



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 18. Juni 2019
Kantonsratspräsident Josef Wyss

B 156 Änderung Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Fluhmühle - Einmündung Lindenstrasse (inkl.) in der Stadt Luzern; 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 12. April sowie vom 10. Mai 2019 beraten. Die Notwendigkeit des Projektes war in der Kommission unbestritten, da es sich um einen Teil des Gesamtverkehrskonzeptes Luzern Nord handelt und die SBB-Überführung Fluhmühle zudem stark sanierungsbedürftig ist. Ein Diskussionspunkt waren die enthaltenen Vorinvestitionen in der Höhe von rund 1,7 Millionen Franken für eine spätere Realisierung der Fluhmühlebrücke aus dem Grossprojekt „Spange Nord“. Ein Antrag verlangte, die Realisierung aufzuschieben, bis das laufende Variantenstudium zur Spange Nord abgeschlossen ist. Die VBK hat den Antrag mit 7 zu 5 Stimmen abgelehnt. Die Mehrheit der Kommission gewichtete die planmässige Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes gemäss Bauprogramm stärker. Das Anheben der Strasse führte zu einem weiteren Antrag: Falls die Fluhmühlebrücke nicht gebaut wird, soll der Regierungsrat prüfen, die Strasse nur so viel wie unbedingt nötig anzuheben. Der Antrag wurde mit Stichentscheid des Vorsitzenden abgelehnt. Die Kommission erwartet jedoch, dass die Erkenntnisse aus dem Variantenstudium in die Detailplanung einfliessen und die Niveauerhöhung nur so weit wie tatsächlich nötig erfolgt, es aber zu keinen zeitlichen Verzögerungen kommt. Die VBK hat dem Dekret mit 7 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen zugestimmt. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Für die SVP-Fraktion spricht Armin Hartmann.

Armin Hartmann: Die SVP-Fraktion tritt auf die Botschaft B 156 ein und stimmt ihr zu. Mit der Vorlage wird die lang verfolgte Verkehrspolitik in diesem Perimeter konsequent weiterverfolgt. Das Projekt ist sowohl technisch als auch finanziell in die übergeordneten Planungen eingebettet, einerseits als Teil des Agglomerationsprogramms und des Gesamtverkehrskonzeptes Luzern Nord, andererseits als Element im Topf A des Strassenbauprogramms. Das Projekt führt zu Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer. Erstens für den öffentlichen Verkehr: Die Realisierung der Busspur verbessert die Produktionsbedingungen für den öV und stärkt die Zuverlässigkeit. Zweitens für den motorisierten Individualverkehr: Autofahrerinnen und Autofahrer profitieren von einem Ausbau der Kapazität und der Erhöhung der Sicherheit. Drittens für den Langsamverkehr: Der Neubau eines Rad-/Gehwegs sowie eines Radstreifens verbessert die Sicherheit, aber auch den Komfort für die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Es ist verständlich, dass der Strassenraum für diesen Mehrnutzen ausgebaut werden muss. Allerdings beurteilt die SVP-Fraktion den dafür notwendigen Eingriff als verhältnismässig. Im Rahmen der Planung

wurde auf eine gute Einbettung geachtet. Darüber hinausgehende städtebauliche Aufwertungen sind Aufgabe der Stadt Luzern. Auch die Kosten beurteilt die SVP angesichts des hohen Mehrwerts als gerechtfertigt. Was bleibt, ist die Frage der Projektanpassungen im Hinblick auf eine mögliche Realisierung der Spange Nord. Es ist sicher gerechtfertigt, Fragen dazu zu stellen. Ist es richtig, Anpassungen an einem Projekt vorzunehmen, um zu einem späteren Zeitpunkt allenfalls ein Projekt einfacher realisieren zu können, welches heute umstritten, vielleicht sogar akut gefährdet ist? Diese Frage muss wohl im Einzelfall entschieden werden. Im vorliegenden Fall können wir diese Frage jedoch mit einem klaren Ja beantworten. Mit einer Anpassung von 30 cm sind die baulichen Anpassungen gering. Finanziell wiegen die Auswirkungen schon schwerer. 1,7 Millionen Franken sind kein Pappentier. Wird die Fluhmühlebrücke allerdings realisiert, profitiert man auch finanziell um ein Mehrfaches. Die Mehrkosten sind deshalb gerechtfertigt. Am schwersten wiegt aber wohl die politische Frage: Ist es richtig, Vorbereitungen vorzunehmen, während zum Anschlussprojekt weitere Abklärungen laufen, wenn es grosse Opposition gibt und die Stimmung emotional aufgeladen ist? Bleibt man da noch glaubwürdig? Die SVP beantwortet diese Frage mit Ja und mahnt gleichzeitig zur Ruhe. Wir teilen die Haltung der Regierung, dass die Vorarbeiten einen späteren Bau nicht präjudizieren. Der vereinbarte Prozess läuft weiter. Es ist aber die Aufgabe des Kantons, vorausschauend zu planen und ein späteres böses Erwachen zu verhindern. Das ist mit diesem Projekt garantiert. Insgesamt teilen wir die Haltung der Regierung gemäss Seite 8 der Botschaft: Das Projekt ist notwendig, zweckmässig und verhältnismässig. Die SVP tritt auf die Botschaft B 156 ein und stimmt ihr unverändert zu. Die Anträge lehnt sie ab.

Für die CVP-Fraktion spricht Daniel Gasser.

Daniel Gasser: Mit der Botschaft B 156 soll das dritte und letzte Teilstück der K 13 zwischen dem Seetalplatz und dem Kreuzstutz saniert werden. Aus Sicht der CVP-Fraktion ist dies dringend notwendig und muss zügig angegangen werden. Zum einen werden die Bedingungen für den Bus- und Langsamverkehr mit einer durchgehenden Busspur und neuen Velowegen optimiert, und zum andern befindet sich die SBB-Überführung Fluhmühle in einem dringenden Sanierungszustand und muss zwingend so rasch als möglich ersetzt werden. Aus diesem Grund stützt die CVP-Fraktion, mit wenigen Ausnahmen, die Botschaft B 156 bedingungslos, ebenso wie dies die Stadtregierung und Stadtverwaltung tun. Weil wir der Meinung sind, dass ein Abwarten bis zum Variantenentscheid zur Spange Nord zu lange dauert und das Setzen der Fundamente für eine mögliche Fluhmühlebrücke jetzt Sinn macht, lehnen wir analog zur VBK sämtliche Anträge ab. Die CVP stimmt der Vorlage grossmehrheitlich zu und lehnt sämtliche Anträge ab.

Für die FDP-Fraktion spricht Othmar Amrein.

Othmar Amrein: Die Kantonsstrasse K 13 zwischen dem Zentrum der Stadt Luzern und der Gemeinde Emmen ist eine äusserst wichtige lokale Verbindung für den öV, den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Langsamverkehr. Mit dem möglichen Verwaltungsgebäude auf dem Seetalplatz werden Arbeitsplätze vom Zentrum in die Peripherie verlegt. Dadurch gewinnt die K 13 noch an Bedeutung. Es ist offensichtlich, dass dieser Strassenabschnitt baufällig und zu eng ist. Im Bereich Fluhmühle quert die Strasse die bestehende Bahnverbindung, und auch diese ist baufällig und muss zwingend saniert werden. Der Handlungsbedarf scheint bei allen Parteien unbestritten. Es ist wichtig, neben dem MIV eine durchgehende Busspur und Radwege zu integrieren. Mit einer neuen Brücke wird eine ungefährdete Durchfahrt mit dem heutigen Rollmaterial der SBB ermöglicht. Mit der nun vorgesehenen Höhe erlangt man die Flexibilität, künftig Lösungen wie beispielsweise eine neue Brücke über die Reuss zu integrieren. Bei diesem Investitionsvolumen erscheint es uns richtig und wichtig, genügend Spielraum für zukünftige Projekte zu lassen. Wir erachten daher die Mehrkosten als gerechtfertigt. Die FDP-Fraktion tritt auf die Botschaft ein und stimmt ihr zu, sofern keine grossen Korrekturen vorgenommen werden.

Für die SP-Fraktion spricht Marcel Budmiger.

Marcel Budmiger: Unser Rat hat beschlossen, dass die betroffene Bevölkerung bei der Planung der Spange Nord mit einbezogen werden soll. Dieser Prozess ist am Laufen – aus

Sicht des Regierungsrates gut, aus Sicht der betroffenen Quartierbewohner katastrophal, aus Sicht unseres Rates zumindest verbesserungswürdig. Durch die schlechte Kommunikation mit der Bevölkerung bezüglich Spange Nord hat der Kanton schon einiges an Geschirr zerschlagen, mit dem unglücklichen Zeitplan der vorliegenden Botschaft drohen nun auch noch die Restposten kaputtzugehen. Die Sanierung der K 13 ist notwendig und sollte unsere Meinung nach auch bald an die Hand genommen werden. Dass der Gleisübergang saniert werden muss, ist unbestritten, über das Wie gehen die Meinungen aber auseinander. Wir haben jetzt ein eigentlich gar nicht so schlechtes Projekt zu einem ganz schlechten Zeitpunkt. Das Projekt ist kein Präjudiz für die Spange Nord, so heisst es in der Botschaft; das sagt auch der Luzerner Stadtrat, und das finden auch wir. Nicht wir machen die Verbindung zur Spange Nord, sondern die Bevölkerung von Reussbühl. Ich bitte Sie, nehmen Sie die Bedenken der Bevölkerung ernst. Das geht ganz einfach, indem Sie anerkennen, dass es bei der Spange Nord eventuell noch Änderungen gibt. Vielleicht fällt die Fluhmühlebrücke aus dem Projekt, dann muss das Niveau der K 13 weniger angehoben werden. Im Herbst wissen wir, ob die Sanierung der Fluhmühlebrücke weiterhin geplant wird oder nicht. Falls nicht, gibt es keinen Grund, teure Fundationsarbeiten vorzunehmen, und es gibt dann auch keinen Grund, die K 13 höher als nötig zu bauen – ausser man hat zu viel Geld oder man hat von Anfang an gar nie geplant gehabt, noch etwas an der Spange Nord zu ändern. Sie haben den Überprüfungsprozess der Spange Nord aufgegleist, nehmen Sie diesen also bitte ernst. Das können Sie mit einer Rückweisung bis im Herbst oder mit einer Unterstützung der vorliegenden Anträge tun.

Für die G/JG-Fraktion spricht Hannes Koch.

Hannes Koch: Wir sind für die Botschaft B 156. Für die Grünen sind die steten Verbesserungen für den öV und den Aktivverkehr unbedingt notwendig, um eine zukunftssträchtige Mobilität zu sichern. So stehen wir der Realisierung einer Busspur mehrheitlich positiv gegenüber. Auch den Rad- und den Rad-/Gehweg beurteilen wir als sinnvoll. Es ist aber auch klarzustellen, dass die Ausbauten für den Bus und den Aktivverkehr nur bedingt Wirkung zeigen werden, da der Engpass Richtung Luzern beim Kreuzstutz vorhanden ist und in Richtung Emmen durch die Verkehrsflusssteuerung beim Seetalplatz geregelt wird. Die Kapazitätsvergrößerung für den MIV braucht es nicht in diesem Mass. Mit der Radspur verbessern wir die Erreichbarkeit des Quartiers, der Aktivverkehr zwischen Emmen und Luzern verkehrt in erster Linie auf dem Xylophonweg. Wir sehen die Dringlichkeit, die SBB-Überführung zu sanieren, und können die Vergrößerung des Lichtraumprofils nachvollziehen. Es ist aber eindeutig, dass das Lichtmass für das Betreiben von Doppelstockzügen gemäss Aussagen der SBB nicht in dem geplanten Mass ausgeführt werden muss. Der Fraktion der Grünen und Jungen Grünen (G/JG) sind die Änderungen der Kantonsstrasse K 13 für den öV und den Aktivverkehr wichtig. Da sich für das Projekt mit der hohen Strasse aber ein Referendum abzeichnet, sind wir der Meinung, dass zuerst das Variantenstudium der Spange Nord fertiggestellt werden und dann entschieden werden soll, ob es die Fluhmühlebrücke braucht oder nicht. Die Erhöhung der SBB-Überführung führt nicht wie im Bericht beschrieben zu einer städtebaulichen Aufwertung. Auch hierzu fehlt der Bebauungsplan, was wiederum für eine Verschiebung des Geschäftes spricht. Wir sind für Eintreten und Rückweisung der Botschaft. Dies verzögert das Projekt nur bedingt und ist nach Aussage der SBB auch machbar. Im Herbst wissen wir mehr, dann kann gezielt gebaut werden. Zwar wird unser Rückweisungsantrag wohl keine Mehrheit finden, trotzdem ist es uns wichtig, dass die Bevölkerung unsere Meinung zu diesem Bauprojekt erfährt. Heute können Sie zudem ein Zeichen setzen, dass die Fluhmühlebrücke nur so hoch wie tatsächlich notwendig gebaut werden soll.

Für die GLP-Fraktion spricht Markus Hess.

Markus Hess: Wir treten auf die Botschaft B 156 ein und weisen sie zurück. Die Sanierung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Fluhmühle–Einmündung Lindenstrasse ist grundsätzlich zu begrüssen, und die Vorlage wäre ohne Junktim zur Spange Nord zu bejahen. Aktuell ist es aber politisch nicht nachvollziehbar, während der städtebaulich so

emotionalen Spange-Nord-Diskussion diese präjudizierenden 1,7 Millionen Franken zu sprechen. Die Bevölkerung würde das Vorgehen der Regierung bezüglich Spange Nord nicht verstehen. Wir opponieren dem Bau der Spange Nord mit der angedachten Fluhmühlebrücke grundsätzlich. Das Projekt widerspricht modernem Städtebau und offener, partizipativer Planung und bringt mehr statt weniger MIV in gleich mehrere Quartiere mit hoher Lebensqualität. Die Frage nach der Verhältnismässigkeit der 1,7 Millionen Franken stellt sich aber. Technisch und finanziell gesehen müsste man diese 1,7 Millionen Franken sprechen, sind sie doch bauökonomisch gesehen sinnvoll und zweckmässig. Aktuell stehen wir bei der Spange Nord in der Bearbeitung von verschiedenen Varianten, und es ist noch offen, ob die Fluhmühlebrücke überhaupt Gegenstand der Spange Nord wird. Deshalb befürworten wir die Anträge von Hannes Koch, den Entscheid bis im Herbst oder Winter 2019 zu verschieben und zuerst die Präsentation der definitiv präferierten Variante der Spange Nord abzuwarten. Wir gewinnen dadurch Zeit und vergeben uns nichts. Entsprechend weisen wir die Botschaft B 156 zurück.

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

Robert Küng: Wir verfolgen die Strategie, dass das Zentrum unseres Kantons erreichbar bleibt, sei es mit dem öV, dem MIV oder dem Langsamverkehr. Das vorliegende Projekt ist ein Teil von zwei weiteren Projekten, die Sie bereits bewilligt haben. Eines davon befindet sich im Bau, das zweite ist bewilligt. Heute geht es um das Zwischenstück der beiden Projekte. Es kann ja wohl nicht sein, ein solches Zwischenstück einfach zurückzustellen, obwohl es im Bauprogramm vermerkt und Bestandteil des Agglomerationsprogramms ist. Die Ziele, die wir auf dieser wichtigen Achse Luzern–Seetalplatz verfolgen, sind klar: Wir brauchen eine Leistungssteigerung des Gesamtsystems und wollen den öV fördern. Darum bauen wir eine durchgehende Busspur vom Seetalplatz Richtung Kasernenplatz. Zudem sehen wir Radstreifen vor, um die Attraktivität des Langsamverkehrs zu steigern. Wir sind zwingend gefordert, die SBB-Überführung neu zu gestalten, denn sie stammt aus dem Jahr 1930. Ich gehe davon aus, dass Sie von uns erwarten, dass wir ein längerfristiges Projekt wie die Sanierung der Fluhmühlebrücke bereits in die vorliegende Planung mit einbeziehen. Mit dieser Planung verbauen wir uns nichts, im Gegenteil. Mit der Rückweisung der Botschaft kommt es nicht einfach nur zu einer Verzögerung, sondern gelinde gesagt zu einer Blockade. Wir möchten diesen Strassenabschnitt 2019/2020 planen und 2021/2022 realisieren. Aber erst Ende 2022 werden wir wissen, ob wir die Fluhmühlebrücke bauen können oder nicht. Denn so wie es im Moment aussieht, wird das Volk im Frühjahr 2023, wenn überhaupt, über die vorliegende Lösung der Spange Nord abstimmen. Wir haben uns intensiv mit der Stadt Luzern ausgetauscht. Sie begrüsst dieses Projekt und erkennt die städtebaulichen Chancen. Je schneller dieser Strassenabschnitt fertiggestellt wird, umso sicherer ist die Strasse und umso besser funktioniert der öV. Das ist auch für die betroffene Bevölkerung von Vorteil. Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen.

Antrag Koch Hannes: Rückweisung: Damit die Resultate aus der Vorstudie zur Spange Nord im Herbst 2019 in die Planung mit einbezogen werden können. Wird damit bestätigt, dass die Fluhmühlebrücke nicht notwendig ist, muss die Planung überarbeitet werden und damit die Höhe der Überbauung auf das Minimum (Lichtmass der Bahnunterführung und Aufbau der Strasse) reduziert werden. Daraus resultieren Kosteneinsparungen von rund 1 Million Franken, welche bei den knappen Kantonsfinanzen beachtet werden müssen.

Hannes Koch: Es scheint, dass uns der Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor nicht zugehört oder nicht verstanden hat. Wir haben klar geäußert, dass wir für das Projekt sind. Wir sind auch nicht für eine Blockierung, und zeitlich ist die Realisierung möglich. Die Aussagen des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektors wecken den Verdacht, dass er weiss, was das Variantenstudium bringen wird oder dass das Variantenstudium nicht wie versprochen im Herbst vorliegt. Die Bewohner sind zu berücksichtigen, das ist unsere Aufgabe; so sollen beispielsweise Lärmschutzbeläge eingebaut werden. Es ist die Pflicht unseres Rates, für die breite Bevölkerung des Kantons die beste Lösung zu finden. Im Fall der K 13 haben wir verschiedene Grundanliegen, die zum Tragen kommen. Allgemein besteht die Meinung, dass die Fahrbahn für den Bus gemacht werden muss – die einen, weil

sie den öV fördern und das Quartier gut erschliessen wollen, die anderen, damit der MIV vermeintlich freie Fahrt erhält. Die Anbindung des Quartiers für den Aktivverkehr muss verbessert werden. Es ist sicherlich unbestritten, dass die SBB-Überführung unbedingt und dringend saniert werden muss. Es ist auch klar, dass die Überführung auf die zukünftigen Fahrzeuggrößen der SBB ausgerichtet werden muss. Hier zählt jeder Zentimeter, wie es auch die SBB bestätigt. Wie hoch die Überführung gebaut werden muss, hat bei der Beratung einige Male zu Fragen geführt, die nicht eindeutig beantwortet werden konnten. Die SBB hat ihre Bauplanung, die unbestritten eng ist. Nach Rücksprache mit der SBB ist aber auch klar ist, dass in diesem Fahrplan Spielraum vorhanden ist. Nicht zuletzt wird die zu bauende Höhe der SBB-Überführung durch den Kanton direkt mit der Spange Nord verknüpft. Im Bericht steht: „Das Projekt Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse (inkl.) beinhaltet die Verbreiterung der Kantonsstrasse K 13 sowie die Höherführung der SBB-Überführung Fluhmühle. Das Projekt ist notwendig, um die Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzeptes Luzern Nord zu erreichen.“ Nun befinden wir uns aber im Variantenstudium, welches im Herbst erste Resultate und Richtungsweisungen zeigen muss. Je nachdem, welche Erkenntnisse mit dem Variantenstudium an den Tag kommen, muss die Fundation anders gebaut werden, was eine Kostendifferenz von mehr als 1 Million Franken ausmacht. Auch wenn die Kassen für den Strassenbau mehr als voll sind, müssen wir haushälterisch mit den Kantonsfinanzen umgehen. Wenn Sie der Rückweisung zustimmen, kann der Regierungsrat das Geschäft auf die Vorstudie der Spange Nord abgleichen, die Fragen um das Lichtmass klären, die Überführung so tief wie möglich bauen und über 1 Million Franken sparen. Die Anbindung des Quartiers ist dennoch gewährleistet. Durch die eventuelle Reduktion der maximalen Höhe wird die Lebensqualität im Fluhmühlequartier optimiert, und die SBB wird mit einer Zeitausweitung von einem halben Jahr gut leben können. Es spricht also alles für eine Rückweisung. Ich bitte Sie, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

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

Pius Kaufmann: Der VBK ist kein Rückweisungsantrag vorgelegen.

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

Robert Küng: Ich habe das Anliegen von Hannes Koch schon verstanden. Was den zeitlichen Rahmen angeht, scheinen wir uns aber nicht einig zu sein. Das Volk wird wahrscheinlich frühestens im Frühjahr 2023 über das Projekt Spange Nord befinden. In einem halben Jahr liegt lediglich die Zweckmässigkeitsprüfung mit der entsprechenden Argumentation und den Verkehrszahlen vor. Welcher politische Prozess daraus entsteht, ist noch nicht klar. Die Regierung muss entscheiden, ob sie mit der Bestvariante oder mit zwei Varianten in die Vernehmlassung geht. Wir reden also über einen viel längeren Zeithorizont als nur von einem halben Jahr. Durch die Höherlegung der Strasse wird sich auf der Seite der Reuss die Situation der Lärmbelastung sogar verbessern. Was die Höhe der Fluhmühle-Überführung angeht, haben wir mit der SBB klare Pläne erarbeitet. Wir sind selber daran interessiert, die Strasse nur so hoch wie nötig anzuheben. Wir sprechen hier von zusätzlichen 30 Zentimetern, die restlichen 2,4 Meter sind durch die SBB vorgegeben. Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 70 zu 34 Stimmen ab.

Antrag Koch Hannes zu Ziffer 2 (neu): Mit der Ausführung ist zuzuwarten, bis das Variantenstudium Spange Nord zeigt, ob die Fluhmühlebrücke gebaut werden soll oder nicht.

Hannes Koch: Wie ich bereits im Eintretensvotum erklärt habe, vertreten wir bezüglich Zeitrahmen und Projektplanung eine andere Meinung. Mit dem vorliegenden Antrag besteht die Möglichkeit, die Details nochmals zu planen, die Höhe zu berücksichtigen, über 1 Million Franken zu sparen und für das Quartier eine optimalere Lösung zu erarbeiten.

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

Pius Kaufmann: Der Antrag lag der VBK vor und wurde mit 7 zu 5 Stimmen abgelehnt. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Marcel Budmiger: Dieser Antrag verlangt, das Variantenstudium der Spange Nord abzuwarten. Falls das Variantenstudium ergibt, dass nur der Tunnel gebaut werden soll, kann eine Anpassung vorgenommen werden. Falls aber die Fluhmühlebrücke im Rennen bleibt, soll die Planung wie in der Botschaft vorgesehen weitergeführt werden. Es wäre sinnvoll, die neuen Erkenntnisse in die Planung mit einzubeziehen.

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

Robert Küng: Ich bitte Sie, diesen Antrag abzuweisen. Die nächsten Generationen sollten nicht von vorn beginnen müssen, falls doch zusätzliche Verkehrsachsen gebaut werden müssen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 67 zu 43 Stimmen ab.

Antrag Koch Hannes zu Ziffer 3 (neu): Falls die Fluhmühlebrücke nicht gebaut wird, wird der Regierungsrat aufgefordert zu prüfen, die Strasse nur um so viel anzuheben, wie es unbedingt nötig ist.

Hannes Koch: Schlussendlich geht es auch darum, ein Zeichen zu setzen. Die Brücke soll nur so hoch gebaut werden, wie unbedingt nötig. Dieses Anliegen sollten Sie alle unterstützen können.

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

Pius Kaufmann: Dieser Antrag ist der VBK vorgelegen. Die Abstimmung ergab mit 6 zu 6 Stimmen Stimmgleichheit. Schlussendlich wurde der Antrag mit Stichentscheid des Vorsitzenden abgelehnt.

Marcel Budmiger: Der Vorsitzende der VBK hat erklärt, dass neue Erkenntnisse aus der Planung zur Spange Nord in die Detailplanung einfließen müssten. Ich bitte Sie, dem Vorsitzenden zu folgen. Wenn es neue Erkenntnisse gibt, soll die Brücke nur so hoch wie tatsächlich nötig gebaut werden. Der Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor hat ebenfalls erklärt, dass die Strasse nur so viel wie unbedingt notwendig anzuheben sei. Genau das verlangt der vorliegende Antrag. Bei einer Sitzung mit dem Quartierverein habe ich den Kanton sogar verteidigt und erklärt, dass er sauber gearbeitet habe. Ich hoffe, dem Quartierverein die Wahrheit erzählt zu haben. Wenn aber um jeden Preis höher gebaut werden soll, muss ich meine Position wohl überdenken. Ich bitte Sie, den vorliegenden Antrag zu unterstützen.

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

Robert Küng: Wir haben mit der Formulierung „falls die Fluhmühlebrücke nicht gebaut wird“ Mühe, denn wir wissen noch gar nicht, ob die Fluhmühlebrücke gebaut wird. Ich erinnere nochmals daran, dass wir hier von 30 Zentimetern sprechen. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen, denn wir bauen nur so hoch wie nötig.

Der Rat lehnt den Antrag mit 66 zu 42 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 13 im Abschnitt Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse (inkl.) in der Stadt Luzern, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 78 zu 8 Stimmen zu.