustimmend zur Kenntnis genommen worden. Unsere Bürgerinnen und Bürger erwarten vom kantonalen Parlament jedoch keine Ankündigungspolitik, sondern Tatbeweise. Diesen Tatbeweis für eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik machen wir jetzt und heute. Was das Rontal angeht, ist für die CVP Warten keine Option. Die SVP meint, wir sollten warten, bis eine neue Technologie ohne Kabel vorliegt. Wir sollten warten, bis sich die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bestätigt, und wir sollten warten, weil der Wettbewerb unter den Transportunternehmen ausgehebelt wird. Ein bekannter Premierminister sagte einmal: „Man löst keine Probleme, indem man sie auf Eis legt“. Wir wissen, dass die Fahrleitung sichtbar ist. Sie muss bei Bedarf angepasst werden. Deshalb hat der Regierungsrat alternative elektrische Antriebsvarianten geprüft. Eine Entscheidung muss mindestens über eine ganze Linie und im Kontext der Strategie des Verkehrsverbundes getroffen werden. Deshalb sprechen vier Gründe für die gewählte Trolleybusverlängerung. Erstens: Der Doppelgelenkbus ist das einzige flächendeckend erprobte System mit einer Kapazität von 200 Personen für Kriens, Luzern, Emmenbrücke und neu für Ebikon. Die viel zitierte TOSA-Technologie in Genf ist nur auf 120 Passagiere ausgerichtet. Zweitens: Die Investitions- und Betriebskosten sind bekannt und massgeblich tiefer als bei unausgereiften Technologien. Für Pilotversuche stehen angesichts knapper Kantonsfinanzen keine Mittel zur Verfügung. Drittens: Ein Umsteigevorgang im Maihof auf ein anderes System ist ein No-Go. Die Fahrgäste profitieren von der durchgehend verlängerten Trolleybuslinie 1 von Kriens nach Ebikon und zurück. Viertens: Auf der am meisten frequentierten Buslinie 1 mit gegen 10 Millionen Fahrgästen im Jahr dürfen keine Experimente gemacht werden. Auch der CVP ist ein sinnvoller Wettbewerb unter den Transportunternehmen wichtig. Nach Ablauf der Konzession kann die Linie 1 neu ausgeschrieben werden, und jedes Transportunternehmen kann offerieren. Es gibt Regulative, wonach der neue Betreiber die Flotte und das Personal des bisherigen Transportunternehmens zu übernehmen hat. So funktioniert der Wettbewerb. Optimale Umsteigeorte von Velo auf Bus und von Bus auf Bahn schaffen nicht nur ideale Voraussetzungen zur Nutzung des öV, sondern ermöglichen auch eine städtebauliche Integration. Mit dem geplanten Busbahnhof Ebikon werden Umsteigebedingungen attraktiv. Der Bushub nimmt neben der Linie 1 fünf weitere Buslinien auf und verknüpft diese mit der S-Bahn. 35 Park-and-ride-Parkplätze sowie 100 Veloparkplätze runden das Angebot ab. Beide Projekte, die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 und die Realisierung des

Busbahnhofs, können unabhängig voneinander realisiert werden. Es macht jedoch Sinn, über beide Dekrete in derselben Botschaft zu befinden. Ich denke, dass unser Rat damit gut umgehen kann. Die CVP-Fraktion setzt sich für Mobilitätsoptimierungen ein und mit der vorliegenden Botschaft für den öV im Rontal. Wir treten auf die Vorlage ein und stimmen ihr zu.

Für die SVP-Fraktion spricht Daniel Keller.

Daniel Keller: Die SVP-Fraktion stellt einen Rückweisungsantrag. Wir sind der festen Überzeugung, dass die aktuelle Verkehrsanbindung in den kommenden vier bis fünf Jahren noch ausreichend ist und im Augenblick kein zwingender Handlungsbedarf besteht. Wir sind uns aber bewusst, dass aufgrund des steigenden öV-Bedarfs der Busbetrieb im Rontal mittelfristig angepasst und ausgebaut werden muss. In der Botschaft B 99 geht es um die Trolleybusverlängerung der Linie 1 und um den Bau eines Bushubs in Ebikon. Eine ganze Reihe von Gründen ist dafür verantwortlich, dass die SVP die Botschaft als unausgereift beurteilt und sie zurückweist. Wie schon medial bekannt, ist es zum heutigen Zeitpunkt nicht opportun, das Dorfbild wie im letzten Jahrhundert mit Drähten, das heisst mit neuen Oberfahrleitungen und einer grossen Anzahl Masten, zu zerstören. Wir sind uns sicher, die Ebikoner wollen das mehrheitlich nicht. Alternative neue Technologien sind im In- und Ausland bereits im Einsatz. Ja, heute gibt es noch keine Lösung gemäss Wunsch des VVL. In vier bis fünf Jahren gibt es auch für die VBL eine adäquate Lösung. Darum lohnt es sich abzuwarten. Ohne Oberfahrleitungen können auch andere Busbetriebe als nur der „Quasi-Monopolist“ VBL an der Ausschreibung teilnehmen. Der fehlende Wettbewerb ist ein weiterer zentraler Grund, weshalb wir mit der vorliegenden Botschaft die Linie 1 nicht auf alle Zeiten der VBL zuteilen wollen. Stefan Roth hat zwar in seinem Votum erwähnt, dass ein Wettbewerb möglich sei. Laut Statuten ist das wohl so vorgesehen, aber in der Praxis wird das kaum funktionieren. Wir sind sicher, dass die VBL diese Linie nie verlieren wird. Ist ein Wettbewerb möglich, sinken Kosten und Preise, und davon können die öV-Benutzerinnen und -Benutzer profitieren. Packen wir darum die Chance für mehr Wettbewerb. Zur Linienführung: Die ganze Linienführung ist wenig durchdacht. Sie endet bei der Mall of Switzerland, einem Einkaufszentrum. Die Mall wird grossmehrheitlich und aus rein praktischen Gründen, sprich Einkäufe, mit dem Auto besucht. Aber nur gerade 500 Meter von der Mall entfernt sind mit Migros, Komax und dem Businesscenter D4 3000 Arbeitsplätze angesiedelt. Es werden sogar noch mehr. Wenn schon, warum wird die Linie 1 nicht bis nach Root durchgezogen? Mittelfristig entwickeln sich noch bessere Lösungsansätze. „Top of the flop“ ist aber die Verkehrsführung des geplanten Bushubs. Funktionell führen alle Buslinien zusammen, was insofern fragwürdig ist, als die Durchfahrt beim Kreisel zum Hub 68-mal pro Stunde für die öV-Bevorzugung auf Rot geschaltet werden muss. Wenn man damit anfängt, den Verkehr auf einem Autobahnzubringer so zu behindern, sind ein Verkehrschaos und Staus von morgens früh bis abends spät vorprogrammiert. Der Bushub in der vorliegenden Fassung wird auch von den Ortsparteien in Ebikon sehr kritisch bis ablehnend beurteilt. Würde ein so fragwürdiges Projekt mit Kosten in der Höhe von 26,4 Millionen Franken eine Volksabstimmung überhaupt überstehen? Das ist mehr als fraglich. Dieses Geld könnte kurzfristig auch in der Landschaft gut benötigt werden. Trickreich haben Regierung und Verwaltung zwei Dekrete in die Botschaft B 99 gepackt, um damit eine obligatorische Volksabstimmung zu verhindern; die Grenze dafür liegt bekanntlich bei 25 Millionen Franken. Die beiden öV-Massnahmen sind exakt aufeinander abgestimmt und machen nur gemeinsam Sinn. Zu diesem Schluss kommt auch die VBL selber, nicht aber der Regierungsrat. Es ist gut, dass in der Zwischenzeit wenigstens die Bevölkerung von diesen nicht wirklich gerade direkt-demokratischen, vertrauensbildenden Entscheidungen erfahren hat. Eine Klage vor Bundesgericht hätte unter diesen Voraussetzungen intakte Chancen gehabt. Dennoch hat sich die SVP-Fraktion gegen einen Rechtsstreit mit dem Kanton entschieden. Es drohen hohe Kosten, und eine Klage hätte kaum aufschiebende Wirkung, was eine mögliche Volksabstimmung nach Baubeginn auch nicht gerade einfacher macht. Wenn man bedenkt, dass die Bürger die letzten drei bis vier ausserkantonalen öV-Vorlagen abgelehnt haben, ist das eine verpassten Chance. Es besteht auch die Möglichkeit eines

fakultativen Referendums. Davon sehen wir aber ebenfalls ab, weil bei einem regionalpolitischen Anliegen die Hürde von 3000 Unterschriften sehr hoch ist. Müsste man das Volk von einem lokalen über 26 Millionen Franken teuren Busprojekt überzeugen, dann müsste es deutlich besser durchdacht sein, als dies in der vorliegenden Botschaft mit den zwei Dekreten der Fall ist. Aus diesem Grund stellt die SVP-Fraktion einen Rückweisungsantrag. Wird dieser Antrag abgelehnt, lehnt die SVP-Fraktion beide Dekrete ab.

Für die FDP-Fraktion spricht Herbert Widmer.

Herbert Widmer: Wenn wir zur Verlängerung der Trolleybuslinie 1 Stellung nehmen, betrachten wir dies als eine Botschaft zugunsten der Region Luzern Ost und nicht einfach zugunsten der Mall of Switzerland. Für uns ist es eine Erschliessung des wichtigen Entwicklungsschwerpunktes Luzern Ost, in welchem bis ins Jahr 2030 mit einer Bevölkerungszunahme von 35 bis 40 Prozent gerechnet wird. Deshalb unterstützt die FDP das Projekt unabhängig davon, ob der Besucherstrom zur Mall of Switzerland in fünf Jahren noch besteht oder nicht. Bei Umfragen über die Sorgen der Bevölkerung erscheint die Mobilität meistens auf den ersten Plätzen. Die Meinungen über entsprechende Lösungen gehen – wie üblich – auseinander. Alle wollen aber pünktlich ans Ziel gelangen und nicht im Stau stehen. Auch beim vorliegenden Projekt ist es nicht anders. Bereits heute sind die VBL-Fahrzeuge auf dieser Strecke in Stosszeiten mehr als voll. Daher sollen moderne Doppelgelenkbusse eingesetzt werden. Entsprechende batteriebetriebene Fahrzeuge werden erst in fünf bis sechs Jahren zur Verfügung stehen. Der drahtgebundene Bus ist heute die bewährte Lösung für die Verlängerung einer entsprechenden Buslinie. Wir sind uns bewusst, dass ein kürzlich erschienener Bericht in der „Luzerner Zeitung“ über einen kleinen batteriebetriebenen Bus ebenso aufhorchen liess wie der Testbetrieb eines grösseren Batteriebusses anlässlich des WEF in Davos. Beide Fahrzeuge haben die Einsatzreife noch nicht erlangt, wir brauchen aber jetzt eine Lösung. Die Trolleybusverlängerung soll neu auch Kriens mit der Region Ost verbinden. Diese Linie ist von Kriens bis zum Maihof drahtgebunden. Es wäre wohl kaum sinnvoll, dort auf ein batteriebetriebenes Fahrzeug umzusteigen und damit die Fahrt unnötig zu komplizieren und zu verlängern. Die Tatsache, dass die Buslinien 22 und 23 nur noch vom Bahnhof Ebikon aus in die Peripherie fahren werden, ist sehr erfreulich, wird doch damit der Bushub Bahnhof Luzern von den Fahrzeugen dieser beiden Linien entlastet, was wir sehr begrüssen. Auch der geforderte Wettbewerb besteht: Die Konzessionen für die Verkehrsbetriebe werden in regelmässigen Abständen ausgeschrieben, auch die VBL muss sich immer wieder darum bemühen. Beim Bahnhof Ebikon kommen sechs Buslinien zusammen. Ein behindertengerechter Bushub, wie er sich am Seetalplatz bereits bewährt, ist unabhängig von der Linie 1 dringend nötig. Aus diesem einen von acht Gründen für den geplanten Bushub Ebikon zu schliessen, dass die Verlängerung der Linie 1 und der Bau und Betrieb des Bushubs ein Geschäft sind und dass deswegen die beiden Kredite von rund 15 Millionen Franken und 11 Millionen Franken ein Geschäft darstellen, welches durch Überschreitung der festgelegten Obergrenze von 25 Millionen Franken das obligatorische Referendum nach sich ziehen würde, ist nach unserer Ansicht zumindest abenteuerlich. Es sind daher zwei Geschäfte, welche bezüglich der Kosten nicht zusammen zu behandeln sind. Es sei niemandem genommen, einen Antrag auf ein obligatorisches Referendum zu stellen. Wir werden einen solchen Antrag nicht unterstützen. In diesem Sinn tritt die FDP auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.

Für die SP-Fraktion spricht Marcel Budmiger.

Marcel Budmiger: Die Mall of Switzerland polarisiert, und es erstaunt schon ein wenig, wie viele kritische Stimmen man nun plötzlich hört, nachdem der Bevölkerung im Rontal das Blaue vom Himmel versprochen wurde. Das von uns befürchtete Verkehrschaos ist teilweise eingetroffen. Doch wer die Schuld jetzt einfach nur bei der Mall of Switzerland sucht, macht es sich etwas gar einfach, schliesslich wurde die Mall nicht von einem Tag auf den anderen gebaut. Hauptschuld trägt wohl die falsche und zu späte Verkehrsplanung für das Rontal. Aber besser spät als nie, und so können wir mit der Trolleybusverlängerung die längst fällige bessere öV-Anbindung nach Ebikon nachholen. Diese braucht es, weil das Rontal eine

Wachstumsregion ist und nicht wegen eines Einkaufszentrums mehr oder weniger. Ausgerechnet aus dem Rontal, welches von der Trolleybusverlängerung profitiert, kommt nun Widerstand. Man solle nicht auf eine veraltete Technologie setzen. Das Argument wurde ironischerweise vom Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement geklaut. Mit dieser Begründung hat man nämlich bis heute die geplante Trolleybusverlängerung nach Littau aufgeschoben. Wäre man ehrlich gewesen, hätte man nicht von einer veralteten Technologie gesprochen – gerade für einen RBus gibt es nun halt wirklich bis heute noch keine Alternative –, sondern man wollte nur sparen. Der SVP geht es aber nicht unbedingt ums Sparen, sondern wirklich um eine veraltete Technologie. Nur sind es nicht die Befürworter der Trolleybusverlängerung, die auf eine solche veraltete Technologie setzen, sondern es sind die Gegner. Sie sehen in jedem Bus ein lästiges Verkehrshindernis für die Autofahrer. Auch in den für den RBus notwendigen Verkehrsmanagement-Massnahmen wie Dosierungsanlagen sehen sie ein Übel. Das Verkehrsproblem sind aber nicht die zu vielen Busse, die dann zu allem Übel links abbiegen wollen. Das wahre Verkehrshindernis sind vielmehr diejenigen Autofahrer, die sich konsequent weigern, auch nur einmal den öV zu benutzen. Mit ihren unnötigen Fahrten verstopfen sie die Strassen für Leute, welche wirklich auf das Auto angewiesen sind, sei es, weil sie in schlecht erschlossenen Gebieten wohnen, weil sie Werkzeuge zum Arbeiten benötigen oder etwas Sperriges zu transportieren haben. Ein Ja zur Trolleybusverlängerung ist also auch ein Ja zu weiteren Massnahmen im Rontal, ein Ja zu einer effizienten Verkehrsmittelwahl und ein Ja zu weniger Stau. Der Bushub in Ebikon ist die perfekte Ergänzung zur Trolleybusverlängerung. Natürlich hätte man auch die Hub-Idee schon früher umsetzen können, und natürlich entfaltet der Hub seine volle Wirkung erst, wenn für die S-Bahn endlich ein Viertelstundentakt möglich wird. Nach den Erfahrungen in Rothenburg sollte eigentlich klar sein, dass es zu Pendlerzeiten auch weiterhin Direktverbindungen nach Luzern brauchen wird, zumindest bis der Viertelstundentakt kommt. Das sind alles kleine Schönheitsfehler, aber ein neuer Bushub muss ja auch keinen Schönheitswettbewerb gewinnen, sondern praktisch und benutzerfreundlich sein. Das ist er leider eben nicht, zumindest nicht für Menschen im Rollstuhl, Eltern mit einem Kinderwagen oder ältere Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuss unterwegs sind oder einen Rollator benutzen. Diese Menschen sind auf eine möglichst barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums angewiesen. Dabei sind manchmal Kompromisse nötig. Das ist aber meistens bei bestehenden Bauten der Fall. So ist es für die SP unverständlich, warum bei einer kompletten Neugestaltung eines Bushubs nicht die Normen des Behindertengleichstellungsgesetzes eingehalten werden. Diese sagen klar, dass nach Möglichkeit Haltekanten für Busse eine Höhe von 22 cm haben sollten. Tieferer Kanten, dafür mit einer Kissenlösung, sind weniger wünschenswert, aber auch noch möglich, wenn es die Umstände verlangen. In Ebikon ist jetzt nun diese zweitbeste Lösung geplant, aber leider auch nicht bei allen Haltekanten. Gibt es bestimmte Buslinien, welche für gehbehinderte und Familien weniger wichtig sind? Das sehen wir nicht so. Der Regierungsrat schreibt in der Botschaft, dass die Höhe der Haltekanten den Kriterien des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen. Die Interpretationen gehen da leider weit auseinander. Treffen sich die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur oder die Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektion auch einmal mit Behindertenverbänden? Angesichts der Tatsache, dass im ganzen Kanton Einsprachen gegen neue Bushubs und Haltestellen eingereicht wurden, wäre es höchste Zeit dazu. In der Sessionsvorschau der „Luzerner Zeitung“ schreibt der Kollege Herbert Widmer von der FDP, dass es einen behindertengerechten Bushub brauche. Wir sehen das ebenso und laden Sie deshalb dazu ein, das Postulat von Michael Ledergerber erheblich zu erklären, damit wir genau einen solchen behindertengerechten Bushub bekommen, und das nicht nur in Ebikon, sondern auch bei allen anderen geplanten Bushubs. Die SP tritt auf das Geschäft ein, wird aber die Rückweisung zur Überarbeitung verlangen. Wir wollen einen Bushub in Ebikon, der soll aber ebenso familienfreundlich wie behindertengerecht sein. Die SP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.

Für die Grüne Fraktion spricht Urban Frye.

Urban Frye: Die Grünen sind nach wie vor überzeugt, dass die Mall of Switzerland den

Rontaler Gemeinden mehr Schaden als Nutzen bringt. Die Gefahr, dass in ein paar Jahren eine rostige Bauruine am Eingang von Ebikon vor sich hin dümpelt, ist mehr als gross. Aber vor wenigen Wochen wurde der neue Konsumententempel eröffnet, und das voraussehbare Verkehrschaos ist eingetreten. Gescheiter wäre es gewesen, auf die Mall zu verzichten oder dann doch wenigstens das öV-Angebot vorher zu erweitern. Mehr als 15 Jahre dauerte die Planung der Mall, und trotzdem wurde es verpasst, gleichzeitig mit der Eröffnung der Mall die verlängerte Buslinie 1 und den Bushub Ebikon in Betrieb zu nehmen. Die verpasste Chance, den Besuchern der Mall bereits von Beginn weg eine optimale öV-Anbindung zu bieten, ist unverständlich und zeugt nicht von einer weitsichtigen Planungskompetenz des Kantons. Auch die Wachstumseuphorie ist kein nachhaltiges Entwicklungskonzept. Einfach von allem mehr, also ein ausschliesslich quantitatives Wachstum, bedeutet in erster Linie nur eine Ausweitung der Problemfelder. Was wir brauchen, ist ein qualitatives Wachstum. Damit ist nicht nur eine Erhöhung der Wertschöpfung pro Arbeitsplatz gemeint, sondern ein ganzheitliches Wachstum, welches eben auch die mit einem Wachstum verbundenen gesellschaftlichen Nachteile wie den Verlust an gemeinschaftlichen Identitäten und an Lebensqualität in die Entwicklungsüberlegungen mit einbezieht. Beides aber, Mall und Wachstum der Gemeinden im Rontal, sind Realität, und damit entsteht auch ein grösseres Mobilitätsbedürfnis. Bewältigt werden kann dieses nur mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Alles andere ist unsinnig. Die SVP moniert, dass das heutige Angebot ausreicht und kurzfristig kein dringender Ausbaubedarf besteht. Dann wäre es konsequent, auch bei der Spange Nord einen Planungsstopp einzufordern. Die SVP möchte einige Jahre zuwarten und dann die Linie mit batteriebetriebenen Elektrobussen betreiben. Es ist richtig, dass zurzeit an der Entwicklung von Batterien mit sehr kurzen Aufladezeiten gearbeitet wird. Die Grünen begrüssen dies. Wann jedoch eine Lösung für die Bedürfnisse, wie sie der Ausbau in den Rontaler Gemeinden erfordert, vorhanden sein wird, ist nicht bekannt. Auf dieser Strecke macht eine Verlängerung der Oberleitungen mehr Sinn. In einem Punkt könnte man der SVP recht geben: Da die beiden Teilprojekte Verlängerung der Trolleybuslinie 1 und Realisierung eines Bushubs für die Bewältigung des Verkehrs nur gemeinsam Sinn machen, wäre auch der Zusammenzug in ein Dekret angebracht gewesen. Die Tatsache, dass die beiden Dekrete in einer Botschaft vorgelegt und nun gemeinsam behandelt werden, bestätigt dies. Mit dem Entscheid, über die beiden Projekte getrennt abstimmen zu lassen, bleibt der Vorwurf im Raum, der Regierungsrat habe damit eine Volksabstimmung umgehen wollen. Es wäre der SVP unbenommen, jeweils das Referendum zu ergreifen oder das Vorgehen des Regierungsrates gerichtlich überprüfen zu lassen. Beides ist legitim. Trotz der im Ganzen zukunftsweisenden Vorlage gibt es einen Punkt, der den Bau des Bushubs um Jahre verhindern könnte, weil es der Regierungsrat einmal mehr nicht für nötig hielt, mit den betroffenen Akteuren gemeinsam eine Lösung für ihre berechtigten Anliegen zu suchen. In der Botschaft steht, dass die Vorlage mit dem Behindertengleichstellungsgesetz konform sei. Dem ist leider nicht so. Es ist absolut unverständlich, wie der Regierungsrat eine solche Aussage macht, ohne dass er die Behindertenorganisationen konsultiert. Bei drei Haltekanten ist kein autonomer Einstieg von auf einen Rollstuhl angewiesenen Behinderten möglich. Wenn nun die Behindertenorganisationen auf dem Rechtsweg die Einhaltung der gesetzlichen Vorlagen einfordern, ist das verständlich. Das Projekt könnte aber um Jahre verzögert werden, wenn die Regierung weiterhin keine Lösung anbietet. Aus diesem Grund fordern die Grünen, das Dekret über den Ausbau des Bushubs zurückzuweisen und überarbeiten zu lassen. Dabei empfehlen wir aber, eine Überarbeitung gemeinsam mit den Behindertenorganisationen anzugehen, um nicht Gefahr zu laufen, noch einmal ein nicht gesetzeskonformes Projekt zu präsentieren. Es wäre sinnvoll, das Postulat P 492 von Michael Ledergerber erheblich zu erklären und mit den Behindertenorganisationen den Kontakt zu suchen. In diesem Fall könnten wir auch unseren Rückweisungsantrag zurückziehen. Es ist der Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektion generell zu empfehlen, ihre Projekte jeweils gemeinsam mit den Betroffenen auszuarbeiten und nicht auf die Hoffnung zu setzen, dass diese dann das Projekt schon irgendwie akzeptieren werden. Die Grünen sind für Eintreten, für die Zustimmung zur Verlängerung der Trolleybuslinie und für die

Zurückweisung des Bushubs zur Überarbeitung, falls das Postulat P 492 nicht erheblich erklärt wird.

Für die GLP-Fraktion spricht Markus Hess.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu. Die Verlängerung der Buslinie 1 mittels Trolleysystem ist aufgrund der aktuell im Tagesverkehr einsetzbaren Bussysteme sinnvoll und zweckmässig. Das Bus-Verlängerungsprojekt hat mit der Inbetriebnahme der Mall of Switzerland an Bedeutung und Realisierungsdringlichkeit gewonnen. Natürlich hätten auch wir gerne moderne Systeme gehabt, wie beispielsweise Busse mit Wasserstoffantrieb oder gar selbstfahrende Busse. Laut einem Bericht der VBL aus dem Jahr 2015 sind solche alternativen Modelle aber weder ausgereift noch wirtschaftlich vertretbar. Da die Buslinie 1 eine sehr hohe Frequenz aufweist, können keine Experimente gemacht werden. Der geplante Bushub in Ebikon ist ebenfalls sinnvoll und zweckmässig und führt zu einer Stärkung des öV. Der Bau ist eine adäquate Antwort auf das Bevölkerungswachstum im Entwicklungsschwerpunkt Luzern Ost. Es ist ideal, wenn der Ausbau der Buslinie 1 und der Bau des Bushubs beim Bahnhof Ebikon kombiniert werden können. Zur Frage bezüglich der Zusammenlegung beider Kreditvorlagen, um eventuell eine Volksabstimmung zu vermeiden: Es ist möglich, dass dieser Gedanke beim Erarbeiten der Vorlage bei der Regierung eine kleine Rolle gespielt haben mag, unter anderem muss der Kanton ja sparen, wo er nur kann; dies scheint uns aber nicht wirklich entscheidend. Wirklich entscheidend ist, was die Gemeinde Ebikon zu dieser Frage meint. Immerhin hat die Gemeinde Ebikon in ihrem Budget den entsprechenden Betrag von 3,4 Millionen Franken ohne Opposition genehmigt. Es scheint, dass die beiden Projekte von der am stärksten betroffenen Gemeinde akzeptiert werden. Zudem ist die Buslinie 1, die verlängert wird, nur eine von insgesamt fünf Linien, welche zum Bushub beim Bahnhof Ebikon führen. Der Bus- und öV-Hub am Bahnhof Ebikon ist also auch ohne die Buslinie 1 wichtig. Deshalb kommt die GLP zum Schluss, dass diese Vorlagen auch aus sachlichen Gründen getrennt gutheissen werden können.

Marcel Omlin: Ich wage es zu bezweifeln, dass die VBL im Bereich Trolleybusse einem Wettbewerb ausgeliefert ist. Die Technologie der Trolleybusse ist veraltet. Neu soll die Verkabelung aber bis nach Ebikon weitergeführt werden. Natürlich kann das für ein Gebiet zentrumsbildend sein. Primär liegt das Interesse beim öV. Dabei wird aber vergessen, dass mit der Eröffnung der Mall of Switzerland eine neue SBB-Haltestelle eröffnet wurde. Gerne wird der Vergleich zwischen der Ikea in Rothenburg und der Mall of Switzerland in Ebikon gezogen. In Rothenburg musste eine neue Buslinie bis zur Ikea erstellt werden. Trotzdem reisen die meisten Besucher mit dem Auto an, schliesslich werden in der Ikea vorwiegend Grosseinkäufe getätigt. Es ist meiner Meinung nach nicht richtig, dass der Verkehr in Ebikon bewusst auf den Autobahnzubringer zurückgestaut wird. Herbert Widmer findet es abenteuerlich, die beiden Dekrete zusammenzulegen. Ich finde eher die Argumentation von Herbert Widmer abenteuerlich. Das Volk hätte mit einbezogen werden können. Der SVP wurde vorgeworfen, dass sie keine juristische Prüfung vorgenommen hat. Daniel Keller hat erklärt, warum wir keine solche Prüfung in Auftrag gegeben haben. Primär hätte eine solche Prüfung keine aufschiebende Wirkung, und es wäre trotzdem mit dem Bau begonnen worden. Wäre das Bundesgericht zum Schluss gekommen, dass es tatsächlich eine Ausschreibung gebraucht hätte, wäre der Scherbenhaufen komplett gewesen. Obwohl es sinnvoll wäre, die Buslinie 1 bis zum Businesscenter D4 oder gar nach Root weiterzuführen, wurde diese Option nicht einmal abgeklärt. Stefan Roth erklärte in seinem Votum, dass das Umsteigen im Maihof auf ein anderes Bussystem unzumutbar sei. Ich verweise dabei auf die Gemeinde Rothenburg, dort müssen die Passgiere auch bei jedem Wetter vom Bus auf den Zug umsteigen. Ich bitte Sie, den Anträgen der SVP zu folgen.

Guido Müller: Ebikon und auch die SVP stehen zur Mobilität, allein schon wegen des prognostizierten Wachstums der Gemeinde von 30 bis 40 Prozent. Es gibt aber einen weiteren Aspekt, das Projekt zur Neuüberarbeitung an den Regierungsrat zurückzuweisen. Jeden Abend um 17 Uhr kommt es auf dem Autobahnzubringer in Buchrain zu Stau. Der Stau reicht auf der Kantonsstrasse von Buchrain bis nach Inwil. In diesem Stau steht auch

der Bus. Das ist ein unhaltbarer Zustand, wie es auch die Regierung selber bemerkt hat. Regierungsrat Robert Küng hat eine baldige Lösung dieses Problems versprochen. Ist es aber sinnvoll, einen bereits bekannten Fehler auf der Kantonsstrasse von Ebikon in Richtung Root zu wiederholen? Bei der Zufahrt zum Bushub in Ebikon entstehen künftig über 60 Fahrten. Es sind Linksabbieger, die den nicht ganz behindertengerechten Bushub bedienen, um nachher wieder zurück auf die Kantonsstrasse Richtung Dierikon einzubiegen. Das Gleiche wiederholt sich bei der Mall of Switzerland, wo die Buslinie 1 in jenem Kreisel wendet, der gleichzeitig als Zu- und Wegfahrt zum Parkhaus der Mall of Switzerland dient. Das scheint nicht weiter schlimm zu sein, steht man doch bereits jetzt schon manchmal am Samstag bis zu einer Stunde im Parkhaus der Mall of Switzerland, weil die Ausfahrt durch das hohe Verkehrsaufkommen blockiert ist. Dieser Planungsfehler wird sehr viel Geld kosten. Im Rontal braucht es aber weitere Kapazitäten für den öV. Deshalb wäre es sinnvoller, die Buslinie 1 ohne Zusatzschlaufen beim Bahnhof Ebikon und bei der Mall of Switzerland bis nach Root oder sogar nach Rotkreuz weiterzuführen.

Daniel Gasser: Ich nehme aus Sicht des Gemeinderates Ebikon Stellung. Fahrleitungen sind grundsätzlich nichts Schönes, deshalb freut sich auch in Ebikon niemand darüber. Das ganze Rontal erlebt im Moment eine enorme Dynamik. Gründe dafür sind die neuen Verkehrsanbindungen mit dem Autobahnzubringer, aber auch marktfreundliche Grundstückspreise. Nach der Eröffnung der Mall of Switzerland stehen weitere Bauprojekte an: Die Überbauung beim ehemaligen M-Parc mit 280 Wohnungen, die Überbauung auf dem Amag-Areal mit 220 Wohnungen, weitere Überbauungen in den Gebieten Obfildern, Innerschachen und Ausserschachen, das Rontalzentrum in Dierikon mit 380 Wohnungen sowie die Erweiterung des Businesszentrums D4 in Root. Diese Siedlungsentwicklung ist Chance und Herausforderung zugleich. Die Nachfrage nach Mobilität wird rasant steigen. Die grossen Veränderungen erzeugen bei der Bevölkerung Ängste, die es ernst zu nehmen gilt. Alle Projekte schaffen aber Druck auf die Mobilität. Es gibt zwei Möglichkeiten, damit umzugehen. Entweder lässt man es passieren und riskiert ein Verkehrschaos oder man steuert das Ganze aktiv. Wir haben uns entschieden, dass wir die Mobilität steuern wollen. Deshalb unterstützen wir sowohl die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 wie den Bushub beim Bahnhof Ebikon. Nur in dieser Kombination schaffen wir es, auf der Strasse Kapazitäten für jene zu schaffen, die dringend darauf angewiesen sind, in ersterer Linie aber für den Wirtschaftsverkehr. Bei der vorliegenden Botschaft B 99 handelt es sich um ein gut austariertes Werk, das die langjährigen Planungen von Kanton, Gemeinden und Verkehrsverbund optimal vernetzt. Die Buslinie 1 ist bereits jetzt die meist frequentierte Linie der Zentralschweiz. Mit der Verlängerung kommt es zu einer weiteren Zunahme. Es gibt tatsächlich alternative Antriebssysteme, diese sind aber nicht auf solche Kapazitäten ausgelegt und vor allem viel zu teuer. Hier geht es schliesslich um Steuergelder. Verschiedene Simulationen haben ergeben, dass das berechnete Verkehrsaufkommen gemeistert wird. Niemand hat ein Interesse daran, dass der Verkehr nicht rollt, im Gegenteil, die öV-Massnahmen sind dazu da, den Verkehr flüssig zu halten. Bei der Botschaft B 99 handelt es sich um einen Kompromiss. Es gilt – wie so oft – Kröten zu schlucken, die nicht allen Bürgerinnen und Bürgern Freude bereiten. Wir brauchen aber diese Kapazität jetzt und nicht erst in fünf oder zehn Jahren. Aus zeitlichen, finanziellen und technischen Gründen ist das geplante Vorgehen für den Gemeinderat Ebikon das richtige. Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen.

Michael Töngi: Ich bitte die SVP, ihren Rückweisungsantrag genauer zu begründen. Wir haben viele, zum Teil sich widersprechende Gründe gehört. Einerseits soll die Buslinie 1 sogar bis nach Root führen, was ja viel teurer wäre. Andererseits findet die SVP, es müssten neue Technologien eingesetzt werden, die Fahrleitungen würden stören, und es sei zu teuer. Auch der Linksabbieger zum Bahnhof Ebikon wurde zur Sprache gebracht. Was genau also sollte der Regierungsrat im Fall einer Rückweisung tun? Was ist so schlimm daran, wenn ein Bus wenden muss? Einmal kommt die Endstation und der Bus muss wenden, sei das nun bei der Mall of Switzerland, in Root oder im Maihof. Aus Sicht der Grünen ist es zentral, dass der Bahnhof Ebikon angefahren wird, schon rein siedlungstechnisch gesehen. Wie Daniel

Gasser es richtig gesagt hat, müssen wir darüber entscheiden, ob wir den Verkehr selber lenken wollen oder nicht. Ich bitte Sie, der Botschaft B 99 zuzustimmen.

Fabian Peter: Als Betroffener aus der Region Rontal möchte ich zwei weitere Aspekte beleuchten. Im Jahr 1935 ist der erste VBL-Bus der Linie 22 von Luzern nach Inwil gefahren. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 fährt neu die Buslinie 111 von Inwil nach Ebikon an den Umsteigebahnhof. Im Moment handelt es sich bei der Haltestelle noch um ein Provisorium. Wir sind aber auf einen guten, bequemen Bushub angewiesen, gerade auch für ältere Personen. Nach dem Abwägen aller Vor- und Nachteile sind wir mit dieser Lösung einverstanden. Deshalb ist es für mich auch klar, dass die Vorlage aus zwei Dekreten besteht. Wir sind auf diesen Bushub angewiesen mit oder ohne Verlängerung der Buslinie 1. Das Wachstum und der Verkehr im Rontal wurden schon mehrmals angesprochen. Der Verkehr ist zu den Spitzenzeiten ein Problem, das aber erkannt worden ist. Vor nicht allzu langer Zeit haben einzelne Regionen noch für ein Wachstum gekämpft. In der Zwischenzeit fürchtet sich die Bevölkerung aber eher davor, nicht zuletzt wegen des Verkehrs. Deshalb braucht es vernünftige Verkehrslösungen. Im Jahr 2005 konnte die Bevölkerung über den Autobahnzubringer in Buchrain abstimmen. Auch das Rontal hat sich dafür eingesetzt. Im selben Jahr hat die Gemeinde Ebikon den Bebauungsplan Ebisquare angenommen. Jetzt spürt man dessen Auswirkungen, und der öV muss entsprechend ausgebaut werden, ein langes Warten kommt aber nicht infrage. Natürlich sehen solche Fahrleitungen nicht schön aus, aber im Moment handelt es sich um die beste Lösung.

Daniel Keller: Die SVP hat klar erklärt, was sie mit der Rückweisung bezweckt. Ein Grund ist eine neue Technologie, die sich zwar noch in der Entwicklung befindet, in einigen Städten aber bereits erfolgreich zum Einsatz kommt. Was sich in anderen Städten bewährt, sollte in vier bis fünf Jahren auch bei uns zum Einsatz kommen können. Zweitens soll der geplante Bushub nochmals überdacht werden, denn ein weiterer Verkehrszusammenbruch ist absehbar, zumal der Autobahnzubringer bereits heute überlastet ist. Falls es zu einer Neuplanung kommt, könnte zudem über eine zusätzliche Verlängerung der Trolleybuslinie 1 in Richtung Root befunden werden. Ich bin nicht sicher, ob die Rontaler Bevölkerung heute einem weiteren Wachstum noch zustimmen würde. Vielleicht würde eine Konsolidierungsphase die Lebensqualität der Bevölkerung nachhaltiger beeinflussen.

Monique Frey: Obwohl sich der öV weiterentwickelt, braucht es jetzt eine Lösung, und obwohl es von Ebikon noch keinen Viertelstundentakt Richtung Luzern und Zürich gibt, soll der Bushub trotzdem gebaut werden. Denn damit der Viertelstundentakt überhaupt eingeführt werden kann, braucht es den Durchgangsbahnhof. Wir müssen heute investieren, damit auch die SBB den Bedarf für den Durchgangsbahnhof erkennt. Nur weil beispielsweise in Rothenburg die Passagiere vom Bus auf den Zug umsteigen müssen, darf man doch einer anderen Gemeinde die Möglichkeit eines Bushubs nicht verwehren. Im Gegenteil, es braucht mehr finanzielle Mittel, damit auch die Situation in Rothenburg verbessert werden kann. Wir müssen in den öV investieren, nur so kann die zukünftige Mobilität auf der Strasse gelöst werden. 30 Prozent der Autofahrer legen eine Strecke von weniger als drei Kilometern zurück, deshalb muss ein Umdenken stattfinden. Wir sollten die Leute dazu bringen, auf das Velo oder den öV umzusteigen. Die aktuelle Politik bringt aber nichts ausser verstopften Strassen. Die Kosten für den Bau und den Unterhalt der Strassen können wir uns eigentlich gar nicht leisten. Es wäre deshalb sinnvoller, in energieeffiziente, platzsparende Verkehrsmittel wie den öV zu investieren.

Marcel Omlin: Die von Daniel Keller genannten Gründe geben uns die Möglichkeit, die Vorlage noch einmal zu überdenken. Das bereits bestehende Verkehrschaos ist eine Tatsache, und es wird wohl noch grösser. Trotzdem wäre es sinnvoll, die neuen Technologien noch etwas abzuwarten. In der Stadt Genf wurden bereits Elektrobusse eingeführt. Mit einer Rückweisung vergeben wir uns nichts.

Guido Müller: Das Businesscenter D4 verfügt über eine grosse Anzahl Parkplätze für seine 2000 Mitarbeitenden. Letzte Woche habe ich dort einen Anlass zum Thema Mobilität besucht. Dabei wurde mehrmals betont, dass ein grosser Teil der Mitarbeitenden gerne auf den Bus umsteigen würde. Die Verlängerung der Linie 1 ist aber nur bis zur Mall of

Switzerland geplant.

Monique Frey: Ich versuche nur den Leuten klar zu machen, wie das Auto sinnvoll genutzt werden kann. Ich fahre selber regelmässig Auto, beispielsweise um schwere Sachen zu transportieren.

Marcel Budmiger: Guido Müller hat gerade das beste Beispiel dafür gebracht, warum es die Trolleybusverlängerung braucht. Für die Mitarbeitenden des Businesscenters D4 scheint es nämlich attraktiver zu sein, vom Bahnhof Luzern aus die Trolleybuslinie 1 statt die Linie 23 zu benutzen. Das dürfte dann auch für alle Besucher der Mall of Switzerland gelten. Nur schon deshalb sollten wir die Trolleybuslinie 1 zumindest bis zur Mall of Switzerland verlängern. Natürlich können wir zu einem späteren Zeitpunkt über eine weitere Verlängerung bis nach Root diskutieren, bis dann sollten auch die Technologien weiterentwickelt sein.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Ich nehme zuerst zur Strategie Stellung. Wir verabschieden Planungsinstrumente, die auf der Kantonsstrategie basieren. Die Planungsinstrumente wie den öV-Bericht oder das Strassenbauprogramm hat ihr Rat verabschiedet oder zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Regierung hat den Auftrag, aufgrund der Entscheide Ihres Rates die Arbeiten voranzutreiben. Diese Planungsinstrumente sind langfristig ausgelegt. Die Diskussion bestätigt, wie wichtig es ist, sich an diesen langfristigen Planungsinstrumenten zu orientieren und keinen Hüst-und-hott-Kurs zu fahren. Zu diesen Planungsinstrumenten gehören auch der RBus und die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 sowie der Bushub in Ebikon. Bei unserem öV handelt es sich um eine Erfolgsgeschichte, weil er kundenfreundlich ist. Darum braucht es auch die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 vom Maihof bis zur Mall of Switzerland. Die Gemeinde Rothenburg folgt, der Bahnhof Rothenburg ist in Planung. Wir können aber nicht alles auf einmal in Angriff nehmen. Das Rontal macht eine grosse Entwicklung durch; allein beim öV rechnen wir bis ins Jahr 2035 mit bis zu 40 Prozent mehr Nutzern. In der Regel können Verkehrsprojekte nicht schnell genug vorangehen, hier scheint aber genau das Gegenteil der Fall zu sein. Ich bitte Sie deshalb, die Vorlage nicht zurückzuweisen. Zur Situation beim Bushub Ebikon äussere ich mich anlässlich der Beratung des Postulats P 492 von Michael Ledergerber. Noch ein paar Worte zur Technik: Die heutige Technik ist verlässlich, aber natürlich werden wir die Entwicklung weiterer Technologien beobachten. Zudem sind keine Doppelgelenkbusse vorgesehen. Die Städte Zürich und Basel halten an ihren Strategien fest und verlängern sogar ihre Tramlinien ohne einen Unterbruch. Heutzutage Tramlinien zu bauen, ist eine grössere Herausforderung, als Oberleitungen zu installieren. Die Oberleitungen sehen zwar nicht schön aus, scheinen aber von der Bevölkerung akzeptiert worden zu sein. Zumindest gibt es keine hängigen Einsprachen dazu. Nun zu den beiden Dekreten. Es handelt sich hier um zwei unabhängige Projekte. Beim Bushub liegt die Verantwortung bei der Gemeinde Ebikon, wo auch der basisdemokratische Weg möglich ist. Die Bevölkerung ist dem Projekt gegenüber positiv eingestellt. Bei der Verlängerung der Trolleybuslinie 1 handelt es sich um ein Projekt des Kantons. Deshalb wäre eine Zusammenlegung der beiden Projekte problematisch. Um unsere Strategie zu unterstreichen, haben wir uns entschieden, die beiden Projekte in einer Botschaft abzubilden. Die beiden Projekte können unabhängig voneinander ausgeführt werden. Ich bitte Sie, den beiden Dekreten zuzustimmen.

Antrag Keller Daniel: Rückweisung.

Daniel Keller: Ich habe die Gründe für die Rückweisung in meinem Fraktionsvotum bereits ausführlich dargelegt. Für uns ist die vorgesehene Technik aus dem letzten Jahrhundert nicht zielführend. Es braucht keinen kurzfristigen Entscheid, sondern eine mittelfristige, optimale Lösung. Beim Bushub in Ebikon handelt es sich um einen strategischen Fehler, weil deshalb im Raum Ebikon ein weiterer Verkehrskollaps zu befürchten ist.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Die Vorlage entspricht Ihren bisherigen Beschlüssen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.

Rolf Bossart: Die VBK hat den Rückweisungsantrag mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt.

Der Rat lehnt den Antrag mit 87 zu 26 Stimmen ab.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Keller Daniel: Ablehnung.

Daniel Keller: Da die Diskussion bereits geführt worden ist, schlage ich vor, direkt zur Abstimmung zu schreiten.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Trolleybusverlängerung bis zur Mall of Switzerland in Ebikon, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 84 zu 28 Stimmen zu.