



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom  
Kantonsratspräsident

21. März 2023  
Born Rolf

### **B 143 A Volksinitiative «Attraktive Zentren» mit Gegenvorschlag; Entwürfe Kantonsratsbeschluss und Gegenentwurf in der Form einer Änderung des Strassengesetzes - Entwurf Kantonsratsbeschluss / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident  
Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Botschaft B 143 über die Volksinitiative «Attraktive Zentren» an ihren Sitzungen vom 11. November 2022 (Anhörung der Initianten) sowie vom 16. Dezember 2022 beraten. Die VBK stimmt dem Entwurf des Kantonsratsbeschlusses zur Volksinitiative «Attraktive Zentren» grossmehrheitlich zu, lehnt aber den Gegenentwurf in der Form einer Änderung des Strassengesetzes ebenfalls mehrheitlich ab. Einer deutlichen Mehrheit ist die Initiative zu absolut formuliert. Sie geht zu weit und greift in die Gemeindeautonomie ein. Abgelehnt wird auch ein Eingriff in die Leistungsfähigkeit der Strassen. Ein Teil der Kommission ist überzeugt, dass es keine neuen Vorgaben braucht und die Gemeinden die Problemstellungen selbst lösen können. Für einen anderen Teil der Kommission ist der Gegenentwurf zu wenig verbindlich und präzise. Der Gegenentwurf wird deshalb mehrheitlich abgelehnt. Das Eintreten auf die Vorlage war unbestritten. Die VBK hat die Initiative mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt. Den Gegenentwurf hat die VBK mit 8 zu 5 Stimmen abgelehnt. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Für die SVP-Fraktion spricht Franz Gisler.

Franz Gisler: Mit der Initiative sollen Ortsdurchfahrten attraktiver gestaltet werden. Die Vorgaben der Initiative gelten für alle Strassenkategorien, neben Gemeindestrassen sogar auch für Privat- und Güterstrassen. Dies wäre ein erheblicher Eingriff in die Gemeindeautonomie. Engere Strassen, begrünt mit Bäumen, würden den Lastwagenverkehr erheblich einschränken. Die Zeiten, wo Gemeinden mittels Eselskarren versorgt werden, sind endgültig vorbei. Ein bisschen mehr Respekt gegenüber unseren Camionneuren wäre hier angebracht, leisten sie doch einen wesentlichen Beitrag zur Versorgung unserer Dorfläden. Will eine Gemeinde Dorfplätze aufwerten und begrünen, haben wir nichts dagegen. Die SVP-Fraktion lehnt sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag ab.

Für die Mitte-Fraktion spricht Daniel Gasser.

Daniel Gasser: Die Mitte-Fraktion tritt auf die Vorlage ein, lehnt die Initiative aber ab. Grundsätzlich haben wir Sympathie für das Anliegen. Viel zu lang wurde seitens des Kantons nur von Trottoirkante zu Trottoirkante geplant. Gemäss der heutigen Auffassung von Raum- und Verkehrsplanung ist das Zusammenspiel von Mobilität und Lebensraum viel zentraler geworden. Die Initiative geht in ihrer Absolutheit aber leider viel zu weit. Zudem wird vor allem die Subsidiarität zwischen Kanton und Gemeinden durchbrochen. Grundsätzlich ist es doch so: Alle wollen attraktive Ortszentren, aber alle wollen auch eine funktionierende Mobilität. Deshalb haben wir in der Vernehmlassung und der Beratung auf

folgende Punkte hingewiesen: Der Kanton muss unbedingt auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität links und rechts der Durchfahrten achten, dies in enger Absprache mit der betroffenen Gemeinde. Kantonsstrassen sind die Lebensadern des Kantons. Dies führt häufig zu einem Zielkonflikt mit der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Die Gestaltung der Durchfahrt darf – wenn immer möglich – zu keiner Reduktion der Leistungsfähigkeit führen. Mit dem Gegenvorschlag der Regierung wird diesen Punkten Rechnung getragen. Der Gegenvorschlag ermöglicht den Einbezug der Gemeinden, dies aber ohne Zwang. Damit bleibt die Gemeindeautonomie erhalten. Es gibt wahrscheinlich keine Gemeinde im ganzen Kanton, welche sich nicht für ein attraktives Zentrum einsetzt. Dies liegt im ureigenen Interesse der Gemeinden. Der finanzielle Spielraum der Gestaltung kann aber ebenfalls nur von den Gemeinden und der Bevölkerung bestimmt werden. Mit dem Projekt Zukunft Mobilität Luzern (Zumolu) und dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik werden künftig sowieso vermehrt übergeordnete verkehrliche und ökologischen Anforderungen in Einklang gebracht. Der Gegenvorschlag unterstützt genau dieses Vorgehen. Wir treten auf die Botschaft ein, lehnen die Initiative ab und stimmen dem Gegenvorschlag mehrheitlich zu. Sollte der Gegenvorschlag keine Mehrheit finden, werden wir die Initiative ablehnen.

Für die FDP-Fraktion spricht Sabine Wermelinger.

Sabine Wermelinger: Die FDP-Fraktion anerkennt das Bedürfnis nach einer guten Wohn- und Aufenthaltsqualität und auch das Bedürfnis für Massnahmen zur Klimaadaptation. Wir stellen aber infrage, inwiefern diese Massnahmen auf den verkehrsorientierten Kantonstrassen – welche eine Erschliessungs- und Durchleitungsfunktion haben – vorgeschrieben werden sollen. Gerade auf der Landschaft bringt dies neue Probleme. Zudem bestehen entsprechende Möglichkeiten auch auf Gemeinde- und Quartierstrassen oder Plätzen, die sich besser dafür eignen würden. Das Bild der Initianten auf ihrer Präsentation respektive im Webauftritt soll das attraktiver gemachte Dorf Schüpfheim im Entlebuch zeigen. In Schüpfheim wurde die Bahnhofstrasse bereits vor Jahren begrünt, was eigentlich nett aussieht, aber leider nicht praktisch ist. Dort kommen die Leute mangels öV-Verbindungen noch mit dem Auto und – vor allem Landwirte und Handwerker – manchmal mit dem Auto mit Anhänger ins Dorf. Vor gewissen Geschäftsliegenschaften ist das Parkieren und somit das Einkaufen mit und ohne Anhänger aufgrund der Baumbepflanzung mühsam bis unmöglich geworden. Zudem gibt es im Entlebuch immer noch recht viel Schnee. Wie soll die Schneeräumung stattfinden, wenn die Strassen gemäss den Ideen der Initianten gestaltet werden? Auf dem Bild fehlen die Schneewalme, die ein Durchkommen aufgrund der Platzverhältnisse bereits heute schwierig machen. Des Weiteren handelt es sich um eine Ausnahmetransportroute, und kürzlich war in der Zeitung zu lesen, dass die Armee gewisse Strassen auch auf ihrer Panzerstrassennetzroute aufgeführt hat, welche eine Begrünung noch anspruchsvoller machen. Es ist den Gemeinden zuzutrauen, dass sie ihre Dörfer selbst zu gestalten wissen. Die Ideen der Initianten sind nicht für das ganze Kantonsgebiet geeignet. Die Gestaltung der Dorfkerne erweist sich bereits jetzt aufgrund der verschiedenen Vorgaben und Bedürfnisse als herausfordernd. Da braucht es nicht noch neue Vorgaben. Die Initiative hat ihren Ursprung offenbar im Zentrum von Kriens respektive beim asphaltierten Areal um das neue Stadthaus. Tatsächlich wurde dort anstatt einer Gartenschaukel eine Asphaltwalze eingesetzt. Muss deshalb ein Gesetz für den ganzen Kanton eingeführt werden? Eine ganzheitliche Betrachtung der Forderung der Initiative erachten wir als unabdingbar. Eine ganzheitliche Betrachtung soll unter Berücksichtigung des behördenverbindlichen kantonalen Richtplans, des Planungsberichtes über die Klima- und Energiepolitik, des Strassengesetzes, der Kompetenz- und Aufgabenteilung zwischen Gemeinden und Kanton sowie des Projektes Zumolu erfolgen. Wir stellen fest, dass das Anliegen vor allem im Richtplan grundsätzlich bereits vor längerer Zeit erkannt und erfasst wurde und die Initiative sich eigentlich erübrigt respektive abgelehnt werden kann. Es ist im Sinn der FDP, Bürokratie abzubauen. Jeder neue Paragraph schränkt unsere Freiheit ein, in diesem Fall die Freiheit der Gemeinden und deren Bevölkerung. Statt immer neue Gesetze einzuführen, sollten die bestehenden Gesetze konsequent

durchgesetzt oder in diesem Fall der behördenverbindliche Richtplan konsequent beachtet werden. Der Gegenvorschlag der Initiative würde die Kernanliegen der Initiative aufnehmen, ohne in die Kompetenz- und Aufgabenteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton einzugreifen. Die FDP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein. Aufgrund der Ausführungen und mit dem Hinweis auf die Bestimmungen im Richtplan und die Gemeindeautonomie lehnt die FDP-Fraktion sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag ab – «Was nicht kaputt ist, soll man nicht reparieren.»

Für die SP-Fraktion spricht Hasan Candan.

Hasan Candan: Immer mehr Menschen leben im urbanen Gebiet. Gleichzeitig hat in derselben Zeit der Verkehr stark zugenommen, was dazu führt, dass mehr Menschen Lärm und anderen negativen Emissionen des Verkehrs verstärkt ausgesetzt sind. Die Lebensqualität der Menschen leidet darunter zunehmend. Gleichzeitig sinkt aufgrund des Klimawandels und vermehrter Hitzeperioden die Aufenthaltsqualität in den Ortszentren. Ein hoher Versiegelungsgrad und der Mangel an Bäumen oder begrünten Flächen reduzieren die Lebensqualität in den urbanen Gebieten zusätzlich. Dieser Hitzeinseleffekt stellt besonders für ältere Menschen ein erhöhtes Gesundheitsrisiko dar. Dies müssen wir ernst nehmen und handeln. Die geschilderten negativen Effekte des Klimawandels und der Verkehrszunahme führen schlussendlich zu höheren volkswirtschaftlichen Kosten und zu einer Vernichtung des Wertes von Liegenschaften an stark belasteten Strassenabschnitten. Gewisse Schweizer Städte haben das Problem erkannt und entwickeln Strategien, wie die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den urbanen Zentren trotz Klimawandel und Verkehrszunahme erhalten bleibt. Dabei beruhigen sie Zentren, Quartiere und neuralgische Punkte schrittweise vom Verkehr und reduzieren die negativen Emissionen, unter anderem durch eine klimaadaptive und ökologische Siedlungsgestaltung, welche gleichzeitig die Biodiversität fördert. Das Bedürfnis nach lebenswerten und verkehrssicheren Ortszentren hat auch im Kanton Luzern spürbar zugenommen, und die SP sieht dringenden Handlungsbedarf. Immer mehr Gemeinden möchten handeln, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität in ihrer Gemeinde zu erhöhen oder beizubehalten, sei es die Stadt Luzern, welche die Verkehrssicherheit von Velofahrern erhöhen will, die Gemeinde Neuenkirch, welche den Bewohnenden des Wohn- und Pflegezentrums Lippenrütli eine sichere Strassenüberquerung gewährleisten möchte, oder die Seegemeinde Greppen, welche Tempo 30 einführen will, damit die Gemeinde nicht vom Freizeitverkehr erstickt wird. Wikon, Römerswil, Adligenswil, Horw, Root, Hildisrieden, Kriens, Dagmersellen usw. – die Liste der Gemeinden, welche Tempo 30 eingeführt haben oder einführen wollen lässt sich beliebig verlängern. In der Vergangenheit ging es schleppend voran, weil die Regierung zu wenig auf die Bedürfnisse der Gemeinden einging oder die Gemeinden in ihren Bemühungen durch Einsprachen ausbremsen wurden. Genau hier setzt die Volksinitiative «Attraktive Zentren» an, sie möchte die gesetzlichen Voraussetzungen schaffen, dass es in der klimaadaptiven und ökologischen Entwicklung der Ortszentren schneller vorangeht und der Verkehr siedlungsverträglich gestaltet wird. Die Verwendung des Begriffs «siedlungsverträglich» ist gleichzeitig eine wesentliche Stärke der Volksinitiative gegenüber dem Gegenvorschlag der Regierung. Der Begriff «siedlungsverträglich» wird ebenfalls im Instrumentarium des Bundesamtes für Strassen verwendet, um die Beurteilung von Strasseninfrastrukturprojekten unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsziele zu ermöglichen. Dazu bewertet das Bundesamt für Strassen anhand von 38 Indikatoren Strassenbauprojekte bezüglich ihrer Nachhaltigkeit. Der Begriff «siedlungsverträglich» ist demnach etabliert und objektiv vergleichbar. Der Gegenvorschlag der Regierung hingegen spricht davon, «auf eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität zu achten»; hier ergeben sich mindestens vier Fragezeichen: bei der Definition von «gut», «Wohnqualität» und «Aufenthaltsqualität» und beim Wort «achten». Der Gegenvorschlag der Regierung ist schwammig formuliert und zu wenig klar in den Aussagen, was für die Gemeinden höhere Unsicherheiten bedeutet. Aus diesen Gründen lehnt die SP den Gegenvorschlag der Regierung ab und spricht sich für die Unterstützung der Volksinitiative «Attraktive Zentren» aus. Die Initiative schafft Klarheit und Lösungen für ein längst überfälliges Bedürfnis der

Bevölkerung und der Gemeinden. Das Leben findet in den Gemeinden statt, wenn wir aber nicht handeln, verschwindet immer mehr Lebendigkeit aus den Zentren der Gemeinden. Diesem bereits begonnenen Prozess müssen wir unbedingt Gegensteuer geben.

Für die G/JG-Fraktion spricht Judith Schmutz.

Judith Schmutz: Stellen Sie sich vor, unsere Ortszentren wären nicht nur zur Durchfahrt gedacht, sondern Sie hätten Platz zum Flanieren und die Zeit auf einem Bänkli unter einem Baum im Schatten zu geniessen, ohne dass Autos an Ihnen vorbeirasen. Sie könnten mit dem Velo sicher der Strassen entlangfahren oder als Fussgängerin oder Fussgänger die Strasse sicher überqueren. Sie müssten nicht Angst haben, dass Ihre Kinder oder Grosskinder beim Schulweg keine Fussgängerstreifen hätten, um sicher zur Schule zu kommen. Genau diese Vorstellung schwebt uns mit der Initiative «Attraktive Zentren» vor. In vielen Luzerner Gemeindezentren dominieren graue, laute und zum Teil gefährliche Kantonsstrassen unseren Alltag im öffentlichen Raum. Unsere Initiative will diese unbefriedigende Situation nachhaltig ändern. Sie fordert im Siedlungsgebiet siedlungsverträgliche Kantons- und Gemeindestrassen. Wir fordern eine Siedlungsplanung, welche mehr Luft- und Lebensqualität für die Bevölkerung sowie mehr Sicherheit auf den Strassen bringt. Strassenräume in Zentren gehören allen und sind keine reinen Durchfahrtsstrassen für den Verkehr. Strassenräume in Zentren sind gleichwohl beliebte Begegnungszonen für Jung und Alt. Durch zusätzliche Nutzungen des Strassenraumes kann ein Mehrwert für Gewerbe und Gastronomie geschaffen werden. Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten mehr Platz, um sich zu begegnen und die Strasse sicher zu überqueren. Durch schmalere Fahrspuren und sichere Velospuren werden die Zentren lärmberuhigt, und die Luftqualität verbessert sich. Dass dieser Paradigmenwechsel möglich ist, zeigt der Kanton Zürich. Nicht nur der Strassenraum wird als Fläche für den motorisierten Privatverkehr betrachtet, sondern der gesamte Raum von Fassade zu Fassade. Eben diesen Wandel möchten wir auch für den Kanton Luzern erreichen. Mit unserer Initiative setzen wir uns für siedlungsverträgliche und sichere Ortszentren ein – für mehr Lebensqualität in den Zentren. Denn eines ist wichtig: Jene Ortszentren, welche für die einen nur zur Durchfahrt dienen, sind Ortszentren, in welchen andere Menschen leben. Nur weil wir ein Ortszentrum bloss zur Durchfahrt brauchen, bedeutet dies nicht, dass sich die dortige Bevölkerung nicht mehr Luft- und Lebensqualität, sichere Strassenübergänge und Velostreifen wünscht. Hier sind wir wieder bei der doppelseitigen Medaille. Der Gegenvorschlag der Regierung schafft es leider nicht, den Anliegen der Initiative gerecht zu werden, und geht deutlich zu wenig weit. Mit dem Gegenvorschlag wird die von der Initiative geforderte Vorschrift verwässert, und sie verliert an Verbindlichkeit. Zudem erachten wir die Gründe für einen Gegenvorschlag, also die Verletzung der Gemeindeautonomie und die Begrifflichkeiten, als vorgeschobene Gründe. Zur Gemeindeautonomie: Die Initiative verlangt explizit, dass alle Strassen im Innerortsbereich siedlungsverträglich gestaltet werden. Um eine einheitliche Praxis zu erreichen, sollen insbesondere auch Gemeindestrassen im Innerortsbereich von Gesetzes wegen als siedlungsverträglich ausgestaltet werden. Eine einheitliche Regelung für Gemeinde- und Kantonsstrassen vereinfacht unserer Meinung nach das übergeordnete Ziel der Siedlungsverträglichkeit. Der neue Gesetzestext gemäss Initiative soll klar zum Ausdruck bringen, dass die Luzerner Strassen nach einem neuen Standard geplant und gebaut werden. Immer mehr Gemeinden wünschen sich eine Umgestaltung ihrer Dorfzentren. So sehen wir unsere Initiative als Möglichkeit, dass Gemeinden ihre Anliegen rascher planen und umsetzen können. Zu den Begriffen «Siedlungsverträglichkeit» und «Wohn- und Aufenthaltsqualität»: Die Regierung ist der Meinung, dass der Begriff «Siedlungsverträglichkeit» durch «Wohn- und Aufenthaltsqualität» ersetzt werden soll. Für uns ist dieser Begriff aber zu schwammig, respektive es ist unklar, welche Teilbereiche im Begriff «Wohn- und Aufenthaltsqualität» mit einbezogen sind. Der Begriff muss klar, einheitlich und übergeordnet definiert sein. So gehören die Verkehrssicherheit und die Thematik der Lärmbelastung beispielsweise nicht unbedingt zur Wohn- und Aufenthaltsqualität, aber definitiv zur Siedlungsverträglichkeit. Der Begriff der Wohn- und Aufenthaltsqualität muss so klar definiert sein, dass dieser ein zentrales Kriterium bei der

Strassenplanung wird und in diesem Sinn als geltender Massstab herangezogen werden kann. Aus diesen Gründen lehnt die G/JG-Fraktion den Gegenvorschlag ab. Wir treten auf die Vorlage ein, halten weiterhin an der Initiative fest und stimmen dieser überzeugt zu.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Die Initiative «Attraktive Zentren» fordert, die Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich zu gestalten. Der Gegenentwurf des Kantons Luzern formuliert das Anliegen anders: Bei der Gestaltung von Ortsdurchfahrten sei auf eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität zu achten. Die GLP-Fraktion kann mit beiden Formulierungen leben. Wir verstehen es, dass der Kanton mit dem Gegenvorschlag die Kompetenzen von Gemeinden und Privaten nicht tangieren will. Das ist neben anderen Worten der grosse Unterschied zur Initiative. Generell finden wir die politische Diskussion um Worte und ihre Bedeutung etwas mühsam. Dadurch verändern sich die Wohnqualität und die Mobilitätsbelastung in den Dörfern nicht. Bei Nachforschungen im Internet bin ich darauf gestossen, dass «siedlungsverträglich» oft mit «Erhöhung der Aufenthaltsqualität» definiert wird, oder umgekehrt, das eine wird mit dem anderen erklärt. Genauso kommt es mir vor: Der Gegenvorschlag sagt es einfach in anderen Worten. Aus diesen Gründen ist die GLP-Fraktion mit dem Gegenvorschlag einverstanden.

Daniel Keller: Daniel Gasser hat in seinem Votum aufgezeigt, dass der Gegenvorschlag die Gemeinden in eine schwierige, teilweise ungemütliche Situation bringen kann. Wer sich die Mühe gemacht hat, die komplizierte Botschaft zu lesen, musste sich genügend Zeit dafür einplanen. Die Verwaltung hat sich offenbar wieder einmal vergebens bemüht, einen für alle stimmigen Kompromiss zu finden für den motorisierten Individualverkehr (MIV), aber auch für die Gemeindevertreter. Der Gegenvorschlag ist nicht zielführend und bringt den Gemeinden keinen erkennbaren Mehrwert. Im Gegenteil, er wirft für die betroffenen Gemeindeverwaltungen neue Fragen auf, weil sich sehr viele Unklarheiten ergeben. Der Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen soll fliessen und auch in Zukunft nicht behindert werden. Ich bitte Sie, sowohl den Gegenvorschlag als auch die Initiative abzulehnen.

Korintha Bärtsch: Ich führe gerne aus, wie die Initiative entstanden ist. Auf dem Stadtplatz von Kriens fahren keine Autos, ausser vielleicht zwischendurch ein kleiner Traktor eines dreijährigen Kindes. Der Stadtplatz Kriens ist aber nicht unser Vorbild. Die Grünen haben die Ortszentren des Kantons verglichen und gesehen, wie der Kanton mit Ortszentren umgeht: Er hat jahrelang nicht von Fassade zu Fassade geplant, sondern die Strassenplanung hat am Trottoir geendet. Im Flecken Rothenburg hat der Kanton einen super guten Versuch gestartet, wie die Ortsdurchfahrt aufgewertet werden könnte, er musste aber sagen, dass es ihn nicht interessiert. Der Kanton wollte das Potenzial jahrelang nicht ausschöpfen. Vielleicht ändert sich jetzt etwas, aber sehr viele Ortsdurchfahrten und -zentren im Kanton entleeren sich wegen der schlechten Aufenthaltsqualität. Wir wollen die Aufenthaltsqualität verbessern. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder eine siedlungsorientierte Gestaltung einer Strasse ist nicht mit einer Reduktion der Strassenkapazität gleichzusetzen, wie ich es mehrfach gehört habe. Die Leistungsfähigkeit einer siedlungsorientierten Strasse mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von bis zu 18 000 Fahrzeugen ist gleich wie der einer verkehrsorientierten Strasse, aber mit dem grossen Unterschied der Aufenthaltsqualität, wenn es sich um eine siedlungsorientierte Strasse handelt. Sie können sich ausrechnen, in wie vielen der 80 Luzerner Gemeinden es einen DTV von über 18 000 Fahrzeugen gibt. Es sind etwa fünf. Stellen Sie sich vor, wenn es in Schüpfheim die 30 000 Fahrzeuge geben würde, die täglich die Seebrücke passieren. Sie müssen nicht Slalom fahren, wenn Sie unserer Initiative zustimmen, das macht Wendy Holdener besser, vielleicht sogar auf der Rossweid, wenn es in 30 Jahren noch ausreichend Schnee hat. Neue Gesetze sollen schlecht sein. Gerade eben bei der Beratung des Gegenvorschlags zur «Antistau-Initiative», haben wir einen Paragraphen beschlossen, der ins Strassengesetz aufgenommen werden soll. Wenn die Bevölkerung diesem Gegenvorschlag zustimmt, werden nicht nur die Planer, sondern auch die Gerichte damit zu tun haben, wie denn dieser Paragraph überhaupt umgesetzt werden soll. Unsere Forderung, dass Ortszentren siedlungsverträglich gestaltet werden, ist hingegen klipp und klar. Es bestehen Möglichkeiten

zur Umsetzung und Normen, die angewendet werden können, damit auch die Leistungsfähigkeit der Strassen vorhanden bleibt. Wir sehen in der Initiative grosse Chancen und sind überzeugt, dass wir die Bevölkerung von unserem Anliegen überzeugen können.

Gian Waldvogel: Mit dieser Initiative haben wir die Chance, endlich zu realisieren, was viele in diesem Rat immer wieder betonen: Bei der Mobilität müssen alle Platz haben. Wir haben die Chance, den Anwohnerinnen und Anwohnern ihr Recht auf Sicherheit und einen angepassten Lärmpegel entlang der Strassen zu verschaffen. Gleichzeitig fliesst der Verkehr weiter. Die Initiative verlangt nur, dass der immer enger werdende Raum entlang der Strassen an Attraktivität gewinnt. Wir halten uns dort täglich auf, gehen einkaufen oder besuchen ein Café entlang der Strasse. Die genannten Ausflüchte kann ich nicht nachvollziehen. So sollen Panzer die Strassen nicht mehr passieren können. Panzer fahren schon längstens durch die Dorfzentren, nämlich grosse 4x4-Autos. Gerade für die Autos soll der Verkehr einfach fliessen, und es soll keine Einschränkungen geben. Mit der Initiative schaffen wir den Raum für einen respektvollen Umgang zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern, Velofahrenden und dem MIV. Ich verstehe es nicht, weshalb man dazu nicht Ja sagen kann. Gerade im Kanton Luzern, wo diese Räume immer enger werden, müssen wir aufeinander Rücksicht nehmen, aber auch anerkennen, dass die Mobilität weitergeht. Ich bitte Sie deshalb, der Initiative zuzustimmen und den Gegenvorschlag abzulehnen.

Daniel Gasser: Daniel Keller hat mein Votum falsch interpretiert. Ich habe erklärt, dass mit dem Gegenvorschlag die Gemeindeautonomie erhalten bleibt. Die Gemeinden und der Kanton können gemeinsam für attraktive Dorfzentren sorgen. Eine Frage an die SP- und die G/JG-Fraktion: Wohin soll der Verkehr dann? Ortsdurchfahrten sind die Lebensadern der Gemeinden. Ich kenne das bestens aus Ebikon, das ist Fluch und Segen zugleich.

Adrian Nussbaum: Ich greife das Votum von Daniel Gasser auf. Die Grünen und die GLP leben in einer Wunschwelt. Die von ihnen hier gemalten Bilder gefallen mir zwar, auch ich wünsche mir ein attraktives Zentrum Hochdorf. In Hochdorf gibt es entlang der Strasse bereits Cafés, ich gehe dort gerne mit Gian Waldvogel einen Kaffee trinken. Sprechen müssen wir dabei nicht, denn man versteht das eigene Wort nicht. Das ist nicht wegen des Staus, sondern wegen der Lastwagen, die durch Hochdorf fahren. Sie blenden aus, warum wir dieses Problem in den Dörfern überhaupt haben. Das Problem sind die Durchfahrtsstrassen, die durch die Dörfer führen. Rothenburg ist ein schlechtes Beispiel, weil es dort mit der Autobahn eine Umfahrung gibt. Es gibt diverse Ortschaften, in denen der ganze Verkehr das Dorf passieren muss. Selbst wenn wir das ganze Seetal dazu bringen, auf den öV und das Velo umzusteigen, was ich grundsätzlich unterstütze und befürworte, reicht das nicht aus. Das Problem des siedlungsverträglichen Dorfes ist nicht der MIV oder das Auto, sondern der Wirtschafts- und Lastwagenverkehr. Wenn Sie Ihre Lösung zu Ende denken, die siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten verlangt, und Sie gleichzeitig ein Strassenbaumoratorium unterstützen, also alle Umfahrungsstrassen ablehnen, ist die logische Konsequenz, dass Sie keine Arbeitsplätze und keine Wirtschaft wollen. Ich komme nochmals mit dem Beispiel Hochdorf. Erklären Sie der Firma 4B, einem der grössten Fensterbauer, der in der Schweiz produziert, er soll seine Fenster in Zukunft im Ausland produzieren oder mindestens direkt bei einer Autobahneinfahrt. Ob wir so die Mobilität in den Griff bekommen, ist eine andere Frage. In der Mobilität gibt es nicht den Fünfer und das Weggli. Verbesserungen erreichen wir nur, wenn wir miteinander statt gegeneinander eine Politik betreiben, welche die unterschiedlichen Bedürfnisse und Anliegen berücksichtigt. Darum bin ich überzeugt, dass der Gegenvorschlag ein erster richtiger Schritt in die Richtung einer Politik ist, die miteinander und nicht gegeneinander funktioniert.

Hannes Koch: Die Zentren in den Dörfern und in der Stadt werden wieder wichtiger. Die historischen Ortskerne sollen ihre hervorragende Qualität zurückgewinnen. Ich durfte letzten Samstag in Beromünster an der Neugründung der Grünen teilnehmen. Dadurch konnte ich das Ortszentrum kennenlernen. Die Annahme der Initiative wäre ein Gewinn für ganz Beromünster. In verschiedenen Voten wurde erklärt, dass die Umsetzung der Initiative zu grossen Schwierigkeiten führt. Das ist aber eine Frage der Umsetzung. Dabei spielen die Gemeinden eine führende Rolle. Die Gemeindeautonomie ist also gewährleistet. Schaffen

wir die Möglichkeit dazu. Die Initiative verlangt ausschliesslich, dass die Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich zu gestalten sind. Hasan Candan hat sehr gut ausgeführt, was mit siedlungsverträglich gemeint ist. Weiter gibt es gute Vorbilder aus den Kantonen Zürich oder Genf mit vorbildlichen Gestaltungen. Von dieser Attraktivierung profitieren die Bevölkerung, aber auch das Gewerbe. Dort, wo Menschen verweilen, wird eingekauft und Umsatz generiert. Wenn Sie den Willen der Gemeinden unterstützen und die Zukunft gestalten wollen, unterstützen Sie die Initiative. Wir sind überzeugt, dass die Bevölkerung das auch tun wird.

András Özvegyi: Adrian Nussbaum hat in seinem Votum die GLP angesprochen. Ich möchte klarstellen, dass wir dem Gegenvorschlag zustimmen und die gleiche Meinung wie die Mitte-Fraktion vertreten.

Korintha Bärtsch: Wir verlangen keine autofreien Zentren. Wie ich vorhin ausgeführt habe, funktioniert die Leistungsfähigkeit bis zu einem DTV von 18 000 Fahrzeugen. Zum Votum von Adrian Nussbaum: Wenn es zu laut ist, hilft Tempo 30 dabei, dass man wieder miteinander sprechen kann. In der Initiative geht es aber nicht um Tempo 30. Das Problem mit den Lastwagen sehe ich auch, das müssen wir angehen. Im Wahlkampf betonen wir ja gerne, dass wir Macherinnen und Macher sind. Dann sollten wir uns also ein Ziel setzen und die entsprechenden Massnahmen dazu finden. Wir haben uns ein Ziel gesetzt und sind offen dafür, darüber zu diskutieren, wie wir es schaffen, dass keine Lastwagen mehr durch Ortszentren fahren müssen.

Laura Spring: Die Aussage von Adrian Nussbaum, dass die Grünen wirtschaftsfeindlich sind und mit der Initiative die Wirtschaft verhindern wollen, finde ich heftig. Die Grünen haben ihre kantonale Mitgliederversammlung bei der Firma 1a Hunkeler AG in Ebikon durchgeführt. Wir haben uns den Betrieb zeigen lassen und sind genau von der Art Wirtschaft sehr beeindruckt, wie sie die Firma Hunkeler betreibt. Genau solche Wirtschaftsunternehmen braucht der Kanton. Wir unterstützen mit unserer Politik eine nachhaltige Wirtschaft. Man kann uns nicht einfach vorwerfen, wirtschaftsfeindlich zu sein, nur weil wir die Lebensqualität in den Siedlungen verbessern wollen. Das hat nichts miteinander zu tun.

Christine Kaufmann-Wolf: Es ist schön, dass sich hier so viele Sorgen um den Krienser Stadtplatz machen. Ob der Stadtplatz schön ist oder nicht, ist Geschmackssache. Aber er ist auf jeden Fall praktisch dafür, wozu wir ihn brauchen, etwa für die Chilbi. Wir sind daran, den Platz etwas zu verschönern, aber er muss trotzdem noch nutzbar sein. Die Stadt Kriens hat aber einen Stadtplatz und einen Dorfplatz. Wir haben beides, und wir schauen dazu. Die Stadt Kriens wollte zusammen mit dem Kanton eine Testplanung für die Kantonsstrasse durchführen. Es waren keine Tempo-30-Zonen vorgesehen, sondern es war alles ergebnisoffen. Das Vorhaben wurde an der Urne hochkant abgelehnt. Die einen wollen nun das Problem wegen des Stadtplatzes in Kriens gleich auf alle Gemeinden überwälzen. So einfach ist das nicht, gerade wegen der Durchfahrtsstrassen. Kriens hat dieses Problem, alle müssen auf der Kantonsstrasse fahren, weil es keinen anderen Weg gibt. Das Problem ist also nicht so einfach zu lösen, wie es nun dargestellt wird. Es gibt gute Beispiele im Kanton, zum Beispiel Horw. Aber in Horw gibt es eine Umfahrungsstrasse. In Kriens ist das nicht der Fall. Alle Gemeinden zu verpflichten, etwas umsetzen zu müssen, ist meiner Meinung nach der falsche Weg.

Adrian Nussbaum: Soweit ich weiss, wird Hochdorf bis 2040 einen DTV von mehr als 18 000 Fahrzeugen haben. Wenn Korintha Bärtsch eine Lösung hat, wie die Lastwagen ohne eine Umfahrungs- oder Entlastungsstrasse durch Hochdorf fahren sollen, bin ich gerne Zweitunterzeichner dieses Vorstosses.

Priska Häfliger-Kunz: Es ist nicht so, dass die Gemeinden nichts tun, um die Ortskerne aufzuwerten. In der Region Sursee sind mehrere Projekte in Planung, um Ortszentren aufzuwerten. Die Gemeinden sind sensibilisiert und suchen zusammen mit der Bevölkerung nach Lösungen. Das geschieht mit der Unterstützung des regionalen Entwicklungsträgers und wird zusammen mit der Bevölkerung partizipativ umgesetzt. Auch wir von den Gemeinden wollen den Verkehr verträglicher machen.

Daniel Gasser: Ihr sprecht von «miteinander». Ein Miteinander ist es dann, wenn man miteinander etwas tut. Die Initiative will aber, dass der Kanton den Gemeinden sagt, wie sie es machen müssen. So geht das nicht. Das vielgepriesene Beispiel von Köniz ist entstanden, weil der Kantonsingenieur zusammen mit dem Gemeinderat eine Vision gehabt und gemeinsam umgesetzt hat, so wie es auch der Gegenvorschlag will.

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

Fabian Peter: Wenn Adrian Nussbaum und Korintha Bärtsch eine Lösung für Hochdorf haben, die für beide stimmt, sollen sie doch direkt zu mir kommen, statt einen Vorstoss einzureichen. So geht es schneller. Ich bin gespannt, wie diese Lösung aussieht. Die Initiative «Attraktive Zentren» verlangt eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Ortszentren entlang von Gemeinde- und Kantonsstrassen. Unser Rat anerkennt dieses Anliegen. Attraktive Ortszentren tragen massgeblich zur Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Ortschaften und damit zum Gemeindeleben bei. Wir lehnen die Initiative aber aus folgenden Gründen ab: Erstens: Die Initiative gilt für Ortsdurchfahrten unabhängig von der Strassenkategorie. Hier würde die Annahme der Initiative die Gemeindeautonomie und die Realisierung von privaten Strassenprojekten einschränken. Das sehen wir nicht. Zweitens: Die Initiative weicht begrifflich vom Projekt Zumolu ab und ist damit nicht mit diesem in Einklang. Das Projekt Zumolu spricht offener von Wohn- und Aufenthaltsqualität. Unser Rat stellt der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüber, der die berechtigten Anliegen der Initiative aufnimmt und aus unserer Sicht einen sinnvollen Kompromiss darstellt. Im Übrigen darf ich auch sagen, dass wir bereits heute von Fassade zu Fassade planen, wenn die Gemeinden das wollen. In Kriens waren wir offen, das so zu tun. Die Gemeinde muss das aber wollen und sich daran beteiligen. Das werden wir auch in Zukunft so tun, unabhängig davon, was jetzt allenfalls gesetzlich angepasst wird. Der Gegenentwurf spricht von der Gestaltung von Ortsdurchfahrten und von der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Wir wollen ins Gesetz schreiben, dass darauf geachtet werden soll. Damit wollen wir klar zum Ausdruck bringen, dass die Wohn- und Aufenthaltsqualität nicht das einzige Kriterium bei der Strassenplanung ist. Letztlich geht es auch um den Verkehrsfluss und die Abwicklung des Verkehrs. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität ist ein zusätzliches Kriterium, das beachtet werden soll, aber es ist nicht das übergeordnete Kriterium. Gleichzeitig stellt der Gegenentwurf die Gemeindeautonomie sicher – diesbezüglich muss ich Daniel Keller widersprechen –, indem er sich nur auf die Kantonsstrassen und nicht auf die Gemeindestrassen oder auf Strassen von Dritten beschränkt. Zudem stimmt der Gegenentwurf mit dem Projekt Zumolu überein, das gestern verabschiedet wurde. In diesem Sinn beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten, die Initiative abzulehnen und dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag VBK zu Ziffer 3: Die Volksinitiative ist den Stimmberechtigten ohne Gegenentwurf zu unterbreiten.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Initiative mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Der Rat stimmt dem Antrag mit 76 zu 22 Stimmen zu.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative «Attraktive Zentren», wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 70 zu 30 Stimmen zu.