



KANTONSratsPROTOKOLL

Sitzung vom 30. Oktober 2017
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalmann-Bieri

B 81 Änderung Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern; Entwurf Dekret über einen Sonderkredit / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

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

Rolf Bossart: An den VBK-Sitzungen wurde diese Vorlage besprochen und einstimmig darauf eingetreten. Die entsprechenden Dienststellen orientierten umfassend mit entsprechenden Unterlagen und gaben kompetent Antwort auf die gestellten Fragen. An dieser Stelle möchte ich es nicht unterlassen, dem Regierungsrat und den Zuständigen aus den jeweiligen Dienststellen zu danken – dies gilt auch für alle vorangegangenen und noch folgenden Botschaften. Das 21,1 Millionen Franken teure Projekt im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse hat eine über zehnjährige Geschichte. Es handelt sich um eine wichtige Verbindungsstrasse zwischen der Stadt Luzern und dem Seetalplatz. Darin waren sich alle einig, hingegen wollten einige mit einem Rückweisungsantrag die Entwicklung im Zusammenhang mit dem Bypass und der Spange Nord abwarten. Der Rückweisungsantrag unterlag jedoch mit 10 zu 2 Stimmen. Das Bauprojekt sei seit über zehn Jahren im Bauprogramm abgebildet und das Bedürfnis klar ausgewiesen. Die Verbindungsstrasse sei gerade für den öV sehr wichtig, Rad- und Gehweg seien ein zentraler Punkt. Auch der sehr grosse Aufwand beziehungsweise die Sanierung der Mauer sei dringend notwendig. Die sicherheitstechnischen Überlegungen drängen nun zur Umsetzung. Dagegen wurde votiert, dass vor Kurzem der Seetalplatz unter neuem Regime eröffnet worden sei und noch keine Erfahrungen bezüglich öV bestünden. Mit diesem Projekt würde nun eine Busspur auf Vorrat gebaut. Unabhängig von der Spange Nord würde mit einem hohen Verkehrsaufkommen gerechnet, und es sei ein Luxusprojekt, wenn man die Kosten anschau. Es sei auch nicht ersichtlich, woher der Mehrverkehr komme. Da könne man wirklich die künftigen Entwicklungen abwarten. Alternativen, wie zum Beispiel eine Haltestelle der S-Bahn beim Gütsch, wurden nicht geprüft, das sei aber sicherlich besser. Die Argumente für das Projekt lägen in der Geografie, beim öV und der Verkehrsentwicklung. Der betroffene Abschnitt liege mitten in der Stadt und stelle das entscheidende Verbindungsstück für rund 200 000 Einwohnerinnen und Einwohner dar. In der Strategie stehe, dass der öV gefördert werden soll. Dies werde im Agglomerationsprogramm noch präzisiert. Dort stehe, dass von der Sprengi bis in die Stadt eine durchgehende Busspur folgen solle; es sei daher nicht verständlich, dass genau hier eine Verengung gemacht werden solle. Zum Bushub Emmen sei dies nun ein Nachfolgeprojekt. Die Verbindung sei auch ohne Spange Nord von zentraler Bedeutung. Es gehe schliesslich um die Verbindung von Entwicklungsgebieten. Die VBK stimmte der Vorlage nach längerer Diskussion mit 10 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu. Wir bitten Sie, der Kommission zu folgen und dem Sonderkredit von 21,1 Millionen Franken zuzustimmen.

Für die CVP-Fraktion spricht Stefan Roth.

Stefan Roth: Seit über zehn Jahren wird dieser Strassenabschnitt im Stadtteil Reussbühl geplant. Im geltenden Strassenbauprogramm ist der Bau der Busspur seit Langem festgehalten. Dieses Projekt ist zudem in die übergeordnete Gesamtverkehrsplanung Seetalplatz eingebunden. Jetzt will man mit einem Rückweisungsantrag wieder zurück auf Feld eins. Wer von einer elektronischen Busspur wie in der Spitalstrasse in Luzern träumt und eine solche für ein entscheidendes Verkehrsverbindungsstück mitten in der Stadt ebenfalls fordert – notabene für ein Einzugsgebiet von 200 000 Einwohnerinnen und Einwohnern – verkennt die künftigen Mobilitätsansprüche aller Verkehrsteilnehmer komplett. Die CVP-Fraktion sagt klar: Mit uns nicht. Wir wollen die kantonale Verwaltung nicht weiter beschäftigen, wir wollen nicht weiter enorme Unterhaltskosten leisten. Wir wollen nach zehn Jahren Planung jetzt und heute den Tatbeweis antreten. Die betroffene Standortgemeinde, die Stadt Luzern, unterstützt dieses Projekt. Sogar die Gestaltung der Stützmauer wurde einer Prüfung unterzogen, ob sie städtebaulich verträglich ist. Mehr geht nicht. Damit der öffentliche Nahverkehr leistungsfähiger und attraktiver wird, muss die Kantonsstrasse im betroffenen Bereich um eine Busspur ergänzt werden. Die CVP-Fraktion ist sich bewusst, dass 14 Millionen Franken, nach Abzug des Bundesbeitrages von 7 Millionen Franken, sehr viel Geld ist. Aber der heutige Zustand der Mauer ist bedenklich. Es besteht ein Sicherheitsrisiko. Ein Flickwerk ist entstanden. Das Projekt ist notwendig. Es ist zweckmässig, verbessert die Situation des öffentlichen Verkehrs, erhöht die Gesamtverkehrskapazität und gewährleistet den Schutz vor Naturgefahren. Die CVP-Fraktion freut sich auf den Baustart im übernächsten Jahr und ist für Eintreten und Zustimmung.

Für die SVP-Fraktion spricht Daniel Keller.

Daniel Keller: Dank der SP und den Grünen kommt es bei dieser Vorlage zu Fraktionserklärungen. Ansonsten wäre dieses Geschäft wohl diskussionslos als Bestandteil des vom Kantonsrat beschlossenen Strassenbauprogramms 2015–2018 durch den Rat gegangen. Beim Projekt mit seinen 21,1 Millionen Franken handelt es sich um kein Sonderangebot. Begründet ist die Investition durch den erheblichen Aufwand bei der Hangsanierung. Naturgefahren lassen sich bekanntlich längerfristig nur durch umfassende bauliche Sanierungsarbeiten bändigen. Dass die SP und die Grünen nun auch noch ein Bauprojekt mit neuer Busspur und Radstreifen zurückweisen, das lässt schon aufhorchen. Bei manchen bürgerlichen Verkehrspolitikern dürfte das wohl ein Kopfschütteln ausgelöst haben. Das Projekt wird aus zweckgebundenen Mitteln finanziert, zudem ist mit Bundesbeiträgen in der Grössenordnung von rund 7 Millionen Franken zu rechnen. Mit der Umsetzung der Vorlage schaffen wir zudem einen besseren Verkehrsfluss, gerade für den öV, und erhöhen gleichzeitig die Verkehrssicherheit, speziell für die Velofahrer – eine Win-win-Situation für alle also. Sie können heute demzufolge der Sanierung und Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Lindenstrasse – Schiff in der Stadt Luzern guten Gewissens zustimmen. Die SVP ist für Eintreten und Zustimmung.

Für die FDP-Fraktion spricht Herbert Widmer.

Herbert Widmer: Der Antrag anlässlich der VBK-Sitzung, auf die Busspur in diesem Bereich sei zu verzichten, war klarer als der vorliegende Rückweisungsantrag. Wir wollen heute über die Botschaft B 81 befinden und lehnen den Rückweisungsantrag ab. Der geplante Strassenabschnitt ist eine wichtige Strecke zwischen Emmenbrücke und Luzern. Er ist wichtig sowohl für die Erreichbarkeit der Stadt als auch für den Abfluss. Wie eine Umfrage kürzlich ergeben hat, benützen sehr viele Leute den öV in beide Richtungen. Aus diesem Grund erachten wir den Ausbau und die Einrichtung einer Busspur als richtig. Wir sind uns bewusst, dass diese Strecke für die geplante Umfahrung Nord wichtig ist. Dies ist für uns ein weiterer Grund, auf die Botschaft B 81 einzutreten und ihr klar zuzustimmen. Ich bitte Sie, dies auch zu tun.

Für die SP-Fraktion spricht Marcel Budmiger.

Marcel Budmiger: Die SP-Fraktion beantragt Ihnen die Rückweisung der Botschaft B 81 zur Überarbeitung. Wir haben uns in der letzten Session ausführlich über die Finanzen unterhalten. Gekürzt haben Sie bei der Prämienverbilligung, bei der Kulturförderung, bei den

Stipendien und bei der Luzerner Polizei, dies jeweils mit der Betonung, dass Sie diese Abbaumassnahmen eigentlich gar nicht mittragen, aber dass es keine Alternative gäbe. Nun beraten wir ein Strassenbauprojekt, das teurer ist als die gerade erwähnten Abbaumassnahmen zusammen. Natürlich muss die Reussthal-Stützmauer saniert werden, und natürlich wird schon lange an dem Projekt geplant. Das hier vorliegende Projekt ist aber ein Luxusprojekt. Hauptkostentreiber ist die viel höhere Stützmauer, welche neu bis zu 21,6 Meter hoch werden soll. Wenn man die Projektkosten statt pro Kilometer Länge für einmal auf die Höhe ausrechnet, macht dies etwa 1 Million Franken pro Meter. Wenn man die Stützmauer weniger hoch bauen könnte, würde dies die Projektkosten massiv senken. Das wäre möglich, wenn wir die K 13 weniger breit bauen würden. Darauf zielen wir mit dem Rückweisungsantrag: Die Strasse soll weniger breit und die Mauer weniger hoch gebaut werden. Dies führt zu massiv tieferen Kosten. Dies kann erreicht werden, indem wir zum Beispiel Alternativen für die geplante Busspur Richtung Seetalplatz suchen. Das neue Verkehrsregime auf dem Seetalplatz ist noch gar nicht in Betrieb gewesen, als wir die Botschaft in der Kommission beraten haben. Die Notwendigkeit einer Busspur zwischen Fluhmühle und Schiff beruht auf Prognosen, nicht auf Erfahrungen. Eine Rückweisung bietet die Gelegenheit, die Verkehrssituation in der Realität und nicht nur auf dem Schreibtisch zu analysieren. Der Kanton rechnet mit einer deutlichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs auf dieser Strecke, was jedoch von der breiten Bevölkerung in der Stadt nicht mitgetragen wird. Es bleibt der Verdacht, dass eine Busspur auf Vorrat gebaut werden soll; im Hinterkopf ist wohl der Autobahnzubringer Spange Nord, welcher auch einen schweren Stand bei der betroffenen Bevölkerung haben wird. Wenn der Redner der CVP-Fraktion die Spitalstrasse als eine nicht so wichtige Verbindung bezeichnet, wird es wohl noch schwieriger zu erklären, wieso es die Spange überhaupt braucht. Uns geht es aber nicht um eine Grundsatzdiskussion um die Spange Nord und ihre Auswirkungen. Denn auch wenn man bei der Überprüfung wie im Agglomerationsprogramm zum Schluss kommt, dass eine Busspur in diesem Abschnitt unabdingbar ist, können Kosten gesenkt werden. Für eine nachhaltige Verkehrspolitik gilt der Grundsatz „betriebliche Massnahmen vor baulichen Massnahmen“. Eine effiziente Verkehrsführung ist günstiger als eine Betonlösung und meistens auch städtebaulich verträglicher. Offensichtlich sind betriebliche Massnahmen, wie eine E-Busspur analog zur Spitalstrasse oder eine Fahrbahnhaltestelle bei der Fluhmühle, gar nicht erst geprüft worden. Mit unserem Rückweisungsantrag möchten wir den Regierungsrat einladen, diese kostengünstigen Alternativen zu prüfen. Weder für den öV noch für den motorisierten Individualverkehr hätten diese Alternativen grosse Komforteinbussen zur Folge, der Effekt würde sich vor allem auf der Kostenseite zeigen. Es wäre nicht das erste Mal, dass ein Projekt zur Redimensionierung und Kostensenkung zurückgewiesen würde. Wir bitten Sie, auch hier etwas Kostenbewusstsein an den Tag zu legen.

Für die Grüne Fraktion spricht Urban Frye.

Urban Frye: Dass der Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes im ersten Moment die Welt nicht mehr versteht, wenn ausgerechnet die Grünen eine Vorlage zurückweisen, welche die Realisierung einer Busspur beinhaltet, ist verständlich, handelt es sich doch dabei um ein Kernanliegen der grünen Verkehrspolitik. Den grössten Wirkungsgrad haben Busspuren dort, wo sie gleichzeitig dem Individualverkehr Platz wegnehmen. Der Bus ist schneller, die Automobilisten etwas langsamer. Wollen sie wieder schnell sein, müssen sie auf den Bus umsteigen. Beim vorliegenden Projekt aber wird der Individualverkehr von den störenden Bussen befreit. Nicht nur der Bus, sondern auch die Autos erhalten mehr Platz. Genau auf diesem Abschnitt könnte der Bus elektronisch priorisiert werden. Die wirklich problematischen Stellen sind beim Kreuzstutz und waren vor der Gesamtanierung des Seetalplatzes vor Reussbühl. Wegen der SBB-Geleise ist eine Strassenverbreiterung nur am Hang möglich, was ausgesprochen kostenintensiv ist. Es würde sich wahrlich lohnen, erst einmal abzuwarten, ob die unnötige, sich in den Köpfen der Motorlobby aber festgekrallte Idee einer Fluhmühlebrücke tatsächlich realisiert werden soll. Wenn mit dieser Brücke schon der Lebensraum von mehreren Tausend Bürgerinnen und

Bürgern zerstört und das Zusammenwachsen von Emmen, Reussbühl, Fluhmühle und Baselstrasse für immer verunmöglicht werden soll, dann sollte der Automobilist zukünftig die Brücke aber auch benutzen müssen, wenn er vom Kreuzstutz nach Emmen möchte. Mit dieser Verbetonisierung von Lebensraum könnte wenigstens dieser hier zur Diskussion stehende Strassenabschnitt vom Durchgangsverkehr befreit werden, was auch eine Verbreiterung obsolet werden liesse. Der Durchgangsverkehr könnte bereits heute vermehrt auf die Autobahn gelenkt werden. Man könnte dann feststellen, dass es weder eine Fluhmühlebrücke noch eine Verbreiterung der Strasse braucht. Ich gehe davon aus, dass die Stützmauer mit einigen Sicherungsarbeiten durchaus noch so lange halten wird, bis wir wissen, ob die Fluhmühlebrücke nun gebaut wird, oder eben – was gescheiter wäre – nicht. Deshalb unterstützen wie den Antrag der SP auf Rückweisung zur Überarbeitung und empfehlen erst einmal abzuwarten, was nun mit dem Retortenprojekt Spange Nord noch alles passieren wird.

Für die GLP-Fraktion spricht Markus Hess.

Markus Hess: Die GLP tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu. Das Projekt ist notwendig und zweckmässig. Die Stützmauer musste in der Vergangenheit wiederholt notfallmässig repariert werden. Es muss mit weiteren baulichen Notmassnahmen gerechnet werden. In rund fünf bis zehn Jahren wird der Seetalplatz zu einem Ortsteil mit 3000 bis 5000 Arbeitskräften und Anwohnern. Es ist sinnvoll, die Infrastruktur entsprechend den zukünftigen Benutzerfrequenzen zu planen und zu realisieren. Die Verbindung zwischen Stadtzentrum und Seetalplatz ist zentral, und zwar für alle Verkehrsteilnehmenden, also Fussgänger, Velofahrer, öV-Benutzer und den motorisierten Individualverkehr. Aufgrund der sehr wichtigen, effizienten öV-Verbindung zwischen Seetalplatz, Bahnhof Emmenbrücke und dem Stadtzentrum erachten wir die separate, wenn auch teure Busspur trotzdem als sinnvoll und vertretbar. Das Projekt Spange Nord erscheint zum aktuellen Zeitpunkt noch sehr in der Schwebe zu sein. Das vorliegende Projekt kann deshalb auch losgelöst von der Spange Nord weitergeführt werden.

Marcel Omlin: Das vorliegende Projekt wurde von Fachpersonen ausgearbeitet. Die Vorlage wurde mit den Kürzungen bei der Prämienverbilligung und bei den Stipendien verglichen. Dabei sollte es doch allen bekannt sein, dass es sich hier um eine Spezialfinanzierung handelt, die sich primär aus Treibstoffzöllen und Motorfahrzeugsteuern zusammensetzt. Wenn es schon zu einer Sanierung kommt, soll diese auch richtig gemacht werden. Urban Frye hat es richtig gesagt, die Autos gehören auf die Autobahn, dazu braucht es aber die Spange Nord und den Bypass. Bitte lehnen Sie den Rückweisungsantrag ab und stimmen Sie der Vorlage zu.

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

Robert Küng: Es scheint mir wichtig, die Planungsinstrumente nochmals zu erwähnen. Die Regierung hat sich in ihrer Strategie leistungsfähige Verkehrssysteme und die Erreichbarkeit der Stadt zum Ziel gesetzt. Dabei haben wir auch die Agglomerationsprogramme und das Strassenbauprogramm berücksichtigt. Das Strassenbauprogramm wurde von Ihrem Rat beschlossen. In beiden Planungsinstrumenten ist der Ausbau dieser Teilstrecke der Kantonsstrasse K 13 enthalten. Darum habe nicht nur ich, sondern es haben auch viele Kommissionsmitglieder nicht mit einem Rückweisungsantrag gerechnet. Wir bekennen uns klar dazu, den Mehrverkehr auf den öV umlagern zu wollen. Luzern ist nach Genf jene Stadt, die am wenigsten Verkehrsfläche pro Einwohner zur Verfügung hat. Ich kann nicht verstehen, wie man gegen den Bau einer Busspur sein kann. Scheinbar wollen die SP und die Grünen den Ausbau mit Argumenten wie zu hohen Kosten oder elektronischen Systemen der Zukunft einfach verhindern. Falls die Fluhmühlebrücke und die Umfahrung tatsächlich kommen, befindet sich die Busspur am richtigen Ort. Falls sie nicht kommen sollten, braucht es die Busspur sogar zwingend. Wenn Sie die Vorlage ablehnen, lehnen sie auch den öV-Ausbau ab, was nicht in Ihrem Sinn sein kann. Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen und der Vorlage zuzustimmen.

Antrag Budmiger Marcel/Frye Urban: Rückweisung.

Der Rat lehnt den Antrag mit 83 zu 17 Stimmen ab.

Daniel Keller: Da wir zurzeit nicht elektronisch abstimmen können und es sich um eine wichtige Vorlage aus dem Bauprogramm handelt, beantrage ich, die Abstimmung unter Namensaufruf durchzuführen.

Der Rat stimmt dem Antrag auf Namensaufruf mit 59 zu 42 Stimmen zu. Das nötige Drittel wurde erreicht.

In der Schlussabstimmung stimmen die folgenden 95 Damen und Herren dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, zu: Ruedi Amrein, Erwin Arnold, Robi Arnold, Markus Baumann, Claudia Bernasconi, Rolf Bossart, Urs Brücker, Hanspeter Bucheli, Franz Bucher, Guido Bucher, Philipp Bucher, Adrian Bühler, Ruedi Burkard, Räto B. Camenisch, Johanna Dalla Bona-Koch, Urs Dickerhof, Josef Dissler, Georg Dubach, Reto Frank, Charly Freitag, Priska Galliker, Daniel Gasser, Markus Gehrig, Franz Gisler, Michèle Graber, Toni Graber, Thomas Grüter, Dieter Haller, Armin Hartmann, Patrick Hauser, Gianmarco Helfenstein, Markus Hess, Damian Hunkeler, Yvonne Hunkeler, Claudia Huser Barmettler, Gerda Jung, Pius Kaufmann, Christine Kaufmann-Wolf, Daniel Keller, Irene Keller, Corinna Klein, Willi Knecht, Raphael Kottmann, Marlis Krummenacher-Feer, Urs Kunz, Michael Kurmann, Barbara Lang, Erich Leuenberger, Inge Lichtsteiner-Achermann, Hans Lipp, Angela Lüthold, Urs Marti, Beat Meister, Jürg Meyer, Helene Meyer-Jenni, Andreas Moser, Guido Müller, Pirmin Müller, Pius Müller, Adrian Nussbaum, Markus Odermatt, Thomas Oehen, Marcel Omlin, Fabian Peter, Ludwig Peyer, Angela Pfäffli-Oswald, Carlo Piani, Daniel Piazza, Franz Räber, Guido Roos, Marlis Roos Willi, Stefan Roth, Thomas Schärli, Heidi Scherer, Patrick Schmid, Rosy Schmid-Ambauen, Andy Schneider, Josef Schnider, Helen Schurtenberger, Bernhard Steiner, Ruedi Stöckli, Jost Troxler, Daniel Wettstein, Herbert Widmer, Marianne Wimmer-Lötscher, Fredy Winiger, Priska Wismer-Felder, Jim Wolanin, Josef Wyss, Lisa Zanolla, Ferdinand Zehnder, Gaudenz Zemp, Marcel Zimmermann, Roger Zurbruggen und Peter Zurkirchen.

In der Schlussabstimmung lehnen die folgenden 20 Damen und Herren das Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, ab: Sara Agner, Marcel Budmiger, Hasan Candan, Ali R. Celik, Ylfete Fanaj, Peter Fässler, Monique Frey, Urban Frye, Andreas Hofer, Michael Ledergerber, Jörg Meyer, Giorgio Pardini, Christina Reusser, David Roth, Urban Sager, Josef Schuler, Hans Stutz, Michael Töngi, Susanne Truttman-Hauri und Yvonne Zemp Baumgartner.

Abwesend sind die folgenden 4 Damen und Herren: Othmar Amrein, Rolf Born, Hildegard Meier-Schöpfer und Norbert Schmassmann.

Gemäss § 16 Absatz 2 des Gesetzes über die Organisation und Geschäftsführung des Kantonsrates (Kantonsratsgesetz, KRG) stimmt die Kantonratspräsidentin, Vroni Thalmann-Bieri, nicht mit.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Einmündung Lindenstrasse (exkl.) – Schiff in der Stadt Luzern, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 95 zu 20 Stimmen zu.