



## KANTONSratsPROTOKOLL

Sitzung vom 3. Dezember 2018  
Kantonsratspräsidentin Hildegard Meier-Schöpfer

### **B 137 Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen; Entwurf Kantonsratsbeschluss / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.  
Rolf Bossart: Die VBK hat die Vorlage beraten und ist einstimmig darauf eingetreten. Sämtliche noch nicht realisierten Vorhaben aus dem aktuellen Bauprogramm, die relevanten Vorhaben aus dem Richtplan, dem Agglomerationsprogramm und dem öV-Bericht sowie 87 neue Vorhaben wurden einer Wirkungsanalyse unterzogen. Die Zuordnung in das bewährte System der drei Töpfe A, B und C und die Zuteilung in Sammelrubriken wurden fortgesetzt. Die Entscheidungskriterien wurden in Grundsätze wie Priorität und Rangfolgen unterteilt. Die jährlich eingeplanten Gesamtkosten im Topf A richten sich nach dem AFP 2019–2022. Die VBK unterstützt die Priorisierung der Planung von drei Grossprojekten (Umfahrungen Hochdorf, Eschenbach und Wolhusen) grossmehrheitlich. Zu den anderen Anträgen nehme ich anlässlich der Detailberatung Stellung. Im Vorfeld wurden Kantonsräte und Kommissionsmitglieder mit vielen Anträgen und Hinweisen von Betroffenen Strassenbenützern und Gemeindevertretern zum Teil mit umfassenden Dokumentationen bis hin zu gemachten Aufnahmen (Videoclips) bedient. Es versteht sich, dass die zuständigen Stellen, der Regierungsrat und die Kommission nicht allen Anliegen nachkommen können. Wir dürfen und je nach Betrachtungsweise müssen uns auf die Beurteilungen der Fachleute verlassen. Die Kommission hat sich intensiv mit den Anliegen auseinandergesetzt und steht Verschiebungen, das heisst Umtopfungen von Bauvorhaben grossmehrheitlich kritisch gegenüber. Diskussionen wurden auch bezüglich der Einreihung von Kantonsstrassen geführt. Anders als früher geht es bei der vorliegenden Botschaft B 137 nicht um die Einreihung beziehungsweise Umklassierung von Kantonsstrassen. Mit der Botschaft B 84 wurde die Einreihung unserem Rat getrennt vom Bauprogramm vorgelegt und beschlossen und dient nun als Grundlage für das Bauprogramm. Auch Themen über die Umsetzung von Petitionen und Postulaten sowie die Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen und Radroutenkonzepten wurden diskutiert. Die VBK stimmte der Vorlage mit 12 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung zu. Wir bitten Sie, der Kommission zu folgen.

Für die CVP-Fraktion spricht Pius Kaufmann.

Pius Kaufmann: Die CVP-Fraktion unterstützt das vorliegende Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen. Es ist zwischen den Regionen und zwischen Stadt und Land weitgehend ausgewogen. Was uns fehlt, ist ein Grossprojekt auf der Luzerner Landschaft. Aus diesem Grund verlangen wir von der Regierung, bei den Umfahrungen Wolhusen, Eschenbach und Hochdorf schneller vorwärtszumachen, und wir unterstützen die Anträge der VBK. Dies gibt die Möglichkeit, bei diesen Projekten Varianten aufzuzeigen, welche für die Regionen und die betroffenen Gemeinden von grosser Bedeutung sind. Ein Ausblick auf das nächste Bauprogramm ist uns wichtig. Die Entwicklung des Verkehrs, sei es auf der Strasse oder auf der Schiene, geht ungebremst weiter. Um mit dem Tempo der Entwicklung

Schritt zu halten, verlangen wir von der Regierung eine Mobilitätsstrategie über den gesamten Kanton Luzern. Diese Mobilitätsstrategie soll alle Verkehrsträger umfassen und die bestehenden Instrumente wie öV-Bericht, Agglomerationsprogramm und Radroutenkonzept aufeinander abstimmen. Die Mobilitätsstrategie soll in Zusammenarbeit mit den Regionen erarbeitet werden und auch die Verflechtung mit den Regionalzentren der benachbarten Kantone aufzeigen, denn der Verkehr kennt keine Kantons Grenzen. Aus diesem Grund unterstützen wir ein Postulat, welches diese Mobilitätsstrategie verlangt. Die CVP ist überzeugt, dass nur eine ganzheitliche Verkehrspolitik unter Einbezug aller Verkehrsträger die Herausforderungen der Zukunft für unseren gesamten Kanton lösen kann. Die CVP tritt auf die Botschaft ein und unterstützt die Anträge der VBK.

Für die SVP-Fraktion spricht Pius Müller.

Pius Müller: Die SVP-Fraktion tritt auf die Botschaft B 137 ein und stimmt ihr in der vorliegenden Form zu. Die Botschaft ist gut und übersichtlich ausgearbeitet – ein Kompliment an die Regierung und an die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif). Aus unserer Sicht hat sich das System mit den drei Töpfen bewährt. Die drei Töpfe zeigen aber eines klar auf: Der Spagat zwischen Land, Agglomeration und Stadt ist anspruchsvoll, nach Möglichkeit aber auszugleichen. Ein grosses Fragezeichen setzt die SVP Fraktion hinter die knappen finanziellen Mittel, die dem Strassenbau jährlich zur Verfügung stehen. Leider sind die heutigen Standards im Strassenbau auf einem übertriebenen Niveau, zum Beispiel das Vergolden von Kreiseln, ein Vormauern von Granitsteinen an Sichtbetonwänden oder die Verwendung sonstiger teurer Steine. Etwas weniger wäre aus unserer Sicht wirtschaftlicher. So würden auch mehr Gelder für zusätzliche Projekte bereitstehen, sind doch in den drei Töpfen nicht weniger als 1,5 Milliarden Franken eingestellt. Die Mobilitätsfrage ist bei der Bevölkerung weiterhin die Sorge Nummer eins. Das Erreichen des zeitlichen Horizontes für die Realisierung von Infrastrukturausbauten nimmt eine so grosse Dimension an, dass der zwingend wichtige Strassenausbau bereits in die nächsten Generationen hineinreicht. Effiziente Verkehrswege haben einen zentralen Einfluss auf die Erschliessung von Regionen und deren wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten. Nicht nur die Schweiz, auch der Kanton Luzern braucht zwingend gut ausgebaute, moderne Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere auf der Strasse. Das müssen doch auch die Gegner vom Strassenausbau zur Kenntnis nehmen. Als wohl bewusst in Kauf genommenes Resultat einer auf den Schienenverkehr fokussierten Schweizer Verkehrspolitik in den vergangenen Jahren wurde die Strasse mit 80 Prozent als statistisch klar am meisten genutzter Verkehrsweg unterproportional gefördert. Als Folge davon stösst der Strassenverkehr heute zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen. Tägliche Staus und Unfälle sind das Resultat. Durch Staus entstehen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Solche Staukosten umfassen Zeitkosten, die sich Nutzer des motorisierten Strassenverkehrs gegenseitig im Stau aufbürden. Gemäss aktualisierten Berechnungen des Bundesamtes für Raumentwicklung beliefen sich die Staukosten in der Schweiz 2016 auf rund 1,9 Milliarden Franken. Die Infra Suisse publizierte im Frühling 2017 eine Erhebung zum gesamtschweizerischen Zustand der Kantonsstrassen. Demnach sind aktuell rund 13 Prozent der Kantonsstrassen, das heisst 2300 Kilometer, in einem ungenügenden Zustand und müssten dringend saniert werden. Auch zeigte es sich, dass die kantonalen Unterschiede gross sind. Während gewisse Kantone gemäss eigenen Angaben über wenig Strassen in einem ungenügenden Zustand verfügen, sind es bei anderen Kantonen gegen 40 Prozent. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur bestätigt selber, dass unsere Kantonsstrassen zum Teil in einem schlechten Zustand und 70 Prozent zu schmal sind. Negativ zu beurteilen ist die Tatsache, dass sehr viele Mittel von der Strassenkasse in den öV fliessen, währenddem der motorisierte Individualverkehr (MIV), ein Mitfinanzierer dieser Massnahmen, gerade im städtischen und Agglomerationsraum ver- und behindert wird. Die SVP stellt fest, dass die Kosten, welche im Strassenbauprogramm anfallen, nach wie vor ohne zusätzliche Mittel aus der Staatskasse finanziert werden, sondern wie seit Jahren über die Strassenrechnung. Dies gilt es ohne Wenn und Aber beizubehalten. Für die SVP-Fraktion käme es auch nie infrage, dass zweckgebundene Gelder für den Strassenbau, gleich welcher Art, reduziert oder für andere Begehrlichkeiten

verwendet würden. Die zweckgebundenen 65 Prozent Einnahmen aus der Verkehrssteuer, die Mineralölsteuer und die LSWA sind zwingend für Projekte aus dem Strassenbauprogramm sicherzustellen. Die SVP Fraktion beharrt auch darauf, dass die 27 Millionen Franken Strassengelder aus dem budgetlosen Zustand 2017 nur für den dringlichen heutigen Strassenbau verwendet werden. Einmal mehr würden bei einer Umverteilung, das heisst bei einer Änderung der Strassenbaufinanzierung die Land- und Randregionen zu den Verlierern zählen. Im neuen Richtplan sieht man ganz genau, wo das Bevölkerungswachstum angedacht ist. Darum priorisiert die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur den Strassenbau hauptsächlich auf der Hauptverkehrsachse. Das ist nicht schlecht, aber mit den knappen Mitteln, die uns zur Verfügung stehen, werden Land- und Randregionen weiterhin hintanstehen müssen, so zum Beispiel bei der Umfahrung Wolhusen, oder ich denke auch an eine Umfahrung in Ruswil. Zu den Anträgen nehmen wir anlässlich der Detailberatung Stellung.

Für die FDP-Fraktion spricht Guido Bucher.

Guido Bucher: Das Bauprogramm 2019–2022 kommt aus der Sicht der FDP ausgewogen daher. Deshalb ist es auch unser Ziel, es so zu belassen. Meine Vorredner haben schon darauf hingewiesen; ich bin in den meisten Teilen damit einverstanden und will nicht noch einmal alles wiederholen. Das vorliegende Bauprogramm zeigt einmal mehr, wie enorm die Bedürfnisse im Strassenbau im Kanton Luzern sind. Unsere Mittel sind aber beschränkt. Umso wichtiger ist es, dass alle Gelder, welche für den Strassenbau vorgesehen sind, auch für den Strassenbau eingesetzt werden. Der Regierung ist es aus unserer Sicht gelungen, die Prioritäten für die anstehenden Bauvorhaben richtig zu setzen und in die Töpfe A, B und C zu verteilen. Daran möchte die FDP nichts ändern, sondern nur marginal etwas ergänzen. Die Einreihung der Bauvorhaben ist das eine, die Umsetzung das andere. Die FDP erwartet, dass die zur Verfügung stehenden Mittel plangemäss eingesetzt werden. Das heisst konkret, dass die Bauvorhaben im Topf A prioritär umzusetzen sind. Durch gute Kommunikation und mit offenen und ehrlichen Verhandlungen sind Einsparungen wenn immer möglich zu vermeiden. Durch gute Planung sind die zur Verfügung stehenden Mittel vollumfänglich auszuschöpfen. Ein Blick in die Rechtfertigung zum Bauprogramm 2015–2018 zeigt, dass es da selbst Bauvorhaben im Topf A schwer hatten. 37 Projekte aus dem Topf A befinden sich am Ende dieser Periode in „Projektbearbeitung“, was immer das auch heissen mag, und 5 Projekte aus dem Topf A wurden überhaupt nicht bearbeitet. Dafür haben wir Bauvorhaben aus den Töpfen B und C in diesem Rat bewilligt. Mit dem Seetalplatz ist inzwischen ein Grossprojekt abgeschlossen worden. Gerade dieser Bau an exponierter Lage hat gezeigt, dass es möglich ist, ein Grossprojekt durchzuziehen und gleichzeitig im übrigen Kanton ebenfalls noch Projekte zu verwirklichen. Was in der Stadt geht, sollte auch auf dem Land möglich sein. Grundsätzlich sind die im Bauprogramm eingestellten Gelder angemessen auf Stadt und Land verteilt. Was wir aber vermissen, ist ein Grossprojekt auf dem Land, welches nahtlos durchgezogen wird. Die Lammschlucht beispielsweise wurde etappiert und auf die Töpfe verteilt. Diese Etappierung mag sinnvoll sein, sie garantiert aber keine endgültige Verwirklichung. Alle vier Jahre werden die Karten neu gemischt, und dann kann eine Etappe leicht wieder nach hinten geschoben werden. Grossprojekte in der Stadt oder in der Agglomeration – zum Beispiel die Spange Nord oder das Renggloch – werden kaum in Etappen gebaut werden können. Auf Grossprojekte auf dem Land muss also ein besonderes Augenmerk geworfen werden, damit die Bevölkerung nicht dauernd im Ungewissen lebt oder gar permanent auf später vertröstet wird. Darum unterstützt die FDP die drei VBK-Anträge zu den Umfahrungen in Wolhusen, Eschenbach und Hochdorf. 6,3 Millionen Franken sollen zusätzlich im Topf A eingestellt werden, um bei den drei genannten Projekten klarere Ausgangslagen zu schaffen. Fakten sollen Mutmassungen ersetzen, Fakten notabene, welche eine mittel- und langfristige Beurteilung der Projekte ermöglichen und so eine Entscheidungsgrundlage schaffen, welche dann gegen aussen auch offen kommuniziert werden kann. Die Bevölkerung – welche das Ganze auch bezahlt – hat konkrete und offene Informationen verdient. Die FDP-Fraktion unterstützt die drei Kommissionsanträge und lehnt alle übrigen Anträge ab. Sie stimmt der Botschaft B 137, so wie sie vorliegt, einstimmig zu.

Für die SP-Fraktion spricht Marcel Budmiger.

Marcel Budmiger: Ich war erstaunt, dass in der Sessionsvorschau der bürgerlichen Parteien nicht über das angebliche Jahrhundertprojekt Aufgaben- und Finanzreform, sondern über das Bauprogramm geschrieben wurde. Das Bauprogramm wird jeweils kurz vor den Wahlen verabschiedet. Es sind wohl auch die Wahlen, die hier durchscheinen, insbesondere wenn man die Anträge der VKB anschaut. Selten kann man sich so gut als Kämpferin oder Kämpfer für seinen Wahlkreis präsentieren, wie wenn man daheim in der Gemeinde ein Strassenbauprojekt, eine neue Umfahrung, einen neuen Veloweg oder einen neuen Fussgängerstreifen ankündigen kann. Das dürfte wohl auch der wahre Grund gewesen sein, warum sich die Mehrheit in unserem Rat geweigert hat, bei der Strassenfinanzierung eine Plafonierung – wie wir sie dank Ihrer Finanzstrategie in den meisten anderen Bereichen kennen – auch nur zu diskutieren. Trotzdem wird jetzt moniert, dass zu wenig Mittel für den Strassenbau vorhanden sind. Das mag stimmen, wenn man alle in den drei Töpfen des Bauprogramms aufgeführten Projekte umsetzen will. Das stimmt aber nicht, wenn man sich auf die sinnvollen Projekte beschränken will, die auch einen Mehrwert für die Bevölkerung und die Wirtschaft bringen, indem sie Stau reduzieren und nicht noch mehr Stau produzieren. Solche Projekte, bei denen man Beton schöner findet als unsere grünen Wiesen oder Schulhausplätze zum Spielen, wird die SP gemeinsam mit der betroffenen Bevölkerung bekämpfen. Darum haben wir Anträge zur Spange Nord und auch zur Umfahrung Hochdorf gestellt, mit denen grosse Planungskosten gespart werden könnten, wenn die Projekte wegen des zu hohen Widerstandes dann doch nicht kommen. Was aber sicher eine lohnende Investition sein wird, ist die kantonale Mobilitätsstrategie, die der Regierungsrat erarbeiten soll. Denn Stau bekämpft man mit Staumanagement und nicht mit mehr Strassen. Gerade die Digitalisierung birgt ein enormes Potenzial zur Effizienzsteigerung. Sie birgt momentan aber auch das Risiko von massiven Fehlinvestitionen, wenn die kantonalen Verkehrsplaner immer noch vom Ego-Mobil ausgehen, statt von effizientem Sharing, zum Beispiel von selbstfahrenden Autos. Die meisten regionalen Entwicklungsträger sind da schon weiter und wollen den Verkehr managen. Das muss auch im Kanton Luzern endlich der Fall sein. Nicht „freie Fahrt für alle“, sondern „zuverlässige Fahrt für möglichst viele“ muss das Motto sein. Das ist auch viel wirtschaftsfreundlicher als eine ideologische Verkehrspolitik, die letztlich einfach zu mehr Staus führt, weil die Zubringerstrassen zu den jeweiligen Zubringern verstopft sind. Die SP tritt auf die Botschaft ein und stimmt ihr zu, da die meisten aufgeführten Projekte unbestritten sind.

Für die Grüne Fraktion spricht Hannes Koch.

Hannes Koch: Der Titel Bauprogramm sagt es klar aus: Es geht darum zu bauen. Der Glaube, dass Mehrverkehr, welcher individuell, motorisiert, öffentlich oder aktiv gemacht wird, mit mehr Strassen bewältigt werden kann, ist im Kanton nach wie vor sehr stark vertreten. Wir haben ausreichende Beispiele, die zeigen, dass dies jedoch auf Dauer nicht funktioniert oder zu weiteren Problemen führt. Es ist eine Tatsache, dass jede Strasse, die gebaut wird, innert kurzer Zeit wiederum gefüllt wird, und dann braucht es nach aktuellem Denksystem wieder zusätzliche Strassen. Jeder Mehrverkehr, der mit weiteren Strassen gefördert wird, bringt gesundheitsschädigende Lärmbelastung, umweltschädlichen Feinstaub und CO<sub>2</sub> und nicht zuletzt verstopfte Dorf- und Stadtzentren, die unattraktiv sind, was für die Bevölkerung, aber auch für die Wirtschaft schlecht ist. Mobilität ist seit jeher ein Bedürfnis der Menschen. Es ist das Bedürfnis von A nach B zu kommen. Die Gründe für dieses Bedürfnis sind individuell und dadurch sehr unterschiedlich. Mobilität entsteht dadurch, dass die Menschen in A leben, weil es in A attraktive Infrastrukturen für Familien hat, gute Schulen, Museen, kulturelle Angebote, interessante Freizeitmöglichkeiten, breite Einkaufsmöglichkeiten, die abwechselnd und interessant sind, und ausreichende Grünflächen und Naherholungsgebiete, um sich zu erholen, oder weil sie einfach dort leben wollen, wo wir Menschen einen hohen Lebensstandard geniessen können. Nach B gehen die Menschen aber, weil sie zum Beispiel in der Stadt B oder im Kanton B mehr verdienen, weil in B die Freizeitangebote sind oder in B interessante Arbeit bei innovativen Firmen zu

finden ist. Das Ranking, warum sich Firmen in einem Kanton ansiedeln, kennen Sie sicher: Innovation und Infrastruktur kommen an erster Stelle, die Unternehmenssteuer erst an fünfter Stelle. Als Beispiel dient Zürich; dort sind die Unternehmenssteuern höher, aber die öV-Infrastruktur ist interessanter und das Wirtschaftswachstum beachtlich. Das Bedürfnis nach Mobilität veränderte sich gerade in den letzten Jahren stark und wird sich in Zukunft noch viel stärker verändern. Auf jeden Fall führt das Mobilitätsbedürfnis zu Verkehr. Der Verkehr verhält sich nicht einfach wie ein Fluss. In oder auf den Fahrzeugen sitzen Menschen, die aufgrund von Kosten-Nutzen-Überlegungen ihren Wohn- und Arbeitsort wählen und ihre Freizeitmobilität gestalten. Die Digitalisierung verändert das Mobilitätsbedürfnis. An dieser Stelle seien nur drei Stichworte genannt: Online-Shopping, Home-Office und Carpooling. Damit wir den mit der grösser werdenden Bevölkerung und dem damit grösser werdenden Mobilitätsbedürfnis verbundenen Mehrverkehr auch zukünftig bewältigen können, müssen wir unseren Kanton so gestalten, dass die Mobilitätsbedürfnisse zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öV abgedeckt werden können. Es muss in unserem Interesse sein, dass Verkehr vermieden werden kann, denn mehr Strassen bringen vor allem einfach mehr Verkehr, mehr Lärm, schlechte Luft und weniger Lebensqualität. Pius Müller hat es gesagt; wir müssen für die Zukunft planen, darum muss das Bauprogramm an die Ansprüche der Zukunft angepasst werden. Heute behandeln wir das Bauprogramm 2019–2022, und dabei geht es um Priorisierungen. Es sind nicht ganz 200 Bauvorhaben geplant, und in den drei Töpfen A, B und C sind Projekte mit Kosten von einer Dreiviertelmilliarde Franken. Wir begrüssen beim Bauprogramm sehr, dass die Lärmsanierungsprojekte so gut fortgeschritten und weitere vorgesehen sind. Wir stellen fest, dass durch die weiteren Strassenausbauten weitere Umsetzungen notwendig sind. Der Kanton darf sich nicht auf dem Umgesetzten ausruhen. Lärm schadet der Gesundheit und verursacht volkswirtschaftliche Kosten. Er verursacht Schlaf- und Konzentrationsstörungen, erhöht aber auch das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Die grösste Lärmquelle in der Schweiz ist der Strassenverkehr. In der Schweiz belaufen sich die externen Lärmkosten des Strassen-, Schienen- und Flugverkehrs auf rund 1,9 Milliarden Franken pro Jahr. Darum hat der Bundesrat vor etwas mehr als einem Jahr einen nationalen Massnahmenplan verabschiedet, welcher spätestens im nächsten Bauprogramm berücksichtigt werden muss. Wir begrüssen die Projekte, welche den öV in der Stadt, in der Agglomeration und – wichtig – auch auf dem Land fördern. Wir begrüssen die Projekte, in denen Tempo 30 wirkungsvoll für den Fluss des Verkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit umgesetzt wird. Der öffentliche Raum ist nicht nur als Fläche für Verkehrsmittel gedacht, sondern soll auch als Lebens- und Freiraum dienen. Das ist umso mehr in Zentren zu beachten, die zweimal am Tag für je eine lange Stunde im grossen Verkehrsaufkommen ersticken. Zudem steigern die Tempo-30-Zonen die Lebensqualität in den Dorfzentren; sie fördern eine Dorfkultur, die auch in Zukunft erhalten werden soll. Dies ist sicher auch im Sinn der konservativen Kräfte im Rat. Quartiervereine postulieren, dass 30er-Zonen integriert geplant werden müssen. Wir bedauern, dass die Überprüfung des Radroutenkonzeptes, wie im Postulat 508 von Yvonne Zemp Baumgartner verlangt und von unserem Rat erheblich erklärt, erst mit der nächsten Bearbeitung angepackt wird und damit erst im Jahr 2023 Wirkung zeigt. Die Begründung, dass diese aus personellen Gründen nicht umgesetzt werden kann, bedauern wir; das haben wir auch in anderen Bereichen des Strassenbaus gehört. Wir sind überzeugt, dass ausreichend Geld für den Strassenbau vorhanden ist, aber dass die personellen Ressourcen nicht ausreichend sind. Im Wissen, dass der Mehrverkehr nicht mit dem Bau von Strassen bewältigt werden kann, sind wir gegen den Bau von Umfahrungen. Das Beispiel Wolhusen zeigt, dass mit enorm viel Geld – 100 Millionen Franken – nur eine Entlastung von zirka 4000 Fahrzeugen, also nur wenig Nutzen erreicht würde. Nebst den Kosten würde wie im Beispiel Hochdorf enorm viel Kulturland verloren gehen. Der Preis ist zu hoch, und wenn die Strassen wieder gefüllt sind, was dann? Darum unterstützen wir die Bestrebungen eines Mobilitätskonzeptes. Wir meinen damit ein Konzept bezüglich Mobilität und nicht ein neues Konzept bezüglich Verkehr. Wir sind Politikerinnen und Politiker, und wir sollen Zeichen setzen. Darum macht es keinen Sinn, mit Verkehrsmassnahmen Zeichen zu setzen, die

keinen Bestand in der Zukunft haben. Die Grünen treten auf das Bauprogramm ein. Wir stellen aber fest, dass die Massnahmen nicht zukunftsgerichtet sind und damit keine Verbesserung der Erfüllung der Mobilitätsansprüche bringen, sondern vor allem mehr Verkehr. Je nachdem, ob unsere Anträge unterstützt werden, sind wir für Annahme des Bauprogramms oder lehnen es ab.

Für die GLP-Fraktion spricht Markus Hess.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu. Die Nachfrage nach allen Verkehrsmitteln nimmt weiterhin markant zu. Deshalb braucht es Land, Geld und Lärmschutzmassnahmen. Wir regen an, dass sich die Regierung grundsätzlich Gedanken macht, wie das Verkehrswachstum mit Blick auf die Entwicklung der Digitalisierung, aber auch der Sensorik und von modernen, CO<sub>2</sub>-armen Verkehrsmitteln bewältigt werden kann. Zu den einzelnen Anträgen nehmen wir anlässlich der Detailberatung Stellung.

Urs Marti: Mit der Botschaft B 137 liegt eine ausgeglichene Vorlage vor, welcher zugestimmt werden kann. Leider befinden sich drei Radwegprojekte aus dem Radroutenkonzept in den Gebieten Luthern, Ufhusen und Hüswil nur in Topf C, zwei davon seit längerer Zeit. Das Projekt für den Radweg Hüswil–Huttwil erachte ich als besonders kritisch, da die Situation für die Kinder, die im Sommer zum Beispiel ins benachbarte Freibad fahren, infolge der schmalen Strassen und Böschungen auf beiden Seiten als äusserst gefährlich bezeichnet werden kann. Dies ist allerspätestens im nächsten Bauprogramm zu berücksichtigen.

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

Robert Küng: Was sich bewährt, das soll man nicht ändern. Man kann aber einen Prozess hinterfragen und verbessern. Das haben wir bei der Erarbeitung des Bauprogramms auch getan. Wir haben in einem ersten Schritt die Einteilungskriterien der Kantonsstrassen in einer Botschaft abgebildet und das Kantonsstrassennetz festgelegt. Diese Botschaft diente als Basis für die Erarbeitung des Bauprogramms 2019–2022. Das bekannte Topfsystem mit den Entscheidungskriterien scheint unbestritten zu sein und hat sich bewährt. Wir müssen uns bewusst sein, dass wir heute über eine sehr wichtige Vorlage befinden. Das Strassenbauprogramm ist eine Vorgabe für die nächsten vier Jahre, mit dem wir eine Planungssicherheit im Umfang von 260 Millionen Franken erhalten. Diese Planungssicherheit verlangt auch unsere Wirtschaft. Als wir gewisse Vorhaben stoppen mussten, ist eine Opposition aufgeflammt, weil die Bauunternehmen darunter gelitten haben. Ich nehme nun zu den einzelnen Eintretensvoten Stellung: Was die Forderungen der CVP bezüglich der Grossprojekte auf der Landschaft angeht, komme ich bei der Detailberatung darauf zurück. Die Mobilitätsstrategie haben wir im Parlament ausgiebig diskutiert, und ein entsprechendes Postulat wurde überwiesen. Wir haben mit der Bearbeitung des Postulats begonnen. Wir werden die umfassende Mobilitätsstrategie inklusive Radroutenkonzept mit dem nächsten Bauprogramm vorlegen. Wir sind uns bewusst, dass wir die finanziellen Mittel zweckgebunden einsetzen müssen, so wie es die SVP in ihrem Votum verlangt hat. Zurzeit befinden sich auch genügend finanzielle Mittel im Topf. Wir haben in der VBK darüber diskutiert, dass es 2017 ein Loch im Topf gegeben hat. Im Jahr 2018 werden wir die Gelder auch nicht ausschöpfen. Zurzeit verfügt der Strassenbau über genügend Mittel. Was ich etwas mühsam finde, ist der dauernde Vorwurf, dass wir zu teuer bauen. Ich habe das schon bei unzähligen Vorstössen moniert, und bis heute konnte mir noch niemand sagen, wo wir weniger teuer bauen könnten. Es handelt sich um ein dauerndes Thema, das bei uns, den Planern und den Baumeistern angekommen ist. Die Bedürfnisse sind gross, wie es die FDP richtigerweise gesagt hat. Einzelne Projekte aus dem Topf A wurden nicht umgesetzt, dafür solche aus dem Topf B. Es ist der Inhalt des Bauprogramms, dass wir einen Überhang haben und dass wir jene Projekte, die vorwärtskommen, auch umsetzen können. Zum Votum der Grünen: Das Bevölkerungswachstum in unserem Kanton ist massiv und bringt deshalb auch Mehrverkehr mit sich. Das ist eine Tatsache, an der wir nichts ändern können. Die Mobilität ist gesellschaftlich erwünscht, aber sie benötigt auch Platz. Ich erinnere daran, dass sich 60 Prozent des öV auf der Strasse abwickelt. Aber auch der Langsamverkehr braucht Platz. Bei der Spange Nord sind 50 Prozent der Fläche für den Langsamverkehr und den öV

vorgesehen. Die Regierung hat beschlossen, am vorliegenden Bauprogramm festzuhalten und alle Anträge abzulehnen. Zu den einzelnen Anträgen äussere ich mich in der Detailberatung.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Zemp Baumgartner Yvonne zu Anhang 1 / Topf A: Das Projekt Beromünster Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonsstrasse) (K 15/58, Plan Nr. 43) ist in den Topf B zu verschieben. Zusätzlich sind Alternativen zu planen.

Yvonne Zemp Baumgartner: Die SP beantragt, die Umfahrung Beromünster in den Topf B zu verschieben und Alternativen zu prüfen. Es ist auch bei der SP unbestritten, dass es im Zentrum von Beromünster eine Verbesserung der Linienführung braucht. Vor allem der Schwerverkehr stellt ein Hindernis und ein Sicherheitsproblem dar. Das aktuelle Projekt ist mit 60 Millionen Franken aber sowohl zu teuer als auch nicht mehr zeitgemäss, und es geht nicht um eine Reduktion des Gesamtverkehrs, sondern um eine Verlagerung. Der Verkehr wird vom Dorfzentrum in die Wohn- und Schulquartiere verlegt. Das geplante Projekt ist auch landschaftlich nicht mehr zu verantworten, geht doch zu viel Grünfläche verloren. Zudem wird das Verkehrsproblem Flecken Beromünster zu einem regionalen Verkehrsproblem, weil durch den Ausbau der Strasse mehr Schwerverkehr angezogen und durch die umliegenden Dörfer führen wird. Schenkon, Sempach, Eich und die weiteren Ortsteile von Beromünster, Bäch, Neudorf, Gunzwil und die angrenzenden Gemeinden im Kanton Aargau werden davon betroffen sein. Ein Viadukt über den Bach, die Verlegung eines Alterszentrums und eine Umfahrungsstrasse nahe bei einer Schule stellen neue Gefahrenzonen und Lärmfaktoren dar. Es gibt alternative Vorschläge, die sowohl für die Landschaft als auch für die Region weniger einschneidend sind und deshalb auch moderatere Kosten verursachen. Momentan ist das Projekt bei Weitem noch nicht „Für Alli s'Best“, es braucht ein paar Korrekturen. Die Mobilität wird sich in den kommenden Jahren nachhaltig verändern, und es wird neue Dosiersysteme geben. Weshalb wird nicht die gleiche Linienführung für die Lastwagen beziehungsweise für den Schwerverkehr wie für den öV genutzt? Dann wäre im Zentrum von Beromünster schon ein grosser Teil der Probleme gelöst. 60 Millionen Franken sind zu viel Geld, um in einem Dorfzentrum die Verkehrsprobleme zu lösen und neue Probleme rund um Beromünster zu schaffen. Wann wird sich die Weisheit durchsetzen, dass noch kein Verkehrsproblem mit einer Strassenerweiterung nachhaltig gelöst werden konnte?

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

Robert Küng: Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. Der Antrag lag der VBK vor und wurde mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt. Die Bevölkerung von Beromünster hat den vielen Verkehr im Zentrum satt. Wie es auch der Gemeindepräsident Charly Freitag erklärt hat, ist das Projekt auf Kurs, und der Realisierung steht nichts im Weg.

Der Rat lehnt den Antrag mit 87 zu 22 Stimmen ab.

Antrag VBK zu Anhang 1 / Topf B: Für die Planung des Projekts Umfahrung Eschenbach (K 16; Plan Nr. 125) sind 2 Mio. Franken in den Topf A zu verschieben.

Antrag Hess Markus / Budmiger Marcel / RR zu Anhang 1 / Topf B: Ablehnung.

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

Rolf Bossart: Die VBK hat diesen Antrag mit 10 zu 3 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der VBK zu folgen.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion lehnt die Anträge 2, 5 und 8 der VBK ab. „Helft Ihr uns in Wohlhusen, dann helfen wir Euch im Seetal“ – ein solches Politisieren geht beim Bauprogramm nicht. Die Arbeit der Verwaltung beim Erarbeiten und vor allem Eintopfen der zahlreichen Projekte erfolgt nach klaren, transparenten Kriterien, nachzulesen auf Seite 19 der Botschaft. Zuerst auf dieser Kriterienliste stehen die Finanzen. Die Strassen werden nach den Vorgaben des eben von uns verabschiedeten AFP gebaut; das ist ein sachliches, transparentes, von allen Parteien genehmigtes Kriterium. Auch wenn wir 2017 aufgrund des budgetlosen Zustands während neun Monaten nicht alles verfügbare Geld verbaut haben und sogar noch über Reserven verfügen, vermag die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur nur schon das vorliegende, unveränderte Bauprogramm nicht abzuarbeiten. Das bestätigte mir der Kantonsingenieur sogar persönlich. Oder wollen die Antragstellenden einen Ausbau

unserer Verwaltung und unserer Baukapazitäten? Dazu benötigen wir massiv mehr Personal und vor allem Finanzen. Letztere haben wir nun bekanntlich nicht gerade im Überfluss. Das Bauprogramm wurde nach sachlichen und von unserem Rat anerkannten Kriterien von der Verwaltung mit Fachkompetenz und viel Einsatz erstellt. Bei den drei in der VBK beantragten Projektänderungen (Umfahrungen Wolhusen, Eschenbach, Hochdorf) handelt es sich auch nicht um absolute Notsituationen, die ein Eingreifen in das etablierte System des Bauprogramms rechtfertigen würden. Im Fall von Wolhusen handelt es sich sogar um ein enorm teures Tunnel-Umfahrungsprojekt, bei dem wie von der Verwaltung nachgewiesen wenig, eben zu wenig Tagesverkehr herrscht, um eine solche Investition zu rechtfertigen. Natürlich sind wir Politiker, die wieder gewählt werden wollen und ein Interesse haben, für unsere lokalen und regionalen Wähler auch einmal etwas zu tun. Dabei wird schnell klar, dass, wenn einer für seine Region bei gegebener Grösse des zu verteilenden Kuchens mehr will, alle anderen sofort legitimiert sind, sich ebenfalls für ihre Region zu wehren, weil die Gefahr besteht, weniger als ursprünglich und friedlich vereinbart zu erhalten. Das Bauprogramm droht so aus dem Gleichgewicht zu geraten. Wir sind strikt gegen das Überbordwerfen von sachlichen, fachlichen und vereinbarten Grundsätzen und Kriterien. Wenn wir bei solchen Themen wie dem Bauprogramm Mauscheleien und Macht dominieren und regieren lassen, kreieren wir Verlierer, die politische Kultur sinkt eine oder mehrere Stufen tiefer, und der Glaube der Wähler an die Politik schwindet weiter. Ich bitte Sie, die Anträge 2, 5 und 8 der VBK abzulehnen.

Marcel Budmiger: Ich nehme ebenfalls zu den Anträgen 2, 5 und 8 der VBK Stellung. Im Frühling sind Wahlen, darum läuten bei der Beratung des Bauprogramms die Glocken der Heimat lauter als auch schon. Die drei Anträge der VBK sollen den Wählerinnen und Wählern weismachen, dass sie in kürzester Zeit von einer neuen Umfahrung profitieren könnten. Im schlechtesten Fall geschieht das Gleiche wie in Beromünster, wo die Bevölkerung nicht mehr versteht, warum es mit dem Projekt nicht vorangeht, obwohl der Kantonsrat etwas anderes behauptet hat. Leider wird mit diesen drei Anträgen Sand in die Augen der Betroffenen gestreut. Man kann mehrfach in der Botschaft nachlesen, dass die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) nicht genügend Ressourcen hat, insbesondere nicht beim Personal, um das vorliegende Bauprogramm umzusetzen. Bei der Verschiebung weiterer Planungsarbeiten in den Topf A passiert nichts, wenn nicht gleichzeitig mehr Verkehrsingenieure angestellt werden. Zumindest die VBK-Mitglieder müssten wissen, dass es im Moment nicht genügend Verkehrsingenieure gibt, die zudem beim Kanton arbeiten möchten. Die drei Anträge sind nichts anderes als Symbolpolitik, auf die drei Strassenprojekte haben sie keinen Effekt. Im schlechtesten Fall haben sie aber einen Effekt auf das Politikverständnis der Luzerner Bevölkerung. Viele kommen sich verschaukelt vor, wenn das Parlament mit grossem Aufheben eine Beschleunigung beschliesst, aber es dann trotzdem nicht schneller geht oder wenn am Schluss sogar gar nichts geht, wie es im Fall von Wolhusen zu befürchten ist. Die Umfahrung ist zwar vor Ort selber nicht umstritten, hat aber etwa das gleiche Kosten-Nutzen-Verhältnis wie der Bypass mit dem Unterschied, dass der Kanton und nicht der Bund für die Kosten aufkommt. Unserer Meinung nach wäre es besser, für Wolhusen mit der Planung von Alternativen zu beginnen, statt Hoffnungen zu wecken. Die SP will keine Hoffnungen schüren und lehnt den Antrag ab. Das Gleiche gilt für die Anträge zu Eschenbach und Hochdorf. Erstens bewirken auch diese nichts, und zweitens lehnen wir eine Neuauflage der Talstrasse ab. Drittens können wir nicht nachvollziehen, wie eine neue Verkehrslösung für das Seetal von den Enden aus beschleunigt werden soll, ohne zu wissen, wie man sich in der Mitte in Ballwil treffen kann. Oder ist Ballwil wahrlich so wenig interessant? Wenn eine Beschleunigung möglich wäre, müsste man auch den Mittelteil beschleunigen. Da Sie aber wissen, dass unabhängig von unserer Entscheidung keine Beschleunigung eintreten wird, können solche unseriösen Anträge gestellt werden. Die SP-Fraktion lehnt die Anträge 2, 5 und 8 der VBK ab.

Josef Wyss: Ich nehme zu den drei Anträgen der VBK Stellung. Ich persönlich erachte das vorliegende Bauprogramm als ausgeglichen, insbesondere mit den zusätzlichen VBK-Anträgen. Die Bedürfnisse der einzelnen Regionen werden wahrgenommen, und es ist

ausgewogen. Es liegt in der Natur der Sache beziehungsweise an den begrenzten finanziellen Mitteln, dass nicht alle gleich begeistert sind. Für mich ist es zentral, dass die finanziellen Mittel strategisch investiert werden und dass keine Zielkonflikte mit übergeordneten Planungsinstrumenten wie dem Richtplan bestehen. Dies gilt insbesondere auch für das Seetal. Im Sinn des Erhalts von wertvollem Kulturland hat man beim letzten Bauprogramm die Talstrasse zu Recht aus dem Programm gestrichen. Zwischenzeitlich wurde für diese Region ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet, das von allen Seetaler Gemeinden getragen wird. Abgestützt auf dieses Gesamtverkehrskonzept werden nun einzelne Projekte geplant. Bei Verkehrsfrequenzen von 18 000 bis 22 000 Fahrzeugen pro Tag, notabene annähernd das Doppelte von Beromünster und Wolhusen, scheint ein gewisser Handlungsbedarf wohl von niemandem infrage gestellt zu werden. Der Handlungsbedarf ist gerechtfertigt, es gilt nun die verschiedenen Varianten planerisch zu entwickeln. Dabei haben für mich folgende zwei Kriterien höchste Priorität: Erstens müssen die Projekte kulturlandschonend und siedlungsverträglich sein, und zweitens müssen sie mehrheitsfähig sein. Dass die Lösungen grossmehrheitlich unter Tag zu suchen sind, scheint dabei auf der Hand zu liegen. Ich persönlich werde mich dezidiert, jedoch konstruktiv für solche zukunftsweisenden, langfristigen Lösungsansätze stark machen. Mit der Verschiebung der Planungspositionen in den Topf A haben wir die Möglichkeit, in Hochdorf und Eschenbach diese wichtigen, wegweisenden Entscheidungsgrundlagen planerisch zu erarbeiten. Erst wenn die Details vorliegen, ist eine politische Diskussion über die Verhältnismässigkeit der Projekte angebracht. Erst dann kann diese seriös geführt und können Entscheidungen in dieser Grössenordnung und in diesem Ausmass verantwortungsvoll gefällt werden. Ich bitte Sie, die Anträge 2, 5 und 8 der VBK zu unterstützen.

Daniel Keller: Ich nehme zu den Anträgen 2 und 5 der VBK Stellung. Die SVP-Fraktion unterstützt die beiden VBK-Anträge mehrheitlich, welche die Planungskredite für die Umfahrungen Hochdorf und Eschenbach von je 2 Millionen Franken in den Topf A vorverschieben wollen. Man erhofft sich bei der Evaluierung und Planung von Umfahrungsmöglichkeiten einen Zeitgewinn im Anschluss an die gescheiterte Talstrasse. Die Talstrasse ist uns als „Planungsleiche“ noch in guter Erinnerung. Das hätte man im Voraus sicher besser abklären können. Heute liegen erste Umfragen vor, welche die angedachte Umfahrung Hochdorf grossmehrheitlich unterstützen. Ob der Kanton nur mit mehr Geld im Topf A schneller planen kann, muss aufgrund der vorliegenden Informationen bezweifelt werden, weil die personellen Ressourcen begrenzt sind. Was uns aber viel wichtiger ist als Tempo: Es müssen ganz verschiedene Lösungsansätze geprüft werden. Der Puls der breiten Bevölkerung soll besser mit einbezogen werden. Es muss eine finanzierbare und zielführende Lösung auf den Tisch. Wie immer gibt es in solchen Fällen nicht nur Gewinner, sondern es braucht am Ende die Solidarität von allen, auch von den konstruktiven Kritikern, sie sollen in versöhnlicher Weise in den Planungsprozess mit einbezogen werden und nicht nur, wie bisher, die Gemeindevertreter und die Vertreter der Regionalen Entwicklungsträger.

Hannes Koch: Ich nehme im Namen der Grünen Fraktion zu den drei Anträgen der VBK Stellung. Ich bin noch nicht so lange im Rat, weiss aber inzwischen, wie wichtig das Bauprogramm mit seinen drei Töpfen und der ganzen Priorisierungsthematik ist. Schlussendlich schaffen wir es nicht, das Bauprogramm umzusetzen, unter anderem weil die Ressourcen dazu fehlen. Es braucht zukunftsgerichtete Lösungen. Eine Lösung wie in Wolhusen, die 100 Millionen Franken für die Entlastung von 4000 Fahrzeugen kostet, ist nicht zukunftssträftig. Wir anerkennen, dass die betroffenen Dörfer während der Stosszeiten zum Teil im Verkehr „ertrinken“, aber es braucht zukunftsgerichtete Lösungen. Der Verschleiss von Kulturlandschaft ist zudem massiv. Es kann nicht im Sinn des Kantons sein, solche Flächen zu zerstören. Gerade weil es immer mehr Verkehr gibt, braucht es für die Zukunft eine entsprechende Steuerung. Wir müssen über die Mobilität und den Verkehr diskutieren und bei der Mobilität ansetzen. Die Grüne Fraktion lehnt die Anträge 2, 5 und 8 der VBK ab.

Othmar Amrein: Es geht hier weder um die Glocken der Heimat, die läuten, noch um die Talstrasse, sondern um ein Gesamtverkehrskonzept, das alle Seetal Gemeinden mitunterzeichnet haben. Im Bereich Baldegg wurde das Projekt abgeändert, und es entspricht nicht mehr der Variante Talstrasse. In diesen Gebieten wurde ausgiebig über die Umfahrungsmöglichkeiten diskutiert, nun ist es an der Zeit, Lösungen aufzuzeigen. Die Unsicherheit bei der Bevölkerung ist sehr gross, sie möchte wissen, wie die möglichen Varianten aussehen. Wir alle vom Seetal wollen mehrheitsfähige und kulturlandschonende Lösungen. Im Anschluss kommt es zu einer Abstimmung, und die Bevölkerung der betroffenen Gebiete kann über das Projekt befinden. Ich bitte Sie, den Anträgen der VBK zuzustimmen.

Guido Bucher: Ich nehme zu den Ablehnungsanträgen 3, 6 und 9 Stellung. Es geht nicht darum, Umfahrungen zu pushen, sondern es sollen Fakten geschaffen werden, welche der Bevölkerung bei der Entscheidung helfen. Dafür muss man nicht unbedingt beim Kanton arbeiten, sondern man kann auch mit einem klaren Auftrag für den Kanton arbeiten. Noch etwas zu den sogenannten Glocken der Heimat: Ich habe bei allen Wahlen nie eine Stimme aus der Stadt Luzern erhalten, sondern die Entlebucher haben mich gewählt, damit diese Region nicht zu kurz kommt. Gerade Wolhusen ist ein Knotenpunkt, von dem die Region Entlebuch mit der Unesco-Biosphäre stark in ihrer Weiterentwicklung abhängig ist. Natürlich verliere ich nie den gesamten Kanton aus den Augen, aber die Stimmen habe ich aus dem Entlebuch erhalten. Die Entlebucher haben sich übrigens auch grossmehrheitlich für den Seetalplatz ausgesprochen.

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

Robert Küng: Die Forderungen der drei Anträge sind längst bei der Regierung und der Dienststelle vif angekommen. Bei der Talstrasse hat sich die Ausgangslage geändert, und das Projekt ist in dieser Form nicht mehr gewünscht. Wir haben den Auftrag erhalten, die Planung auf den bestehenden Achsen voranzutreiben. In der Zwischenzeit wurde ein Gesamtverkehrskonzept für das ganze Seetal ausgearbeitet. Nun kommt der nächste Schritt. Ich verstehe es, dass Sie nun ein politisches Zeichen setzen wollen, darüber haben wir auch in der VBK diskutiert. Der Grund für die Ablehnung der VBK-Anträge sind die Finanzen. Darüber haben wir bereits in der VBK diskutiert. Sie sind äusserst grosszügig, wenn Sie insgesamt 6,3 Millionen Franken für die nächsten Variantenstudien bewilligen. Sie sind sogar zu grosszügig, denn wir werden das Geld in diesem Umfang gar nicht brauchen können. Rein rechnerisch gesehen würde dieser Betrag für einen Auftrag für die nächsten 20 Jahre ausreichen. Die Regierung lehnt die drei Anträge der VBK ab. Es tönt sehr gut, wenn bei der Umfahrung Eschenbach Kulturland geschont werden soll. Mit der Situation in Eschenbach allein ist es nicht getan, sondern es kommt auch die Umfahrung von Hochdorf hinzu. Das stellt eine unglaubliche Herausforderung dar, auch bezüglich Finanzen. In diesem Fall nehme ich meine Äusserungen, dass sich zurzeit genügend Geld im Strassenbautopf befinde, sofort zurück. Auch bezüglich Unterhalt werden wir vor einer grossen Herausforderung stehen. Die Mitwirkung der Bevölkerung ist sehr wichtig, aber wir können nicht nur auf die Bevölkerung eines betroffenen Ortes Rücksicht nehmen. Wir müssen auch die kantonale Gesamtübersicht über den Verkehrsfluss bewahren. Wir haben verstanden, dass wir vorwärtsmachen sollen. Bitte machen Sie uns aber in vier Jahren nicht den Vorwurf, wir hätten die 6,3 Millionen Franken nicht aufgebraucht.

Der Rat stimmt dem Antrag der VBK mit 78 zu 27 Stimmen zu.

Antrag Schuler Josef zu Anhang 1 / Topf B: Das Projekt Umfahrung Hochdorf (K 16/56; Plan Nr. 132) ist zu streichen. Es sind Alternativen auf der bestehenden Route zu prüfen.

Josef Schuler: Ich bin etwas erstaunt darüber, dass die Umfahrung Hochdorf von Topf B in Topf A verschoben werden soll. Anfang November 2014 hat unser Rat das Projekt Talstrasse abgelehnt und beschlossen, eine Verbesserung entlang der bestehenden Verkehrsachse durch das Seetal zu planen. Ich möchte unseren Rat an dieses Versprechen erinnern. Die IG QuerfeldNein, die schon 2014 die Talstrasse bekämpft hat, stellt sich auch gegen die verkürzte Variante der Südumfahrung von Hochdorf. Der damalige Präsident der VBK wurde in der „Luzerner Zeitung“ vom 6. November 2014 wie folgt zitiert: „Die VBK

glaubt nicht, dass im 21. Jahrhundert noch eine Strasse durch die grüne Wiese gebaut werden kann.“ Mit dem nun auf dem Tisch liegenden Vorschlag der Südumfahrung wird jedoch genau eine solche Strasse gefordert. Für diese Strasse würde viel Kulturland verloren gehen. Besser wäre es – wie damals diskutiert – die Planung der bestehenden Achse voranzutreiben. Der Bau von neuen Strassen trägt nicht zur Reduktion von Verkehrsaufkommen bei, das ist hinlänglich bekannt. Der Verkehr würde einfach verlagert, das hätte Auswirkungen auf alle Dörfer im Seetal.

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

Rolf Bossart: Die VBK hat ebenfalls einen Antrag zur Umfahrung Hochdorf eingereicht, nämlich den Antrag 5. Dieser wurde von der VBK mit 10 zu 3 Stimmen überwiesen.

Beat Meister: Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen. Die Situation in Hochdorf ist speziell. Ich kann den Umfahrungen Wolhusen und Eschenbach zustimmen, wenn sie mehrheitlich tunneliert sind. Aber das nun vorliegende Projekt in Hochdorf ist in meinen Augen ein Gräuel für die Landwirtschaft und die Natur. Die Strasse führt 2,5 Kilometer durch grünes Land, dadurch wird das gesamte Erholungsgebiet abgeriegelt. In Hochdorf wurde zwar ebenfalls eine Umfrage durchgeführt, an der sich 42 Prozent der Bevölkerung beteiligt und drei Viertel sich positiv zur Option Umfahrung geäußert haben. Ich bin aber nicht sicher, ob das Projekt mehrheitsfähig ist, wenn es zur Volksabstimmung kommt. Ich bin immer noch dafür, dass man eine ortsnahe, tunnelierte Variante in die Planung aufnimmt.

Markus Odermatt: Ich kann mich genau an meine Aussage in der „Luzerner Zeitung“ von damals erinnern, ich stehe auch heute noch dazu. Mir fehlen die Vision und der Glaube, dass jemals eine Umfahrungsstrasse Süd in Hochdorf gebaut werden kann. Nach der Rückweisung des Projekts Talstrasse hätte ich im Bauprogramm innovativere Lösungen erwartet. Eine Planung auf offenem Gelände widerspricht der heutigen Praxis, wonach die Bevölkerung ressourcenarme und umwelt- und siedlungsverträgliche Projekte erwartet. Als Bauer muss ich mich entschieden gegen eine weitere Vernichtung von Kulturland engagieren. Dafür bin ich gewählt worden, und ich stehe dafür ein. Ich bitte Sie, den Antrag von Josef Schuler zu unterstützen und den Antrag 5 der VBK abzulehnen.

Andy Schneider: Was das Kulturland angeht, appelliere ich an die Bauern im Saal. In Hochdorf wurden mit dem Vernetzungsprojekt – an dem sich auch viele Bauern beteiligt haben – über Jahre hinweg neue Naturstrukturen geschaffen. Die geplante Umfahrungsstrasse ist eine Kopie der Talstrasse und deshalb nicht zu akzeptieren. Viele Landwirtschaftsbetriebe werden zweigeteilt, und der Weidegang wird eingeschränkt oder verunmöglicht. Der Wildtierkorridor wird ebenfalls zerstört. Die Bauern beklagen sich immer darüber, dass Kulturland verloren geht. Nun haben sie die Gelegenheit, etwas dagegen zu tun. Ein Sprichwort sagt: „Wenn du entdeckst, dass du ein totes Ross reitest, dann steig ab.“ Wir machen aber zusätzliche Mittel locker, um die Leistung des Pferdes zu erhöhen. Es gibt ernsthafte alternative Massnahmen, die den Verkehrsfluss in Hochdorf verbessern, im Speziellen im Kreis bei der Braui. Zudem sollen der Langsamverkehr und der öV gefördert werden. Das sind die richtigen Ansätze, um die Lebensqualität zu verbessern. Neue Strassen tragen nicht zur Reduktion des Verkehrsaufkommens bei. Es gibt keine neuen Argumente, die einen Planungskredit in Millionenhöhe rechtfertigen. Ich bitte Sie, dem Antrag von Josef Schuler zuzustimmen und den Antrag 5 der VBK abzulehnen.

Adrian Nussbaum: Vor vier Jahren hat unser Rat das Projekt Talstrasse aus dem Bauprogramm gekippt. Als Alternative wurde eine Massnahmenplanung der Leistungsoptimierung entlang der bisherigen Verkehrsachse gefordert. Die Planung ist erfolgt, das Resultat ist das Gesamtverkehrskonzept K 16. Darin wurde unter anderem festgestellt, ich zitiere: „Besonders im Bereich der Ortsdurchfahrten bestehen Defizite im Strassenraum. Diese beinhalten mangelhafte Aufenthaltsqualität, mangelhafte Fussverkehrsquerungen sowie Sicherheitsdefizite, das heisst Knoten mit Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungen.“ Alle zehn Seetaler Gemeinden haben dem Ergebnis des Gesamtverkehrskonzepts vorbehaltlos zugestimmt und in der Vernehmlassung zum Bauprogramm den Antrag unterstützt, dass die Planung für die Umfahrung Hochdorf in den Topf A verschoben wird. Parallel dazu hat der Gemeinderat Hochdorf einen

Verkehrsbericht erstellt, an dem sich alle Bevölkerungsgruppen beteiligen konnten und verschiedenste Massnahmen geprüft wurden. Das Ergebnis ist klar: Es ist die einzige Lösung, damit man den Transitverkehr, insbesondere den Schwerverkehr, aus dem Dorf bringt. Vor der Erstellung des Verkehrsberichtes hat der Gemeinderat Hochdorf bei allen Stimmberechtigten eine Umfrage durchgeführt. 42 Prozent haben sich daran beteiligt, 78 Prozent haben einer Umfahrung und somit einer Entlastung des Zentrums zugestimmt. Die Forderung, das Projekt Umfahrung Hochdorf zu streichen, verkennt somit das Problem von Hochdorf. Die Forderung verkennt, dass die Lösung mit einer Umfahrung auf einer gesamtplanerischen Grundlage basiert und einem Anliegen eines grossen Teils der Bevölkerung von Hochdorf entspricht. Ich bitte Sie, den Antrag von Josef Schuler abzulehnen.

Hannes Koch: Mit dem aktuellen Projekt wird viel zu viel Kulturland zerstört, und es bringt zu wenig und ist viel zu teuer. Ich bitte Sie, dem Antrag von Josef Schuler zuzustimmen.

Josef Wyss: Ich möchte auf die Flughöhe aufmerksam machen, auf der wir uns befinden. Wir sprechen hier von einem Planungskredit und nicht von der Realisierung des Projektes. Ich bin auch nicht für eine Umfahrung auf freiem Gelände, sondern es braucht kulturlandschonende Lösungen. Damit solche Lösungen erarbeitet werden können, braucht es den Planungskredit.

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

Robert Küng: Adrian Nussbaum hat mit seinem Votum alles Wichtige erklärt. Das Gesamtverkehrskonzept ist abgeschlossen, nun geht es um das Variantenstudium. Es ist noch nicht klar, wo die Umfahrung durchführt und wie sie sich präsentiert. Wir nehmen eine Zweckmässigkeitsbeurteilung der Varianten vor und besprechen diese mit den Gemeinden. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 78 zu 29 Stimmen ab.

Antrag VBK zu Anhang 1 / Topf B: Für die Planung des Projekts Umfahrung Hochdorf (K 16/56; Plan Nr. 132) sind 2 Mio. Franken in den Topf A zu verschieben.

Antrag Hess Markus / Budmiger Marcel / RR zu Anhang 1 / Topf B: Ablehnung.

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

Rolf Bossart: Die Argumentation zu diesem Antrag entspricht derjenigen zu Antrag 2 der VBK. Den vorliegenden Antrag hat die VBK mit 10 zu 3 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der VBK zu folgen.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion lehnt den Antrag der VBK ab; die Begründung habe ich bereits bei meinem Votum zu Antrag 2 der VBK geliefert.

Marcel Budmiger: Die SP-Fraktion lehnt den Antrag der VBK ebenfalls ab; auch ich habe mich bereits beim Antrag 2 der VBK dazu geäussert.

Beat Meister: Ich möchte vom Regierungsrat wissen, ob in der Planung zur Südumfahrung Hochdorf auch die ortsnahe Variante mit dem Tunnel unter dem Quartier Rosenhügel vorgesehen ist.

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

Robert Küng: Ich habe bereits erklärt, dass das Gesamtverkehrskonzept abgeschlossen ist und wir uns im Variantenstudium befinden. Um welche Varianten es sich genau handelt, kann ich im Moment nicht detailliert beantworten, sondern erst im Nachgang zur Session.

Der Rat stimmt dem Antrag der VBK mit 77 zu 29 Stimmen zu.

Antrag Budmiger Marcel zu Anhang 1 / Topf B: Das Projekt Luzern, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (K 31; Plan Nr. 146) ist zu streichen.

Marcel Budmiger: Über die Nachteile der Spange Nord muss ich mich nicht detailliert äussern. Mittlerweile ist bekannt, dass Alternativen bei der externen Überprüfung nicht wirklich geprüft werden und die Bevölkerung dabei nicht einbezogen, sondern nur informiert wird. Damit ist eingetroffen, wovor wir schon bei der Beratung zum Planungskredit gewarnt haben. Der Regierungsrat hat damals schon mehrmals deutlich gemacht, dass er keine grossen Änderungen der sogenannten Bestvariante akzeptiert. Was neu dazugekommen ist, steht im Bauprogramm. Es laufen jetzt schon erste Bestrebungen, die mit der Spange Nord verknüpfte öV-Förderung wieder zu kippen. Wieso sind die kritischen Stimmen beim

Planungsbericht stumm geblieben? Wussten nicht alle, dass die Spange Nord auf der Seebrücke auch zu einer Reduktion von zwei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) führt? Wenn die Bürgerlichen die Reduktion auf der Seebrücke nicht mittragen wollen, wird die Spange Nord auch keine Mehrheit finden. Wenn Sie unseren Antrag unterstützen, werden keine weiteren Planungsgelder sinnlos verschleudert.

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

Rolf Bossart: Der Antrag ist der VBK vorgelegen und mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt worden.

Patrick Hauser: Ich erinnere Marcel Budmiger an sein vorangegangenes Votum, wo er andere bezichtigt hat, die Glocken der Heimat läuten zu lassen. Wie sieht es diesbezüglich mit seinem Antrag aus? Zudem will er mit seinem Antrag die Arbeit unseres Rates in Zusammenhang mit der Behandlung der Spange Nord und dem damit verbundenen Auftrag an die Regierung zunichtemachen. Deshalb lehnt die FDP-Fraktion den Antrag ab.

Räto B. Camenisch: Bitte denken Sie auch an die Gemeinde Kriens. Ohne die Spange Nord wird Kriens mit unerträglichem Verkehr überschwemmt. Der gesamte Gemeinderat, inklusive der Grünen, hat sich in dieser Weise geäußert.

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

Robert Küng: Ich wollte mich eigentlich zu diesem Antrag nicht äussern. Ich erinnere aber daran, dass Ihr Rat einen Planungskredit für die Spange Nord beschlossen hat. Folgerichtig empfehle ich Ihnen, den Antrag abzulehnen. Mir ist nicht klar, aufgrund welcher Fakten uns Marcel Budmiger unterstellt, wir würden keine zusätzlichen Varianten prüfen. Wir haben uns für eine Variantenprüfung durch unabhängige Büros und für eine unabhängige Projektbegleitung ausgesprochen. Ich kann Ihnen versichern, dass wir alles prüfen, was prüfbar ist. Der Vorwurf von Marcel Budmiger trifft mich, denn wir nehmen den Auftrag Ihres Rates sehr ernst. Wir haben die betroffene Bevölkerung und die Quartiervereine über den Prozess informiert. Dazu wurden keine Parteien eingeladen. Zudem war es immer klar, dass dem öV zwei Spuren auf der Seebrücke zur Verfügung gestellt werden, wenn es mit der Spange Nord zu Entlastungsspuren kommt. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 78 zu 25 Stimmen ab.

Antrag VBK zu Anhang 1 / Topf C: Für die Planung des Projekts Umfahrung Wolhusen (K 10; Plan Nr. 206) sind 2,3 Mio. Franken in den Topf A zu verschieben.

Antrag Hess Markus / Budmiger Marcel / RR zu Anhang 1 / Topf C: Ablehnung.

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

Rolf Bossart: Die Argumentation zu diesem Antrag entspricht ebenfalls derjenigen zu Antrag 2 der VBK. Nach ausführlicher Diskussion hat die VBK den Antrag mit 8 zu 5 Stimmen überwiesen. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Markus Hess: Es handelt sich um ein finanziell überdimensioniertes Projekt. Die Belastung der Bevölkerung ist nicht ausreichend, als dass eine so hohe Investition gerechtfertigt wäre. Die GLP-Fraktion lehnt den Antrag der VBK ab.

Pius Müller: Das Anliegen der Umfahrung Wolhusen besteht bereits seit 60 Jahren. Die Anwohner, die KMU-Betriebe und die regionalen Behörden wurden immer wieder auf einen späteren Zeitpunkt vertröstet. Die Region verfügt über viele erfolgreiche mittelständische Betriebe mit Tausenden sicheren Arbeitsplätzen. Die Erhaltung der sicheren Arbeitsplätze in den Landregionen sollte doch auch Ziel der Regierung sein. Mit einer weiteren Zentralisierung der Arbeitsplätze in Stadt und Agglomeration würde das Verkehrschaos noch weiter zunehmen. Laut kantonalem Richtplan treffen in Wolhusen drei kantonale Nebenachsen zusammen. Die bereits erfolgte Studienvariante mit der angeblichen Entlastung von etwas über 22 Prozent des Durchgangsverkehrs in Wolhusen ist für die Mehrheit der SVP zweifelhaft und verfehlt. 5000 Autos pro Tag durch Wolhusen und nicht weniger als 3000 Fahrzeugen pro Tag über die Renggstrasse verlangen nach einem Hinschauen und Handeln. Im Bauprogramm 2015–2018 waren im Topf B noch 2,3 Millionen Franken für die Planung eingestellt. Im neuen Bauprogramm 2019–2022 gibt es diese 2,3 Millionen Franken einfach nicht mehr. Demzufolge ist weder für die Regierung noch für die Dienststelle vif ein Handeln nötig. Für die SVP-Fraktion haben die

108 Millionen Franken für den Tunnelbau im Topf C Erklärungsbedarf. Fakt ist, mit den 2,3 Millionen Franken für die Planung des Projektes Umfahrung Wolhusen ist weder fertig geplant noch gebaut. Die SVP-Fraktion will nichts anderes als eine genaue Kosten-Nutzen-Analyse. Danach kann beurteilt werden, ob das Projekt realisierbar ist oder nicht. Nur mit Zustimmung der Landregion konnte die Volksabstimmung über den Seetalplatz gewonnen werden. Ich bitte Sie, dem Antrag der VBK zuzustimmen.

Hannes Koch: Das Anliegen besteht schon seit 60 Jahren. Die Mobilität hat sich in dieser Zeit aber verändert. Daher ist es richtig, auch in die Zukunft zu schauen. Es kann nicht sein, ein Projekt von 100 Millionen Franken umzusetzen, das nur zu einer Entlastung von 4000 Fahrzeugen führt. Ich bitte Sie, den Antrag der VBK abzulehnen.

Guido Bucher: In Wolhusen treffen in einem Knotenpunkt drei Verkehrsachsen aufeinander. Es ist nicht bekannt, ob das Projekt tatsächlich 108 Millionen Franken kosten wird. Um die genauen Kosten zu erfahren, braucht es zuerst eine Planung. Vielleicht kostet es weniger, vielleicht sogar mehr, das möchten wir aber wissen. Tatsache ist, dass die Bevölkerung in Wolhusen täglich unter dem Verkehr leidet. Davon betroffen ist aber auch die Region Entlebuch. Deshalb braucht es für die Entwicklung der ganzen Region und den Tourismus eine Entlastung. Die Renggstrasse dient den Pendlern dazu, Wolhusen zu umfahren. Es ist nicht Sinn und Zweck von Nebenstrassen, diese zur Umfahrung von Staus zu benutzen. Ich bitte Sie, den Antrag der VBK zu unterstützen.

Josef Dissler: In meinem Fall spielen die Glocken der Heimat keine Rolle, da ich nicht wiedergewählt werden muss. Trotzdem setze ich mich für das Projekt ein. Die Umfahrung Wolhusen ist in der Bevölkerung der Region Luzern West mit rund 70 000 Einwohnern und 28 Gemeinden breit abgestützt. Die Leute der Region Wolhusen und Entlebuch haben den Stau langsam satt. Es wurde immer wieder gesagt, dass das Projekt einer politischen Diskussion nicht standhalte. Wir können die politische Diskussion aber gar nicht führen, weil die Regierung und die Dienststelle vif nicht dazu gewillt sind, den ersten Schritt zu machen. Ich erinnere mich an ein Bauprogramm, das die Umfahrung Wolhusen plötzlich nicht mehr beinhaltete. Auf Intervention hin wurde jedoch die Zahl von 100 Millionen Franken wieder eingesetzt. Diese Zahl beruht auf einer Annahme, und gerade darum braucht es die weitere Planung, um die politische Diskussion führen zu können. In Wolhusen kann problemlos ein Tunnel gebaut werden, so kommt es auch zu keinem Kulturlandverlust. Die Bevölkerung aus der Stadt und der Agglomeration besucht das Entlebuch gerne und würde deshalb auch vom Projekt profitieren. Die Wirtschaftlichkeit der Region könnte zudem verbessert werden. Es gibt also viele Gründe, um das Projekt voranzutreiben. Ich bitte Sie, dem Antrag der VBK zuzustimmen, damit endlich Fakten geschaffen werden können.

Daniel Keller: Ich vertrete meine persönliche Ansicht zu diesem Antrag. Ich respektiere die Meinung der Mehrheit der VBK und meiner eigenen Fraktion. Im Fall der VBK gilt es zu sagen, dass der Entscheid mit 8 zu 5 Stimmen doch eher knapp ausgefallen ist. Das Entlebuch hat hervorragend für die Umfahrung Wolhusen lobbyiert. Die Regierung hat aber mit dem Bauprogramm eine Punktlandung vollbracht inklusive des Entscheids, das Projekt Wolhusen im Topf C zu belassen mit einem Tunnel, der kostenmässig mit dem Autobahnzubringer Rontal vergleichbar ist. Kantonale Studien zeigen auf, dass der Tunnel in Wolhusen nur zu einer Entlastung von 21,5 Prozent führt, das sind Fakten. Der restliche Verkehr rollt Richtung Willisau oder zirkuliert im Dorf Wolhusen selber. Eine zweite Studie aus Willisau hat zu ähnlichen Ergebnissen geführt und wurde deshalb nicht publiziert. Diese zweite Studie hat ebenfalls wenig überzeugende zusätzliche Ergebnisse gebracht. 2,3 Millionen Franken in eine Planung zu investieren, die ein Bauprojekt mit einem derart ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis von über 100 Millionen Franken auslöst, dem kann ich nicht zustimmen. 110 Millionen Franken entsprechen fast der Hälfte eines Strassenbauprogramms in einer vierjährigen Legislatur. Sind Sie überzeugt, dass die Luzerner Stimmbevölkerung einem so teuren Bauprojekt jemals zustimmt? Wolhusen, das Tor zum Entlebuch, erhält in den kommenden Jahren viele Millionen zur Sanierung von Strassen und Infrastrukturen. Die 2,3 Millionen Franken sollten wir effizienter einsetzen. Ich lehne den Antrag der VBK ab.

Marcel Budmiger: Ich nehme das Entlebuch und seine Bevölkerung ernst, aber nicht indem ich dem Antrag der VBK zustimme. Auch wenn wir die 2,3 Millionen Franken für die Planung bewilligen, wird das Projekt schlussendlich wahrscheinlich keine Mehrheit finden. Die Anliegen der Bevölkerung ernst zu nehmen, bedeutet für mich, dieses Projekt abzuschreiben und stattdessen mit der Planung eines neuen Projektes zu beginnen, das zu einer besseren Entlastung führt. Es braucht andere Lösungen. Ich war früher begeistert von diesem Projekt, gerade weil es zu keinem Kulturlandverlust kommt. Leider stimmt aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht.

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

Robert Küng: Das Parlament und die Regierung haben die Wolhusen schon lange ernst genommen. In den Jahren 2000–2003 wurde ein Variantenstudium vorgenommen. Damals wurde die Variante 1b als Bestvariante erkoren. Um diese Variante voranzutreiben, wurden 1,1 Millionen Franken ausgegeben. Die Kosten dieser Variante wurden auf die genannten 100 Millionen Franken veranschlagt. 2015 habe ich einer erneuten Verkehrszählung zugestimmt, um erhärtete Fakten zu erhalten und die Kosten-Nutzen-Situation beurteilen zu können. Daraus ist eine klare Strategie mit einem pragmatischen Vorgehen entstanden. Der Kreisel im Dorf wurde umgebaut und die Strasse erneuert. Ihr Rat hat beschlossen, die Strecke Wolhusen–Ruswil zu realisieren. Wir haben beschlossen, den Bahnhof für die Busanbindung umzubauen. Das nächste Projekt folgt Richtung Willisau im Bereich Weid, wo die Kantonsstrasse fertiggebaut wird. Wir haben zusammen mit dem Gemeinderat beschlossen, uns dringlich der Eliminierung des Bahnübergangs Richtung Werthenstein anzunehmen. Mit der Eliminierung des Bahnübergangs und dem dadurch entstehenden Kreisel soll die Möglichkeit geprüft werden, die Südumfahrung dort anzubinden. Die Beurteilung hat klar ergeben, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis zurzeit einer politischen Mehrheit nicht standhält. Wenn der Bahnübergang realisiert ist und auch neue Zahlen bezüglich des Verkehrsaufkommens vorliegen, kann es wieder ein Thema werden, versprechen können wir aber nichts. Zum Tourismus: Das Entlebuch und die Biosphäre werden von uns finanziell unterstützt. Wir sind interessiert daran, dass der Tourismus im Entlebuch gefördert wird. Leider zeigen die Zahlen auf, dass mehrheitlich aus dem Mittelland nach Sörenberg gepilgert wird. In diesem Fall nützt die Umfahrung zu wenig. Im Moment kann ich leider nur versprechen, dass wir Ihnen konkrete Kosten zur Südumfahrung aufzeigen können.

Der Rat stimmt dem Antrag der VBK mit 77 zu 30 Stimmen zu.

Antrag Koch Hannes zu Anhang 1 / Sammelrubriken: Der Sammelrubrik Nr. 7 "Lärmschutz und Luftreinhaltung" werden auch in den Jahren 2021 und 2022 je 500 000 Franken zugewiesen.

Hannes Koch: Wie ich bereits in meinem Eintretensvotum erklärt habe, ist es der Grünen Fraktion ein Anliegen, dass der Lärmschutz und die Luftreinhaltung weiterhin ein Dauerthema im Bauprogramm bleiben. Die entsprechenden Finanzen sind in den Jahren 2021 und 2022 im Topf A eingestellt. Unserer Meinung nach ist das nicht richtig, auch nicht in Anbetracht der Tatsache, dass der Bund den Massnahmenplan bezüglich Lärmschutz vorschlägt und sich daraus Massnahmen ergeben werden. Ich bitte Sie, unserem Antrag zuzustimmen.

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

Rolf Bossart: Dieser Antrag ist der VBK nicht vorgelegen.

Marcel Budmiger: Nur weil die gesetzlichen Bundesvorgaben bezüglich Lärmschutz bald umgesetzt sind, bedeutet das nicht, dass wir in diesem Bereich nichts mehr unternehmen müssen. Mit Blick auf die Einhaltung der Grenzwerte bezüglich Luftreinhaltung besteht weiterhin höchster Handlungsbedarf. Beim Lärmschutz könnte der Kanton zum Wohl der Bevölkerung etwas mehr tun, als der Bund gesetzlich vorschreibt. Die SP-Fraktion stimmt dem Antrag zu.

Der Rat lehnt den Antrag mit 79 zu 26 Stimmen ab.

Antrag Koch Hannes zu Anhang 1 / Sammelrubriken: Die geforderte Überprüfung des Radroutenkonzeptes, welche im überwiesenen Postulat P 508 verlangt wird, wird umgesetzt

und die Beträge in der Sammelrubrik 11 "Radrouten" dementsprechend ergänzt.

Hannes Koch: Gemäss Postulat P 508 soll das Radroutenkonzept überprüft werden. Im Bauprogramm hat das jedoch keinen Niederschlag gefunden. Aus diesem Grund stellt die Grüne Fraktion den vorliegenden Antrag.

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

Rolf Bossart: Der Antrag lag der VBK sinngemäss vor, enthielt jedoch zusätzlich die Forderung einer Erhöhung um 500 000 Franken. Die VBK lehnte den Antrag mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

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

Robert Küng: Die Realisierung von Radrouten wird finanziell in die Strassenbauprojekte eingebaut, da wir ökonomisch günstig bauen wollen. Weil das Radroutenkonzept im nächsten Bauprogramm aufgenommen wird, benötigen wir keine Anhäufung im Topf Sammelrubrik. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 79 zu 27 Stimmen ab.

Antrag Koch Hannes zu Anhang 1 / Sammelrubriken: Tempo-30-Zonen sollen konsequent für die Verbesserung der Sicherheit in Bezug auf die Sammelrubrik 12 "Verkehrssicherheit, Fussgängerstreifen" berücksichtigt werden.

Hannes Koch: Die Tempo-30-Zonen sind eine wichtige Massnahme bei der Lösung der Verkehrsprobleme. Daher fordern wir die konsequente Umsetzung der Tempo-30-Zonen. Ich bitte Sie, unserem Antrag zuzustimmen.

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

Rolf Bossart: Dieser Antrag ist der VBK nicht vorgelegen.

Marcel Budmiger: Zur Verkehrssicherheit gehören auch Temporeduktionen. Die Schwere der Verletzungen und die Tödlichkeitsrate nimmt massiv ab, je langsamer gefahren wird. Anlässlich der Aufgaben- und Finanzreform 2018 hat die Regierung erklärt, dass sie künftig auch bei den Gemeindestrassen mitbestimmen möchte. Vielen Gemeinden ist es ein Anliegen, auch auf den Kantonsstrassen Tempo 30 einzuführen. Die SP-Fraktion stimmt dem Antrag zu.

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

Robert Küng: Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. In einer Sammelrubrik können wir keine Tempolimiten festlegen. Wir werden diese Diskussion in der Januar-Session führen mit der Behandlung der beiden Anfragen von Maurus Zeier und Monique Frey zu diesem Thema.

Der Rat lehnt den Antrag mit 28 zu 21 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Kantonsratsbeschluss über das Bauprogramm 2019–2022 für die Kantonsstrassen, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 104 zu 7 Stimmen zu.