



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 28. November 2022
Kantonsratspräsident Born Rolf

B 122 Änderung der Kantonsstrassen K 15, K 18 und K 57, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehender Kantonsstrassen), Gemeinde Beromünster; Entwurf Dekret über einen Sonderkredit / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

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

Pius Kaufmann: Die VBK hat das Dekret an ihren Sitzungen vom 23. September 2022 (Information) und vom 11. November 2022 beraten. Vor der Beratung der Botschaft hat die VBK einen Augenschein vor Ort in Beromünster gemacht. Weiter wurde zusammen mit diesem Geschäft die Petition «Entlastungsstrasse Flecken Beromünster» beraten. Diese Petition wurde am 1. November 2022 bei der Staatskanzlei eingereicht. Zehn Tage später wurde sie bereits beraten. Eine Delegation der Petitionäre wurde im Beisein von Vertretern des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes (BUWD) von der Kommission angehört. Die vorgebrachten Argumente wurden im Rahmen der kommissioninternen Beratung gewürdigt. Die VBK bittet Sie, die Petition mit dem Bericht im folgenden Traktandum zur Kenntnis zu nehmen. Zum Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrassen K 15, K 18 und K 57, Ost- und Westumfahrung, Gemeinde Beromünster: Unbestritten war, dass es eine verkehrstechnische Entlastung des unter Schutz stehenden Fleckens Beromünster braucht. Die grosse Mehrheit der Kommission beurteilt das vorliegende Projekt als zweckmässig und ausgewogen. Auch die Denkmalpflege befand die gewählte Variante für optimal. Keine Mehrheit fanden deshalb Anträge zur Rückweisung im Hinblick auf eine Etappierung oder Redimensionierung. Die Kommissionsmehrheit ist überzeugt, dass die Etappierung die Probleme nicht löst und unnötige Mehrkosten verursacht, da verschiedene bauliche Massnahmen in jedem Fall realisiert werden müssen, etwa die Strassenabwasserbehandlungsanlage. Die Dimensionen entsprechen den aktuell gültigen Normen. Aufgrund der siedlungsnahen Linienführung ist es auch richtig, den Langsamverkehr in beide Richtungen so zu gestalten. Auf das Dekret wurde einstimmig eingetreten. Die VBK stimmte dem Dekret über einen Sonderkredit von 70,6 Millionen Franken mit 9 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu. Es wird mit Fraktionssprechern gearbeitet. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen. Zum Schluss danke ich dem zuständigen Regierungsrat, Fabian Peter, dem Kantonsingenieur, Gregor Schwegler, und dem Leiter der Abteilung Planung, Beat Hofstetter, für die kompetente Begleitung und Unterstützung bei der Beratung dieses Geschäftes.

Für die SVP-Fraktion spricht Guido Müller.

Guido Müller: Die Umfahrung Beromünster hat eine lange Geschichte. Der historische Flecken muss vom Verkehr entlastet werden, darin waren und sind sich alle einig. Sämtliche Planungsinstrumente, insbesondere der Richtplan und das Strassenbauprogramm, enthalten diese Massnahmen. Der heutige Zustand ist untragbar, das Bedürfnis nach einer Lösung ist

für die SVP deshalb ausgewiesen. Die nun vorgelegte Lösung erachten wir als stimmig. Die bogenförmige neue Strassenverbindung löst die vorhandenen Probleme nachhaltig und ist bezüglich Kapazität, Sicherheit und Einbettung in die Landschaft eine gelungene Lösung. Der Vorschlag bezüglich Langsamverkehr mit einem beidseitigen Radstreifen und einem einseitigen Gehweg können wir nachvollziehen. Die Brücke über die Wyna stellt tatsächlich eine optimierte Variante dar, und das Bauwerk bettet sich trotz der beträchtlichen Grösse gut in die Umgebung ein. Den städtebaulichen Akzent mit der geplanten Baumallee würdigen wir spezielle positiv. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Linienführung das Ergebnis jahrzehntelanger Diskussionen ist. Wir haben keinen Grund zu glauben, dass die nun vorliegende Lösung nicht breit abgestützt ist und am Volkswillen vorbeigeht. Zugegeben, es wären auch andere Lösungen möglich gewesen, dennoch sind wir überzeugt, dass dieses Projekt das richtige ist und realisiert werden soll. Das hat auch die Begehung vor Ort bestätigt. Die Zustimmung des Gemeinderates sowie die erfolgten Volksabstimmungen legen nahe, dass die hier vorgelegte Lösung die Bestvariante ist. Kein Verständnis haben wir für die Forderung von Teillösungen. Nach unserer Beurteilung ist es richtig, beide Umfahrungen jetzt gemeinsam zu realisieren. Nur dies entlastet den Flecken nachhaltig. Die Kosten sind zwar beträchtlich, insbesondere weil viel Land innerhalb des Baugebiets erworben werden muss, trotzdem beurteilen wir die Kosten als gerechtfertigt. Die SVP will heute ein Problem lösen und Beromünster einen wichtigen Schritt in die Zukunft ermöglichen. Die SVP-Fraktion tritt auf die Botschaft ein und wird ihr zustimmen. Die eingereichte Petition nehmen wir zur Kenntnis im Sinn der Kommission. Die unterschiedlichen Anliegen der Petitionäre wurden unseres Erachtens bereits im Laufe der Planung aufgenommen und verarbeitet.

Für die Mitte-Fraktion spricht Josef Wyss.

Josef Wyss: Die Verkehrssituation in Beromünster ist seit Jahrzehnten angespannt, und die Frequenzen nehmen kontinuierlich zu. Die heutige Situation mit dem 90-Grad-Abzweiger mitten im Flecken ist nicht mehr tragbar und führt zu unmöglichen Situationen. Diese Entwicklung hat man schon vor Jahrzehnten erkannt und verschiedene Lösungsvarianten erarbeitet. Damals standen Ost-, West-, Nord- und Südumfahrungen zur Diskussion, welche nie bis zur Entscheidungsreife gebracht wurden. Das heutige Projekt, welches seinen Ursprung vor bald 20 Jahren hat, ist wie immer bei Umfahrungen ein Kompromiss von Kosten, Kulturlandverlust und Siedlungsverträglichkeit. Die nun vorliegende Lösung erachten wir als gute, lineare Optimierung der drei genannten Variablen. Die Integrierung der Linienführung in das bestehende Terrain scheint mir besonders gelungen zu sein. Natürliche Terrainerhebungen können als Sicht- und Lärmschutz eingesetzt werden. Der Verlust an Kulturland wurde minimiert und ist dementsprechend vertretbar. Der historische Flecken mit dem schützenswerten Ortsbild und dem Stift St. Michael ist von nationaler Bedeutung und wird mit diesem Projekt weiter aufgewertet. Auch dem Langsamverkehr wurde die entsprechende Beachtung geschenkt. Insbesondere erachte ich das Kosten-Nutzen-Verhältnis als sehr ausgewogen. Die Gesamtkosten von gut 70 Millionen Franken erachte ich als relativ preiswert. Wir hoffen sehr, dass diese dann auch eingehalten werden können. Man kann sich immer über gewisse Details streiten, aber die grundsätzliche Linienführung ist grossmehrheitlich unbestritten nicht nur bei den Spezialisten, sondern auch bei der breiten Bevölkerung. Man darf behaupten, dass die grosse Mehrheit der lokalen Bevölkerung hinter diesem Projekt steht, und somit will Beromünster diese Umfahrung, ebenso auch das Gewerbe und der Detailhandel, welche sich sehr positiv zum vorliegenden Projekt geäußert haben. Es gibt zwar eine Opposition, und diese ist am 1. November 2022 mit einer Petition gegen dieses Projekt in Erscheinung getreten. Es scheint jedoch, dass diese Gruppe keinen grossen Teil der Bevölkerung repräsentiert. Auch bei den Petitionären ist unbestritten, dass Handlungsbedarf besteht, aber konkrete Handlungsvarianten fehlten dabei. Mit diesem Projekt lösen wir nicht nur das Verkehrsprojekt in und um Beromünster, sondern wir legen die Basis für die Weiterentwicklung einer ganzen Region. Drei Bereiche möchte ich dabei erwähnen: Erstens die wirtschaftliche Weiterentwicklung: Das Gewerbe und die KMU sind nicht nur auf attraktive Steuern, sondern auch auf eine funktionierende

verkehrstechnische Anbindung angewiesen. Dieser Standortvorteil ist nicht nur für Neuansiedlungen, sondern auch für das Halten der bestehenden KMU wichtig. Zweitens: Die Umfahrung des Ortskerns mit einer guten Anbindung an den öV ist für die Weiterentwicklung von Beromünster als Wohn- und Lebensregion und des gesamten Michelsamtes zentral. Drittens: Der historische Flecken mit dem Stift St. Michael wird aufgewertet und bildet touristisches Potenzial. Sie kennen mich, ich halte mich jeweils nicht zurück, mich zu Projekten kritisch zu äussern. Aber in diesem Projekt habe ich trotz sorgfältiger Analyse keine relevanten Punkte herauskristallisieren können, die ich kritisieren müsste. Deshalb können wir mit der Zustimmung zur Umfahrung Beromünster einen wichtigen Meilenstein setzen und das Projekt mit Überzeugung dem Volk vorlegen.

Für die FDP-Fraktion spricht Sabine Wermelinger.

Sabine Wermelinger: Der historische Ortskern von Beromünster, der Flecken, ist ebenso wie zum Beispiel die Lammschluchtstrasse nicht für die heutigen Ansprüche erbaut worden. Für die FDP ist es erwiesen, dass der Flecken vom gross- und kleinräumigen Durchgangsverkehr entlastet werden muss. Der jetzige Zustand ist sowohl für die Anwohnenden als auch für die Durchfahrenden sehr mühsam und bedarf einer möglichst baldigen Verbesserung, auch um die historischen Häuser zu erhalten. Wir begrüßen es, dass im Zuge einer Ortsplanungsrevision rechtzeitig erkannt wurde, dass nicht eine möglichst grossräumige, sondern halt eine eher siedlungsnaher Umfahrung am besten dient, um auch dem Ortsverkehr gerecht zu werden. Das ausgearbeitete Projekt mit der schlanken Brücke fügt sich auf eine gute Art in die Umgebung ein. Die Kantonsstrasse ist für die Erschliessung von Beromünster und des Michelsamtes zweifellos bedeutend. Gute Strassenverbindungen über das Wynental in den Kanton Aargau kommen unserem Kanton auch aus Sicht der Wirtschaft zugute. Auch zum Beispiel aus dem Entlebuch werden die Industriebetriebe im Wynental regelmässig beliefert. Für den schweren Nutzverkehr ist die aktuelle Situation bei der Abzweigung Richtung Aargau, die Ochsenkreuzung, eine gefährliche Zumutung. Es ist schon prekär, wenn ein Lastenzug oder ein Sattelschlepper die Strecke passieren muss, wie es in der Botschaft auf den Bildern ersichtlich ist. Wenn jedoch zwei solche Fahrzeuge sich an dieser Stelle kreuzen müssen, muss eines davon gegebenenfalls weiterfahren und irgendwo einen Platz zum Wenden suchen, damit ein neuer Versuch gestartet werden kann. Einige verlassen die Kantonsstrasse und machen einen Umweg via Landi, um eine solche Situation von vornherein zu vermeiden. Das dürfte nicht im Sinn der Bevölkerung sein. Ein Mehrverkehr durch den Schwerverkehr dürfte auch aufgrund einer neuer Umfahrung kein Thema sein. Der Weg wird für die Fahrerinnen und Fahrer höchsten etwas weniger beschwerlich, aber nicht gesamthaft attraktiver. Mit dem vorliegenden Projekt kann dem Flecken Beromünster ein verkehrstechnischer Sprung in die heutige Zeit ermöglicht werden. Das Projekt wurde über Jahrzehnte fundiert geplant und immer wieder den neuesten Erkenntnissen angepasst. Die Bevölkerung wurde mit einbezogen, und auch die Gemeinde steht hinter dem Projekt, was sehr wichtig ist. Es darf einmal gesagt werden, dass die Erarbeitung der Projekte durch den Kanton jeweils unter Berücksichtigung einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise geschieht. Sehr viele Aspekte müssen jeweils berücksichtigt werden, und sie werden es in den allermeisten Fällen auch. Dies ist auch in den Rückmeldungen der Dienststellen ersichtlich. Grundsätzlich ist ein politisches Engagement der Bürgerinnen und Bürger natürlich sehr zu begrüßen. Mit Interesse haben wir den Petitionären zugehört. Ihre Anliegen betreffen jedoch Partikularinteressen, oder es fehlt eine gesamtheitliche Betrachtung. Der Einhaltung der einschlägigen Normen wurde bei der Kritik am vorliegenden Projekt zu wenig Beachtung geschenkt. Die Umfahrung Beromünster wurde breit abgestützt geplant. Im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS), welches dem Bundesamt für Kultur untersteht, wird eine Verkehrsentlagerung des Hauptstrassenraums empfohlen, zum Beispiel als gut in die Landschaft integrierte Nordumfahrung, um die Attraktivität des Fleckens wesentlich zu steigern. Aufgrund der neuen Ausgangslage konnten jetzt sogar eine Ost- und Westumfahrung geplant werden. Jetzt ist es Zeit, Nägel mit Köpfen zu machen. Nichtsdestotrotz regen wir an, dass für diejenigen, die eine Verschlechterung ihrer

persönlichen Situation befürchten, gute Lösungen gefunden werden sollen. Die Umfahrung Beromünster ist im Richtplan vorgesehen und im vom Kantonsrat genehmigten Bauprogramm aufgeführt. Die Kosten werden zwar zirka 10 Millionen Franken höher ausfallen als ursprünglich vorgesehen, es handelt sich jedoch um ein Jahrhundertprojekt oder gar um ein Mehrere-Jahrhundertprojekt, wenn man das Alter des Fleckens betrachtet. Die FDP-Fraktion tritt auf die Botschaft ein und stimmt ihr zu.

Für die SP-Fraktion spricht Isabella Schwegler-Thürig.

Isabella Schwegler-Thürig: Der Flecken Beromünster besitzt einen ausserordentlichen kultur- und kunsthistorischen Stellenwert mit nationaler oder sogar europäischer Bedeutung. Er ist seit Jahrzehnten bedroht und geschädigt durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) und durch die schweren Lastwagen, welche sich tagtäglich durch den Flecken zwängen. Die Verkehrssituation und die Schädigung der historischen Bausubstanz im Flecken sind nicht mehr tragbar und müssen zwingend gestoppt werden. Zurzeit weist der Flecken ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von rund 9500 Fahrzeugen pro Tag auf. Der Verkehr soll künftig über die neue Umfahrungsstrasse rollen, welche zwischen dem Gebiet Lochete und Under Müli in Siedlungsnähe verläuft. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 Stundenkilometer. Geplant ist weiter eine rund 1400 Meter lange bogenförmige neue Strasse mitsamt Brücke über die Wyna und beidseitigen Radstreifen. Damit dereinst auch tatsächlich weniger Autos den Flecken passieren, ist auf der bestehenden Strasse als flankierende Massnahme Tempo 30 vorgesehen. Die Gemeinde Beromünster plant zusätzlich eine grössere Umgestaltung und Aufwertung des Fleckens. Somit soll der Verkehr im Flecken bis ins Jahr 2040 um 80 Prozent reduziert werden. Folgende Ziele sollen erreicht werden: eine optimale Entlastung des Fleckens in Beromünster vom Durchgangsverkehr durch die Umfahrung, weniger Emissionen und Erschütterungen für Anwohner und die Sicherung der historischen Bauten im Flecken, eine Verbesserung der Situation für alle Verkehrsteilnehmenden sowie mehr Verkehrssicherheit für Schulkinder. Ferner sollen eine neue Gemeindestrasse und eine Begegnungszone als Drittprojekt im Flecken mit weniger Verkehr geschaffen werden. Schliesslich soll das denkmalgeschützte Ortsbild geschützt werden. Es gibt aber durchaus auch kritische Aspekte. Die Umfahrung Beromünster ist eigentlich eine Umfahrung des Fleckens: Die Ortsteile Gunzwil und Neudorf sowie einige Aussenquartiere werden durch die Umfahrungsstrasse vom Dorfkern getrennt. Aufgrund jahrzehntelanger Planung beruht das Projekt nicht auf aktuellen Zahlen und zukunftstauglichen Verkehrslösungen. Die Ostumfahrung mit dem Bau einer Brücke über die Wyna ist weder siedlungsverträglich noch ökologisch. Bei einer Etappierung des Projektes könnte sie zu einem späteren Zeitpunkt bei zwingendem Bedarf immer noch realisiert werden. Durch die Ostumfahrung könnte eine attraktive Alternativroute für den Schwerverkehr zur A 2 ab Autobahnanschluss Emmen Nord bis Anschluss Aarau Ost der A 1 geschaffen werden. Die Folgen einer zu erwartenden Verkehrszunahme für die Gemeinden Rothenburg, Rain, Hildisrieden und Neudorf wurden nicht thematisiert. Eine Petition gegen das Projekt wurde eingereicht. Zudem sind die Kosten von 70,6 Millionen Franken sehr hoch. Im Grundsatz sieht die SP die dringende Notwendigkeit, für die Verkehrsmisere im Flecken eine Lösung zu finden und zu realisieren. Die SP-Fraktion tritt daher auf die Botschaft ein. Inhaltlich sind die Meinungen innerhalb der Fraktion geteilt. Aus Sicht der Befürworter bringen die projektierte West- und Ostumfahrung eine wirkungsvolle und dringend notwendige Verkehrsentslastung des Fleckens. Der Transitschwerverkehr ab Autobahnanschluss Sursee mit Ziel Menziken/Reinach wird ausserhalb des historischen Dorfkerns geführt. Eine massvolle wirtschaftliche Entwicklung ist für Beromünster und die umliegenden Gemeinden somit möglich und sichert Arbeitsplätze. Die betroffene Bevölkerung in Beromünster steht grossmehrheitlich hinter einer Verkehrsentslastung des Fleckens. Die Befürworter unserer Fraktion werden daher der Botschaft zustimmen. Die Gegner kritisieren die Überdimensionierung der geplanten Umfahrungsstrassen. Orts- und landschaftsunverträglich sind unter anderem die acht bis neun Meter hohen Einschnitte und Anböschungen. Ebenso liegt die geplante Brücke über die Wyna extrem nahe am geschützten Kirchenbezirk St. Stephan und der als ebenfalls

schützenswert eingestuften Unteren Mühle. Die Gegner kritisieren weiter, dass auf eine Unterteilung in Teilprojekte Westumfahrung und Ostumfahrung verzichtet wurde. Um eine Überarbeitung für eine siedlungs- und umweltverträglichere Lösung der Verkehrsprobleme in Beromünster zu erwirken, unterstützt ein Teil der SP-Fraktion den Rückweisungsantrag der Grünen und Jungen Grünen.

Für die G/JG-Fraktion spricht Judith Schmutz.

Judith Schmutz: Für die Grünen und Jungen Grünen ist es klar, dass der Flecken entlastet werden muss. Die Umfahrung Beromünster, wie sie uns heute vorliegt, lehnen wir aber deutlich ab. Das Projekt ist überdimensioniert, nicht siedlungsverträglich und macht den MIV attraktiver. Wir haben hier im Rat einen Rückweisungsantrag gestellt mit dem Auftrag, eine klima- und siedlungsfreundlichere Variante zu präsentieren, welche den Flecken entlastet, aber weniger in die Umwelt eingreift, beispielsweise durch eine andere Linienführung oder nur die Westtangente. Dass der Flecken in Beromünster entlastet werden muss, ist auch für uns unbestritten. Das Projekt ist unserer Meinung nach aber stark überdimensioniert und nicht verhältnismässig, dies aus folgenden Gründen: Erstens ist es für uns nicht nachvollziehbar, dass es fachlich keine bessere Variante geben soll, welche gleichzeitig klimafreundlicher ist. Um den störenden Immissionen und Erschütterungen entgegenzuwirken, gäbe es auf jeden Fall andere Varianten. Ideen sind vorhanden, auch wenn sie teilweise nicht gerne gehört werden. Zweitens wurde hier ein weiteres Projekt im Kanton Luzern geplant, welches die Kapazität für den MIV ausbaut, anstatt den Verkehr attraktiver zu gestalten. Von Massnahmen gegen den Klimaschutz keine Spur. Das Verkehrsaufkommen wird zunehmen, weitere notwendige Anpassungen in Richtung Sursee wären dann nur noch eine Frage der Zeit. Gleichzeitig ist für uns die vorliegende Umfahrung nicht mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern vereinbar, welches den Verkehr vermeiden, reduzieren und einen Umstieg auf den öV fördern möchten. Das vorliegende Projekt bewirkt unserer Meinung nach das Gegenteil. Die bekannten vier V werden nicht berücksichtigt. Zudem wird durch die geplante Entlastungsstrasse enorm viel Fläche verbraucht, und wertvolles Kulturland geht verloren. Wir können nicht nachvollziehen, dass dies von bestimmten Parteien akzeptiert wird. Drittens wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung zwar vorgenommen und als verhältnismässig befunden. Trotzdem braucht es komischerweise immerhin noch lärmrechtliche Erleichterungen bei 14 Gebäuden, bei denen die Grenzwerte noch immer nicht eingehalten werden können. Hier geht es um gewichtige Papiersanierungen, die wir nicht begrüssen. Zwar sind Massnahmen betreffend Lärmschutz geplant, diese vermögen die Verhältnismässigkeit des riesigen Projektes aber nicht gutzuheissen. Wenn schon ein so riesiges Projekt geplant wird, sollten unserer Meinung nach wenigstens die lärmtechnischen Herausforderungen gelöst werden. Viertens teilt wahrlich nicht die gesamte Bevölkerung in Beromünster die Zustimmung für dieses Projekt. Bewohnerinnen und Bewohner aus Beromünster haben eine Petition eingereicht, damit der Kanton nochmals Alternativen zum vorliegenden Projekt prüft, die Lärmbelastung senkt und das gesamte Projekt redimensioniert. Das gesamte Projekt hat eine grosse Auswirkung auf die Bevölkerung und das Ortsbild. Die Forderungen der Petition begrüssen wir sehr und sind froh, dass diese Petition eingereicht wurde. Wir haben wie schon erwähnt einen Rückweisungsantrag gestellt, da wir uns bewusst sind, dass der Flecken dringend entlastet werden muss, die vorliegende Lösung für uns aber nicht stimmt. Wir sind der Meinung, dass ein redimensionierteres, siedlungsverträglicheres, verhältnismässigeres und ressourcenschonenderes Projekt möglich ist, und diese Zeit möchten wir uns nehmen, mehr dazu von der Antragstellerin des Rückweisungsantrages. Noch etwas in sprachlicher Hinsicht: Man spricht hier immer über eine Umfahrungsstrasse. Wenn man Google fragt oder in den Duden schaut, heisst Umfahrung etwas anderes, nämlich nicht mitten durch ein Gebiet zu fahren. Hier kann man höchstens von einer Entlastungsstrasse sprechen. Abschliessend möchte ich mich bei den Mitarbeitenden des BUWD für die Erarbeitung der Botschaft und die vielen Gespräche bedanken, welche geführt wurden.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Vorneweg: Die Umfahrung Beromünster ist eigentlich nur eine Umfahrung des Fleckens, des historischen Zentrums von Beromünster. Die neue Kantonsstrasse liegt innerorts von Beromünster. Diese Vorlage ist ein herausforderndes Geschäft für die GLP. Die Meinungen sind für einmal nicht eindeutig. Die Vorteile und Nachteile halten sich die Waage, je nach Blickwinkel und Gewichtung fällt der Entscheid auf 45 bis 55 Prozent Jastimmenanteil. Für die GLP ist das kein Problem, denn wir tragen diesen Konflikt, diese Aufforderung zur Abwägung bewusst im Parteinamen. Die GLP-DNA sucht in solchen Fällen nach dem Königsweg, nach der goldenen Lösung, nach einer Win-win-Lösung und stellt sich viele Fragen: Wie sieht Beromünster in Zukunft aus? Wie entwickelt sich Beromünster? Was braucht dieser Siedlungsraum in 10, in 20 oder in 50 Jahren? Ist diese Investition aufwärtskompatibel mit zukünftigen, vielleicht noch unbekanntem Bedürfnissen? Ist es nicht klüger zu etappieren, um auf diese Bedürfnisse reagieren zu können? Wie entwickelt sich die Mobilität auf dem Land, an dieser Route, der Durchgangsverkehr, aber auch der selbstgemachte Verkehr? Entwickelt sich die Logistik der Zukunft eventuell doch mit Drohnen und ohne LKW-Verkehr? Wie gross ist das Nutzen-Schaden-Verhältnis in Bezug auf alle Aspekte des Projektes? Und die Hauptfrage: Ist diese Investition jetzt wirklich die richtige? Zur Ausgangslage: Die Ausgangslage ist uns allen klar. Man möchte schon lange den historischen Flecken vom Verkehr entlasten. Insbesondere der rechtwinklige, enge Einmünder der Aargauerstrasse führt zu stehenden Verkehrssituationen, wenn sich zu grosse Fahrzeuge begegnen. Auch haben wir das übliche hohe Verkehrsaufkommen in den Stosszeiten mit Stausituationen morgens und abends. Infolge der Einmündung zur Aargauerstrasse mit Linksabbiegen gibt es viel Rückstau mitten im Zentrum des Fleckens. Zu sagen ist einleitend aber auch: Wir leben in einer speziellen, kontroversen Zeit, eine Zeit mit viel Mobilität, eine Zeit, in der viele Umweltschutz, aber nur nicht selber verzichten wollen. Es ist aber auch eine dynamische Zeit, in der Entwicklungen schnell gehen und gute Lösungen von heute morgen schon überholt sind. Wir werden bald die Strategie zum Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern beraten und auch über die «Antistau-Initiative» und über eine Initiative diskutieren, die genau solche Zentren generell attraktiver gestalten möchte. Wir leben in einer Zeit, in der wir breite Strassen bauen, und einige Jahre später wollen wir sie wie in Kriens überdecken, weil sie doch stören. Es ist eine Zeit, in der die Dorfzentren leiden und viele Umfahrungsstrassen in Diskussion sind. In einigen Gemeinden setzt sich die Einsicht nach smarte Null-plus-Lösungen durch. In städtischen Gebieten gewöhnt man sich an den beruhigten Verkehr, man lebt damit, und es entstehen sogar Kaffees an den Strassen, beispielsweise beim Bundesplatz oder am Schweizerhofquai. Eine einfache Lösung, um Zentren attraktiver zu machen, ist Tempo 30. Paris hat es schon, der Kanton Luzern ist dabei, es zu ermöglichen. Andere brauchen länger, um zu verstehen, dass dies die einfachste Lösung für die Sicherheit aller, für einen besseren Verkehrsfluss und gegen störende Immissionen ist. Die GLP fordert Tempo 30 auch schon seit ihrer Gründung vor 15 Jahren. In Beromünster wäre dies eine Sofortlösung ohne grossen Investitionen. Wir leben Gott sei Dank auch in einer Demokratie, wo zurzeit oft gründlich partizipiert wird und Dritte mit neuen Ideen kommen. Es bietet sich die Chance, dass dadurch Projekte besser werden. Auch hier in Beromünster liegt eine private smarte Variante null-plus von Hugo Wandeler vor. Er hat viel studiert und mit möglichst viel bestehenden Flächen eine Idee aufgezeichnet. Sie ist logischerweise nicht zu Ende projektiert, aber leider hat sie meines Wissens bei den Behörden wenig Beachtung gefunden. Zudem liegt auch eine Petition vor, die von grosser Sorge zeugt und mit drei Massnahmen die Lösung für die Entlastung des Fleckens behutsamer angehen will, unter anderem mit Tempo 30 schon heute und einer zuerst durchzuführenden Prüfung einer Etappierung mit Teil West. Zum vorliegenden Projekt: Es heisst Umfahrung Beromünster, ist aber eine Umfahrung des Fleckens und liegt, um wenig Land zu verbrauchen, bewusst im Siedlungsgebiet. Es besteht aus zwei Teilen, Ost und West, und hat folgende Elemente: eine bogenförmige neue Strasse mit einer Länge von 1400 Metern, zwei neue Kreiseln, zwei neue Kreuzungen bei den Anschlüssen Ost und West, einen Einschnitt West 8 Meter hoch und zirka 130 Meter lang, eine Dammaufschüttung West zirka 200 Meter lang und einen

Einschnitt Ost 5 Meter hoch und zirka 150 Meter lang. Der Landverbrauch beträgt zirka 21 000 Quadratmeter unüberbaute Fläche. Flankierend ist Tempo 30 im Zentrum Flecken vorgesehen. Die Attraktivierung des Fleckens ist aber nicht Projektbestandteil, dies will der Kanton nach der Umklassierung der Strasse der Gemeinde überlassen. In der vorliegenden Botschaft hat es hinten viele Visualisierungen des Projektes, der Strasse. Ich finde es sehr schade, dass das Hauptziel, der Hauptnutzen der Strasse, ein attraktives, lebendiges und umgestaltetes Zentrum Flecken, nicht visualisiert ist. Mein Projektverständnis wäre, dass diese Umgestaltung zum Projekt Umfahrung Beromünster gehört und somit mindestens finanziell bis zum Schluss in den Händen des Kantons liegt. Man nennt das Einheit der Materie. Es muss ausgeschlossen werden, dass die Umfahrung gebaut ist und die Gemeinde wegen finanzieller Schwierigkeiten oder aus rechtlichen oder anderen Gründen das Zentrum so lässt wie heute. Zu unserer Beurteilung: Wir haben in den Voten vorher schon sehr viele Vor- und Nachteile gehört. Die GLP-Fraktion hat auch eine umfassende Liste von Vor- und Nachteilen, welche sich ungefähr die Waage halten. Ich erwähne einige Beispiele, die noch nicht oft genannt wurden. Bei den Vorteilen hätten wir die Elimination der 90-Grad-Kreuzung im Flecken, die Attraktivierung des historischen Orts im Kanton Luzern, welcher im Inventar von nationaler Bedeutung ist. Zudem hat man auf den Kulturlandverlust geachtet, die nahe Linienführung verursacht aber andere Probleme. Bei den Nachteilen möchte ich vier Punkte auflisten: Mit der Westumfahrung gibt es eine Trennwirkung mitten in der Siedlung, insbesondere der beiden Ortsteile Beromünster und Gunzwil, die eigentlich zusammenwachsen. Der Teil Ost durchquert einen attraktiven Südhang, einen Sonnenhang. Andere Gemeinden pflanzen an solchen Hängen Reben oder bauen attraktiven Wohnraum. Generell entsteht auch der Eindruck, dass die Probleme des Zentrums Flecken in die Aussenzonen verlegt werden, die sich noch entwickeln. Stau, Lärm, Emissionen, Fahrbahnübergänge mit Fussgängerstreifen, Schulweg ins Don Bosco – dies alles liegt dann in den Perimetern des neuen Projektes. Zudem ist ein Zentrum ohne Verkehr eine wirtschaftliche Gefahr für die Geschäfte. Bei der Abwägung der Vor- und Nachteile steht es unentschieden. Zum Schluss kommt also keine klare Haltung der GLP-Fraktion heraus. Für die GLP ist das kein Problem, wir sind da offen und echt liberal. Wir kennen keinen Stimmzwang. Für Teile der Fraktion sind die Umweltaspekte höher zu gewichten. Dieser Teil kann ein solches Strassenprojekt nicht befürworten in einer Zeit, in welcher wir von 4 V und einer flächeneffizienten Mobilität reden. Diese einen sind auch für die kritischen Stimmen, die nachdenken, überprüfen, etappieren und smartere Lösungen genau anschauen wollen. Leider haben wir gelernt, dass wir bei diesen Dekretsvorlagen nichts verändern können. Wir können keine Anträge in der Detailberatung stellen, wir können nur die Rückweisen zur Überarbeitung beantragen und zum Kredit Ja oder Nein sagen. Entscheiden tut dann sowieso die Stimmbevölkerung des Kantons Luzern. Mir scheint das nicht eine so klare Sache zu sein, weil wir in einer Zeit leben, in der die Klimaerwärmung und die Teuerung der Stimmbevölkerung Sorgen bereiten. Die Befürworter tun gut daran, die letzten Zweifel an der Richtigkeit dieses Projektes auszuräumen. Auch eine Etappierung in Aussicht zu stellen, wäre im Hinblick auf eine Abstimmung geschickter. Dies wäre mit einer Rückweisung zur Überprüfung durchaus möglich. Die GLP-Fraktion ist also für Eintreten. Ein Teil der Fraktion ist für Rückweisung zur Überarbeitung im gesagten Sinn. Dem Sonderkredit von 70,6 Millionen Franken wird nur ein Teil der GLP-Fraktion zustimmen.

Markus Bucher: Beromünster ist nicht Nordkorea. Natürlich gibt es bei uns vereinzelt Personen, welche die Umfahrungsstrasse aus persönlichen oder politischen Gründen nicht wollen. Die Gruppe ist klein, aber sehr laut. Wir haben in Beromünster über 4500 Stimmberechtigte, die Petition wurde von 15 Personen unterschrieben. Wir hatten vor etwa einem Jahr eine Gemeindeversammlung mit 950 Teilnehmern. Es ging darum, das Pflegeheim an einen neuen Standort zu verlegen und so die Route für die Umfahrungsstrasse zu optimieren. Kantonsrätin Gertrud Galliker-Tönz hat einen Antrag gestellt, damit noch zuzuwarten. Ich habe im Protokoll nachgeschaut, der Antrag wurde abgeschmettert. Es gab nur vereinzelte Stimmen, die sie unterstützt haben. Beromünster braucht diese Umfahrungsstrasse nicht nur wegen der extremen Verkehrsüberlastung

während der Stosszeiten, sondern die Kantonsstrasse muss auch von unseren Schulkindern zum Teil mehrfach überquert werden. Wir haben von den LKW gehört, die dort durchfahren. Die Übergänge gelten als sehr gefährlich. Schliesslich verlangt auch die kantonale Denkmalpflege dringend die Entlastung des Fleckens, denn die Bausubstanz unserer mittelalterlichen Häuser leidet stark unter den täglich fast 14 000 Fahrzeugen, darunter riesige LKW, welche den Flecken durchqueren. Ich finde es interessant, dass die Gegner auch sagen, sie würden eine rasche Entlastung fordern. Gleichzeitig sagen sie, man müsse noch einmal alles neu planen. Das ist ein Widerspruch in sich selbst. Rasch und neu planen, das geht nicht. Seit ich ganz klein bin, sprechen wir von der Umfahrungsstrasse. Seit 20 Jahren plant man konkret mit Variantenstudien. Es wurden Lärmmessungen durchgeführt, und der Untergrund und vieles mehr wurden geprüft. Seit zehn Jahren verfolgt man die jetzige Variante. Involviert sind auch Vertreter aus Politik und Gewerbe von Beromünster. Jetzt ist das fertige Projekt da und wir Beromünsterer wollen das Projekt rasch und nicht noch einmal zehn Jahre planen. Judith Schmutz hat es heute Morgen gesagt, heute Nachmittag noch András Özvegyi, die Grünen und Jungen Grünen haben eine Initiative zu attraktiven Zentren eingereicht. Genau das wollen wir in Beromünster machen, aber wer hat Lust, eine Stange Bier zu trinken in einem Gartenrestaurant, wenn ein LKW vorbeifährt und einem die Abgase ins Gesicht wehen? Ich habe leider nicht so viel Zeit wie meine Vorredner, sonst würde ich deren Argumente gerne widerlegen. Zusammenfassend kann ich sagen: Beromünster braucht und will die Umfahrung, und zwar jetzt. Danke, wenn Sie das unterstützen, damit unsere Kinder in Zukunft sicher in die Schule kommen, damit unser Flecken erhalten bleibt und damit wir wie Sursee, Sempach und Willisau im historischen Städtchen auf dem Land endlich eine Zentrumsentwicklung angehen können.

Rolf Bossart: Als Bürger von Schenkon müsste ich mich dafür einsetzen, dass weniger Verkehr von Beromünster her über Tannberg nach Sursee rollt. Als Kantonsrat habe ich jedoch Partikularinteressen hintanzustellen. Sehr heikel ist dann auch, wenn an oder in der Nähe der neuen Linienführung Wohnende sich prominent in den Medien äussern. Zur Argumentation der Gegnerinnen und Gegner der Umfahrung: Erstens, die Planung beruhe auf zehn Jahre alten Grundlagen: Diese Argumentation greift nicht. Die Planung war immer rollend, wurde also laufend bei Bedarf und Relevanz an die neuen Gegebenheiten angepasst. Deshalb soll zum Beispiel auch ein Flüsterbelag eingebaut werden, welcher notabene trotz Verbesserung von der gleichen Gegnerschaft beanstandet wird. Zweitens zum Lärm und zur Umweltverträglichkeit: Hier eine Lärmempfindlichkeitsdebatte zu führen, sprengt leider zumindest mein Zeitbudget. Fakt ist, dass jedes Dezibel weniger zählt. Eine Lärm- und Sanierungspflicht besteht, und nach Abschluss des Projektes müssen alle Grenzwerte der Emissionen im Dorfzentrum eingehalten werden, sogar im ganzen Perimeter deren 70 von 76, das ist eine massive Verbesserung. Da hätte ich in Schenkon auch noch Anliegen. Drittens: Wer definiert die Verhältnismässigkeit und mit welchen fachlich belegten Fakten? Das ist eine lange Leidensgeschichte, welche in Phasen seit 2004 in der Planung ist und nun einen guten Abschluss verdient. Je länger geplant wird, umso höher fallen in aller Regel die Kosten aus. Fazit: Aus meiner Sicht, auch als Bauvorsteher, ist dieses Projekt mit den durchgeführten umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) inklusive Begleitung von vielen Fachleuten über eine sehr lange Zeit mit vielen Varianten geprüft worden. Uns liegt nun die Bestvariante vor, welche auch bei sehr kritischer Betrachtung überzeugt. Alle Anliegen der Verkehrsteilnehmenden, vor allem der schwächsten wie Kinder, Fussgänger und Velofahrende, wurden aufgenommen und im Projekt massgeblich berücksichtigt. Den Zielen der Eingliederung, der Abstimmung Siedlung und Verkehr und dem Schutz der ISOS wurde Rechnung getragen. Dieses Projekt ist nachhaltig und keinesfalls wie suggeriert überdimensioniert. Es verdient unsere Zustimmung.

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

Fabian Peter: Ich freue mich, dass ich Ihnen die klare Haltung der Regierung mitteilen darf. Ich danke zuerst der zuständigen Kommission Verkehr und Bau unter der Leitung von Pius Kaufmann für die konstruktive Beratung. Das Resultat der Kommission hat uns natürlich gefreut. Die Geschichte einer Umfahrung von Beromünster dauert schon Jahrzehnte, und es

wurden sehr viele Varianten geprüft. Irgendwann kommt der Moment, in dem man Entscheidungen fällen und bauen muss, sonst wird man immer planen und nie bauen. Ihr Rat hat immer wieder die Notwendigkeit bestätigt und die Umfahrung ins Bauprogramm aufgenommen und entsprechend gestützt. Im laufenden Bauprogramm ist die Umfahrung in Topf A. Der Strassenplan Ost wurde bereits 2007 von unserem Rat genehmigt, der Strassenplan West 2014. Die beiden Pläne wurden zusammengelegt im entsprechenden Bauprogramm, und die Umfahrung ist im kantonalen Richtplan vorgesehen. Es sind also die übergeordneten Voraussetzungen klar erfüllt. Der Flecken Beromünster zählt zu den schützenswerten Ortsbildern der Schweiz und hat damit nationale Bedeutung. Dieser Ortskern ist aber stark vom Durchgangsverkehr belastet und soll deshalb entlastet werden. Die durch den Flecken führende Hauptverkehrsstrasse soll siedlungsnah umgeleitet werden und eine nahe Umfahrung, nicht eine weite Umfahrung bilden. Das Ganze ist auch für den Wirtschaftsverkehr wichtig. Kurz zwei, drei Ergänzungen zu technischen Punkten, die ich gehört habe: Der Lärmschutz insgesamt wird erfüllt. Ich will das nicht genauer ausführen, das wurde in der Kommission besprochen. Zum Denkmalschutz: Beromünster ist als Ortsbild von nationaler Bedeutung im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz aufgeführt. Entsprechend hat das Bauprojekt der West- und Ostumfahrung den hohen Anforderungen des Ortsbildschutzes und der Denkmalpflege zu genügen. Der ganze Projektierungsprozess wurde von der kantonalen Denkmalpflege eng begleitet. Man hat also von Anfang an die Denkmalpflege mitgenommen. Die kantonale Denkmalpflege ist in einem anderen Departement angesiedelt, deren Meinung konnte widerspruchsfrei eingebracht werden. Die kantonale Denkmalpflege erachtet die Nordumfahrung als wichtiges Entlastungsprojekt zugunsten des kulturhistorisch herausragenden Fleckens von Beromünster. Dies empfiehlt auch das ISOS: «Eine Verkehrsentslastung des Hauptstrassenraums, zum Beispiel als gut in die Landschaft integrierte Nordumfahrung, würde die Attraktivität des Fleckens wesentlich steigern.» Die Denkmalpflege hat das vorliegende Strassenprojekt aktiv mitgeprägt und erachtet es als bewilligungsfähig. Es handelt sich bei dem Bauvorhaben nicht um eine Bundesaufgabe, weshalb ein Bundesgutachten nicht zwingend war. Die kantonale Denkmalpflege hat auf die Einholung eines Gutachtens verzichtet, das war nicht mein Departement oder die zuständige Dienststelle, da aus ihrer Sicht das Bauvorhaben ganz im Sinn des Kulturdenkmals Flecken Beromünster ist und die Schutzinteressen in den Projektentwicklungsphasen sorgfältig abgewogen und berücksichtigt wurden. Mit dem Projektwettbewerb für die Brücke, der ein Qualitätswettbewerb war, sollte auch die Qualitätssicherung durch international anerkannte Fachleute sichergestellt werden, die in der Jury Einsitz hatten. Das war uns wichtig. Noch kurz zum Landverschleiss: Der Flächenbedarf für die Umfahrung beträgt total 17 900 Quadratmeter. Da diese Fläche auch bereits bestehende versiegelte Flächen enthält, beträgt die Fläche der Neuversiegelung etwas mehr als 10 000 Quadratmeter. Das Umfahrungsprojekt beansprucht keine Fruchtfolgeflächen. Die Umfahrung umfasst eine rund 1400 Meter lange neue Strassenverbindung, die im Innerortsbereich liegt, also eine sehr kurze Umfahrung. Die Verbindung wird durch Radstreifen auf beiden Seiten und einem Gehweg auf einer Seite ergänzt. Die Wyna soll mit der entsprechenden Brücke überspannt werden, die aus diesem Qualitätswettbewerb hervorging, und mit einer Glaskonstruktion wird der Lärmschutz dort sichergestellt. Der vorliegende Sonderkredit von 70,6 Millionen Franken unterliegt der Volksabstimmung, das ist uns allen bewusst. Zusammenfassend darf ich sagen, dass Ihr Rat heute über eine gelungene Gesamtlösung für die Umfahrung Beromünster abstimmt. Der historische Flecken kann geschützt und vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Das vorliegende Projekt ging aus einem mehrjährigen oder fast jahrzehntelangen Variantenstudium hervor und hat die üblichen breiten Partizipationsprozesse durchlaufen. Es wurden auch Etappierungen geprüft, doch der Schluss ist klar: Der Gesamtnutzen kommt nur zustande, wenn das Projekt als Ganzes realisiert wird. Es ist auch entscheidend, dass die Gemeinde Beromünster hinter dem vorliegenden Umfahrungsprojekt steht, das wurde bereits mehrmals erwähnt. Ich darf dem anwesenden Gemeinderat gratulieren zur gestrigen Ortsplanungsabstimmung, die ein

weiterer Beweis war, dass die Bevölkerung hinter der Gemeindestrategie steht. Ich danke auch den positiven Voten von Guido Müller, Sabine Wermelinger und Josef Wyss, und auch Judith Schmutz hat sich bei meinen Mitarbeitenden bedankt. Ganz im Sinn des Votums von Urs Marti beim Bauprogramm: Wenn Sie meine Mitarbeitenden noch mehr loben, dann wird es noch attraktiver, bei uns zu arbeiten. Ich danke für dieses Lob. Wir beantragen Ihrem Rat, dem Sonderkredit für die Ost- und Westumfahrung der Gemeinde Beromünster zuzustimmen. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Galliker-Tönz Gertrud: Rückweisung.

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

Pius Kaufmann: Dieser Antrag lag vor und wurde mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Gertrud Galliker-Tönz: Seit 40 Jahren wohne ich in Beromünster. Die erste Versammlung, die ich dort besucht habe, galt tatsächlich der Umfahrungsstrasse. Auch seit 40 Jahren setze ich mich immer wieder dafür ein, damit der Flecken zumindest ein bisschen vom Verkehr entlastet wird, und für Schulwege. In der Baudirektion findet sich in den Unterlagen und in den Protokollen noch einiges davon. Trotzdem stelle ich heute einen Rückweisungsantrag. Über 70 Millionen Franken, frühestmöglicher Baubeginn 2025, Bauzeit drei bis vier Jahre: Glauben Sie daran, dass 70 Millionen auch nur annähernd reichen? Glauben Sie an diesen Zeitplan? Damit die Ostachse mit den derzeitigen Ausmassen realisiert werden kann, muss zuerst ein neues Alters- und Pflegeheim gebaut und das jetzige abgerissen werden. Noch stehen keine Profile. Mit dem vorliegenden gewaltigen Projekt wird der Flecken die nächsten zehn Jahre verkehrs- und lärmbelasteter sein denn je. Anstelle einer gut durchdachten Lösung, die schon bald Wirkung hätte, legt der Kanton ein Monsterprojekt vor. Dazu hätte ich viele Fragen an den Departementsvorsteher. Die drei wichtigsten sind: Wie kommt es, dass eine Innerortsstrasse, auf der gemäss Botschaft mit Tempo 50 gefahren werden soll, mit den Normen einer Tempo-80-Strasse geplant wurde? Die Folgen sind hohe Kosten und zu viel Landverbrauch und die wichtigste: Die schützenswerte Umgebung von Beromünster wird sehr in Mitleidenschaft gezogen. Wie kommt es, dass ein Projekt vorgelegt wird, welches auf Planungsgrundlagen baut, die nicht 10, sondern sogar 15 Jahre alt sind? 2004 bis 2006 wurde das Variantenstudium für die Ostumfahrung gemacht. Die Folge davon ist, dass sie vielen unzeitgemäss vorkommt und auch polarisiert, längst nicht nur bei den unmittelbaren Anwohnern. Es gibt eine 100 Meter lange und 15 Meter breite Brücke, beidseitig mit 2 Metern hohen Glaswänden ausgestattet, die nicht einmal gewährleisten, dass die Lärmvorschriften eingehalten werden können. Sie alle wissen, Lärmvorschriften haben mit Entscheiden des Bundesgerichtes eine Verschärfung erfahren, vor allem für Neubauten, die auch an dieser Strasse zu stehen kommen sollen. Wie kommt es, dass auf einem stark von Fussgängern und vor allem von unzähligen Schulkindern per Velo benützten Strassenabschnitt von lediglich 250 Metern – der zusammen mit der Umfahrung für sehr viel Geld verkehrssicher gemacht werden soll – zwar die Fahrbahn verbreitert wird, jedoch nur Radstreifen vorgesehen sind? Wie kommt es, dass für dieses landschaftsverändernde Projekt kein Gutachten der Natur- und Heimatschutzkommission angefordert wurde? Die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ist die Instanz, die mit ihren Gutachten die Sicherheit gibt, dass wir bei landschaftsverändernden Projekten richtigliegen. Wir alle müssen geradestehen dafür, dass wir eine enorme Summe ausgeben wollen für ein landschaftsveränderndes Projekt mit einem fernen Zeithorizont. Überlegen wir also genau, ob wir diesem Projekt zustimmen wollen. Nehmen wir unsere Verantwortung wahr, weisen wir dieses Projekt zurück, und machen wir damit Druck, dass möglichst rasch in kleinen Schritten etwas getan wird für Beromünster, so zum Beispiel sofort mit Tempo 30 im Flecken.

Josef Wyss: Ich habe Verständnis für die Anliegen von Gertrud Galliker-Tönz. Wie ich in meinem Eintretensvotum gesagt habe, ist eine Umfahrung immer auch ein Kompromiss zwischen Kosten, Kulturlandverlust und Siedlungsverträglichkeit. Es ist mir klar, dass durch

eine solche Umfahrung die einen entlastet und einige wenige stärker belastet werden. Aber bezüglich der Kosten bin ich überzeugt, dass sie in einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen. Wenn ich das mit anderen Umfahrungen im Kanton Luzern vergleiche, ist das eine gute Lösung, weil sie kompakt ist, weil sie an der Siedlungsgrenze gemacht und nicht weit herumgezogen wird. Aus dieser Sicht finde ich es ein sehr gutes Projekt. Noch zum Argument, dass während der Bauphase Emissionen entstehen würden: Darum werden wir nicht herumkommen. Jedes Projekt muss zuerst gebaut werden, das hat Emissionen zur Folge. Dafür haben Sie dann 50 bis 100 Jahre Ruhe, und der Flecken ist von den Abgasen und vom Durchgangsverkehr entlastet.

Rosy Schmid-Ambauen: Die Frage ist, ob mit der Rückweisung eine bessere Lösung angegangen werden kann. Seit mehr als 40 Jahre arbeitet man an einer guten Lösung dieser Verkehrsproblematik. Ein aufwendiges Strassenprojekt wurde immer aufwendiger. Aus zwei Projekten wurde das vorliegende eine Projekt. Wenn wir dieses wieder verschieben, wird es bestimmt nicht einfacher, es wird nur noch komplizierter und aufwendiger. Besser wird es wohl auch nicht. Der Kanton baut auf hohem Standard und bietet nach Möglichkeit auch für verschiedenste negative Konsequenzen Kompensationsmassnahmen an, auch für Private. Es ist leider so, solche Projekte fordern immer Opfer. Wir haben heute von der Idee gehört, dass man den Strassenraum dem Siedlungsraum zuordnen soll. Das ist eine Idee, ich sage nicht, ob eine gute oder eine nicht gute. Das ginge nur, wenn es Ortsumfahrungen gibt, auch beim Flecken Beromünster. Generell werden Umfahrungsstrassen wichtiger, da sich die Siedlungen an den Verkehrsadern entwickelt haben, und solche Zentren wurden nicht für die heutigen Mobilitätsbedürfnisse gebaut. Mit der Umfahrung Beromünster kommen viele positive Aspekte und Vorteile. Diese gilt es jetzt anzupacken, eine Verschiebung bringt nichts Besseres. Darum ist der Rückweisungsantrag abzulehnen und der Botschaft zuzustimmen.

Hasan Candan: Ich und ein Teil der SP-Fraktion werden diesen Rückweisungsantrag unterstützen. Ich habe aufmerksam zugehört, und wenn man die Debatten zum Bauprogramm und die jetzige zur Umfahrung vergleicht, dann gibt es viele Widersprüche. Josef Wyss sagt, in Beromünster stünden die Leute hinter dem Projekt, deshalb müsse man es unterstützen. Bei der Reussportbrücke haben 80 Prozent der Bevölkerung der Stadt Luzern gegen das Spange-Nord-Projekt gestimmt. Da waren Sie nicht konsequent. Markus Bucher hat erzählt, wie schön das für das Zentrum sein werde. Es werde entlastet, und die Lebensqualität werde erhöht. Als es um Tempo 50 oder 30 in den Gemeinden ging, haben Sie aber nicht so abgestimmt. Zu diesem Projekt: Gertrud Galliker-Tönz hat es ein Monsterprojekt genannt, ich würde von Gigantismus sprechen. Es wird sehr teuer, und eigentlich ist es keine Umfahrung, sondern eine Strasse direkt durch die Gemeinde. Andrés Özvegyi hat erwähnt, dass die natürliche Entwicklung wäre, dass Beromünster und Gunzwil zusammenwachsen. Jetzt baut man hier eine Strasse. Auch die anderen Ziele bezüglich Klima, Umwelt und Entlastung des Zentrums sind Ihnen angeblich wichtig. Warum haben Sie dann 50 Jahre gewartet, um den Flecken zu entlasten? Mit Tempo 30, einer sehr günstigen Massnahme, hätten Sie das sofort geschafft. Ich kann Ihnen das nicht ganz abnehmen. Es war eine sehr kleine Gruppe, die Widerstand geleistet hat. Es geht aber nicht um die Grösse der Gruppe, sie kann trotzdem gute Argumente liefern. Ein Argument betrifft die Etappierung. Wir sind uns einig, beim Flecken braucht es Massnahmen. Sie sind vor Ort zu leisten, und wir sehen die Westumfahrung ein. Aber wieso wir noch die Ostumfahrung am heutigen Tag machen müssen, das sehe ich nicht ein. Es ist wirklich sehr teuer. Wenn man die 70 Millionen Franken auf die 9500 Fahrzeuge pro Tag verteilt, ist das eine indirekte Subvention von 7300 Franken pro Fahrzeug. Ich finde das sehr hoch. Gestern gab es eine Abstimmung in Nidwalden über die Umfahrung Stans. Die Leute werden sich diese Fragen stellen, und ich bin nicht sicher, ob die Frage der Finanzierung schlussendlich nicht matchentscheidend sein wird.

Guido Müller: Ich kann nachvollziehen, dass einem langsam der Geduldsfaden reisst, wenn man 40 Jahre für etwas gekämpft hat. Ich kann aber nicht verstehen, dass man sich nun bei der Umsetzung dagegen wehrt und sagt, es sei zu teuer, es gehe zu lange. Bei einem Marathon muss man auch den ersten Schritt machen, wenn man irgendeinmal das

Ziel erreichen will. Hier ist es auch so. Man hat jahrelang geplant. Heute haben Sie beim Bauprogramm ausgeführt, man brauche mehr Radwege für die Sicherheit der Velofahrenden und mehr Lärmschutzmassnahmen. Man müsse den Ortsbildschutz bewahren. Man müsse den motorisierten Individualverkehr einschränken und entsprechend lenken. In diesem Projekt hat man dies alles getan, und Ihre Antwort darauf ist jetzt, das sei zu teuer. Haben Sie das Gefühl, dass das Projekt billiger wird, wenn man noch einmal 40 Jahre wartet? Ich bin nicht überzeugt davon. Ich bin froh, wenn das Projekt jetzt realisiert werden kann. Ich habe lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.

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

Fabian Peter: Kantonsrätin Gertrud Galliker-Tönz hat mir das Argument geliefert, um die Rückweisung abzulehnen. Seit 40 Jahren ist man an der Planung. Wollen Sie weitere 40 Jahre planen? Ich denke nicht. Jetzt haben wir ein ausführungsfähiges Projekt. Es entspricht den Vorgaben, auch den Lärmschutzvorgaben. Wir haben das Einverständnis der Denkmalpflege. Es wird Verbesserungen geben für den Verkehr, für die Bevölkerung und für den Wirtschaftsverkehr. Wir können die Kulturdenkmäler schützen. Rasch neu planen geht leider nicht, wir haben das beim Bauprogramm besprochen. Sie wissen, wie lange diese Verfahren dauern. Sie wissen, wie lange diese Geschichte hier ging. Ich bin Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor, nicht Planungsdirektor. Ich möchte auch einmal etwas bauen, deshalb bitte ich Sie, diese Rückweisung abzulehnen. Besten Dank.

Der Rat lehnt den Antrag mit 81 zu 28 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrassen K 15, K 18 und K 57, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehender Kantonsstrassen), Gemeinde Beromünster, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 87 zu 24 Stimmen zu.