



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 28. November 2022
Kantonsratspräsident Born Rolf

B 120 Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen; Entwurf Kantonsratsbeschluss / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

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

Pius Kaufmann: Die VBK hat das Bauprogramm 2023–2026 ihren Sitzungen vom 23. September 2022 (Information) und vom 11. November 2022 beraten. Mit der Botschaft B 120 unterbreitet der Regierungsrat uns den Entwurf des Bauprogramms für die Kantonsstrassen. Im ersten Teil der Botschaft wird darüber Rechenschaft abgelegt, inwieweit das Bauprogramm 2019–2022 und das Radroutenkonzept verwirklicht wurden. Im Weiteren werden die Rechtsgrundlagen, die planerischen Grundlagen, die Entscheidungskriterien, die Prioritäten und die Rangfolge für die Aufnahme von Bauvorhaben ins kommende Bauprogramm beschrieben. Ein weiteres Kapitel enthält Angaben über die durchgeführte Vernehmlassung zum Entwurf des Bauprogramms 2023–2026 sowie über die von den Gemeinden, den Parteien und den interessierten Verbänden eingereichten Anträge. 57 neue Vorhaben erfüllen die Kriterien für eine Aufnahme ins Bauprogramm. Zurzeit sind mehrere wichtige strategische Planungsinstrumente und Planungsgrundlagen mit Mobilitätsbezug in Erarbeitung oder werden revidiert. Koordiniert mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (ZuMoLu) und unter Berücksichtigung des Planungsberichtes über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern wird der kantonale Richtplan überarbeitet. Auch das bestehende Radroutenkonzept befindet sich in Revision. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation ist zurzeit beim Bund in Prüfung. Des Weiteren soll der öV-Bericht 2022–2025 in der nächsten Session mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern beraten werden. Grundsätzlich basiert das neue Bauprogramm auf den aktuellen behördenverbindlichen strategischen Grundlagen. Ebenso werden die bisher bewährte Struktur und das System der Töpfe im Bauprogramm 2023–2026 nochmals beibehalten. Im Topf A befinden sich die in der Programmperiode 2023–2026 zu planenden oder auszuführenden Bauvorhaben. Im Topf B sind die zu planenden Vorhaben enthalten. Alle weiteren Vorhaben, welche die Entscheidungskriterien für die Aufnahme in das Bauprogramm erfüllen, sind dem Topf C zugewiesen. Auf die Vorlage wurde einstimmig eingetreten. Bei der Detailberatung lagen 7 Anträge, 23 Bemerkungen und 11 Aufträge vor. 2 Anträge und 4 Bemerkungen wurden von der VBK überwiesen, ich bitte Sie, diese zu unterstützen. In der Schlussabstimmung stimmte die VBK dem Bauprogramm mit 12 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung zu. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Für die SVP-Fraktion spricht Franz Gisler.

Franz Gisler: Das Strassenbauprogramm 2023–2026 stellt die weitgehend logische Fortsetzung des alten Strassenbauprogramms dar. Wir anerkennen, dass die Kontinuität grundsätzlich gewahrt ist. Die meisten Projekte wurden überführt. Abweichungen sind dokumentiert und kommentiert. Angesichts des Projektüberhangs ist es klar, dass nicht alle

Projekte des letzten Bauprogramms realisiert werden konnten. Die historische Aufarbeitung in der Botschaft erachten wir als nachvollziehbar. Auch die Grundlagen des Strassenbauprogramms sind korrekt aufgeführt. Traditionsgemäss führt das Bauprogramm insbesondere zu einer regionalpolitischen Debatte, weshalb sich die Parteien in den Vernehmlassungen eher zurückhalten und die regionalen Entwicklungsträger ihre Forderungen platzieren. Insgesamt erachten wir das Programm als stimmig. Dennoch stellen wir mit der Kommission gewisse Brüche fest: Es gibt Wahlkreise, die im Volumen stark zurückfallen. Beim Geschwindigkeitsregime innerorts besteht ein gewisser Klärungsbedarf. Es gibt nicht überführte Projekte, bei denen wir eine andere Beurteilung vornehmen. Erstaunlicherweise führte das Strassenbauprogramm in der Kommission weniger zu einer regionalpolitischen Debatte als vielmehr zu einer grundsätzlichen Verkehrsdebatte. Der SVP ist es ein Anliegen, dass wir heute ein Strassenbauprogramm behandeln. Es geht nicht um das Strassengesetz, es geht nicht um eine Kantonsstrategie, und es geht nicht um eine übergeordnete Verkehrsstrategie. Wir erachten es als legitim, zentrale Fragen zu den Grundsätzen des Strassenbaus zu thematisieren, so wie dies die VBK gemacht hat. Ausufernde Bemerkungen erachten wir jedoch nicht als zielführend, und wir erlauben uns in der Detailberatung, uns bei den Anträgen entsprechend kurz zu halten. Die SVP wird die Anträge der Kommission unterstützen. Die neu gestellten Anträge wird die SVP ablehnen. Die SVP-Fraktion tritt auf die Botschaft ein und stimmt dem Strassenbauprogramm in der Schlussabstimmung zu.

Für die Mitte-Fraktion spricht Urs Marti.

Urs Marti: Die Mitte-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und ihr stimmt ihr zu. Es ist eine indiskutable Tatsache, dass der Verkehr seit Jahrzehnten stetig zunimmt. Dies passiert nicht nur beim motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern auch beim öV, welcher durch die Pandemie teilweise etwas gebremst wurde, nun aber bald wieder auf Kurs ist und an seine Grenzen stösst. All unsere Systeme sind voll, Staus sowie überladene Busse und Züge häufen sich. Diese Tatsache ist nur wenig dem Schwerverkehr anzulasten, sondern dem Individualverkehr. Jeder fährt, wann er will und wann es ihm passt, dies nicht nur in der Stadt, sondern auch auf der Landschaft. Eine Ursache des Problems ist die Zahl von durchschnittlich 1,1 Benutzern pro Personenwagen. Nehmen wir als Beispiel für die Problematik die Verkehrsachse Willisau–Dagmersellen. Im Kreisel Burgrain benutzen pro Tag 10 000 Autos die Ausfahrt in Richtung Dagmersellen. Gleich viele Autos fahren nach rund fünf Kilometern beim Kreisel eingangs Nebikon weiter in Richtung Dagmersellen. Allerdings sind es nur 6000 jener Fahrzeuge, die tatsächlich seit dem Burgrain auf der angegebenen Achse unterwegs sind. Es fahren also 4000 Autos von dieser kurzen Strecke weg, und 4000 andere Fahrzeuge kommen zusätzlich auf die Verkehrsachse. Dies ist mehr oder weniger im ganzen Kanton so. Im Vergleich dazu der Schwerverkehr: Die Zählung auf der gleichen Strecke ergibt 1000 Fahrten pro Tag mit schweren Motorfahrzeugen. Das entspricht einem Zehntel der leichten Fahrzeuge. Es gibt sicherlich sehr viel Spar- und Umsteige Potenzial. Ich persönlich und viele andere auch sind aber meistens auf das Auto angewiesen. Zudem gibt es im Kanton immer noch Orte, die mit dem öV nur schwer erreichbar sind, oder andere, die über eine Stunde von einem Autobahnanschluss entfernt sind. Wir wollen und brauchen funktionierende Verkehrsachsen. Es ist nicht sehr sozial, diesen Anspruch auszublenden und beispielsweise Parkplätze zu streichen, Strassen für den MIV zugunsten von Fuss- und Veloverkehr zurückzubauen oder generell zu verengen. Forderungen nach einem Ausbaubeschluss im MIV erachten wir schon fast als unanständig. Auch ein funktionierender Bypass ist dringend nötig. Es ist schon klar: Keiner will den Verkehr, aber jeder will sich frei bewegen können. Der Ausdruck «Nimby – not in my backyard» greift nicht nur bei der Natelantenne. Die Mitte-Fraktion kann und will vor diesem Effekt nicht einfach die Augen verschliessen. Es ist nicht gesellschaftsfähig und ein schlechter Ansatz, den Verkehr auf der Strasse sterben zu lassen. Die eher ländliche Bevölkerung hat aber immer stärker den Eindruck, dass sich die Stadt zubauen will. Wir wollen und brauchen funktionierende Verkehrsachsen, sei es für den persönlichen Anspruch oder nicht zuletzt für den Wirtschaftsverkehr, auch in der Stadt. Der Strassenverkehr hat sich

in den letzten Jahren mit 40-Tönnern und insbesondere mit dem heutigen landwirtschaftlichen Verkehr stark verändert. Grössere und schwere Fahrzeuge sind an der Tagesordnung. Lange nicht erneuerte und zu schmale Strassen sind teilweise ausserordentlich gefährlich. Im beantragten Bauprogramm beinhaltet der Topf A 360 Millionen Franken. Das sind 240 Millionen Franken ordentlich und 120 Millionen Franken aus dem Überhang. Der Überhang ist im letzten Jahr infolge Personalmangels in der Planung und in der Ausführungsaufsicht also noch angestiegen, obwohl wir schon seit längerer Zeit auf Möglichkeiten hingewiesen haben, den Umstand des Fachkräftemangels zu beheben oder zu umgehen. Dazu gehören auch die mögliche Auslagerung an private Büros oder die Beanspruchung freier Ressourcen der betroffenen Gemeinden. Hier geht es noch nicht einmal um das Stellenwachstum. Die eingestellten Stellen konnten bisher einfach nicht besetzt werden. Davon sind diverse Projekte betroffen, zu einem schönen Teil auf der Landschaft. Projekte in der Höhe von 120 Millionen Franken wurden bereits im letzten Bauprogramm im Topf A aufgeführt und sind wegen fehlender Ressourcen nicht umgesetzt worden. Mit einem Anteil von 13 Prozent der gesamten Strassenkilometer des Kantons fliesst mit rund 40 Prozent der geplanten Investitionen der im Verhältnis grösste Anteil zu Stadt und Agglomeration. Auch die Landschaft braucht funktionierende Strassen. Wir fordern deshalb, dass die Umsetzung gemäss dem vorliegenden Bauprogramm nicht nur für den Topf A erfolgt. Der Überhang ist wie versprochen abzubauen und die vielen Projekte im Topf B, für welche die Gelder zur Planung im Topf A eingestellt sind, sollen dann auch 2027 bis 2030 umgesetzt werden. Wir wünschen insbesondere auch die weitere Planung und Umsetzung der verschiedenen Umfahrungen wie von Beromünster, Hochdorf, Eschenbach, Schötz-Alberswil und die Umfahrung Wolhusen inklusive der Lösung des Bahnübergangs Hackenrüti. Dieser soll nach Möglichkeit vorgängig zur Umfahrung und im Zusammenhang mit dem Kreisel 50 Meter daneben gelöst werden. Auch in der Stadt und Agglomeration müssen die Verkehrsachsen funktionsfähig bleiben und teilweise für den Langsamverkehr oder öV angepasst werden. Wir wünschen uns eine faire und ausgewogene Ausführung über den ganzen Kanton hinweg. Der Kanton endet hinter Sursee oder Willisau noch lange nicht. Dazu einige Gratistipps für den ganzen Kanton: Von Willisau fährt man nicht über Huttwil nach Langenthal, sondern über St. Urban. Fahren Sie einmal über die Strassen in der hintersten Ecke des Kantons, und das nachts und bei Regen. Aber bitte nicht mit dem Velo. Berücksichtigen Sie dabei, dass das Postauto – vielfach mit Schülern besetzt zum Beispiel von Altbüron über Grossdietwil nach Fischbach für die Oberstufe nach Zell – inklusive der Halte für Ein- und Ausstieg durchschnittlich 60 Stundenkilometer fahren muss. Versenden Sie vom Kanton Zürich keine Post nach Zell. Zell hat die Postleitzahl 6144. Schauen Sie sich einmal die Startseite des Geoportals des Kantons Luzern an. Wir sind doch ein Kanton. Die Mitte-Fraktion begrüsst das geplante Bauprogramm, will sich aber dafür einsetzen, dass Projekte mit Radrouten dringlich umgesetzt werden. Es kann nicht sein, dass das Radroutenkonzept, welches Ende 2026 25 Jahre alt wird, dannzumal erst zu 80 Prozent umgesetzt ist. Auch wir unterstützen die Umsetzung der behindertengerechten Zugänge, dies jedoch gemäss Programm und mit der jeweiligen Umsetzung bei Neubauten. Die Priorisierung soll besonders bei den Radrouten erfolgen. Es gibt übrigens immer noch verschiedene Schulwege ohne Radweg, beispielsweise Entlebuch–Hasle, Schötz–Ebersecken oder Zell–Ufhusen. Die Mitte-Fraktion unterstützt alle Anträge der VBK einstimmig, ausser den Antrag 2 zu Tempo 50. Die restlichen Anträge lehnen wir ab. Ich bitte Sie, die Anträge der VBK zu unterstützen. Eine Vorbemerkung zum Antrag 2: Es ist richtig, dieses Thema im Bauprogramm zu diskutieren und festzulegen. Für die Projektierung eines konkreten Strassenabschnitts sind die gefahrenen Tempi zur Bestimmung der Kurvenradien und der Strassenbreite massgebend. Es ist durchaus verständlich, dass gewisse Gemeinden in Dorfzonen Tempo 30 einführen möchten. Das Kantonsstrassennetz ist jedoch im Grundsatz dazu da, den Verkehrsfluss im ganzen Kanton zu leiten und zu führen und ein leistungsfähiges Strassennetz zu betreiben. Als Kantonsrat haben wir die Aufgabe, den Verkehr übergeordnet zu betrachten und die Verkehrsprobleme zu lösen. Die aufgewendeten Gelder sollen der Bevölkerung über das

ganze Gebiet dienen. Es ist falsch, hier die Brille einer einzelnen Gemeinde anzuziehen. Natürlich gibt es Ausnahmen, insbesondere dann, wenn das Verkehrsaufkommen zu gross ist und der Durchfluss mit Tempo 30 infolge weniger Stop-and-go wieder höher wird. Die Diskussion der Mitte-Fraktion zum Antrag 2 hat sich hauptsächlich um das Wort «grundsätzlich» gedreht. Eine knappe Mehrheit unterstützt den Antrag mit der Begründung, dass das Wort grundsätzlich keinen Ausschluss darstellt. Es soll aber klar sein, dass explizit Ausnahmen möglich sind. Im Grundsatz soll Tempo 50 herrschen, Ausnahmen sind aber ausdrücklich möglich. Dies ist neu auch im Bundesgesetz geregelt, und wir können dieses nicht übersteuern. Nach Möglichkeit sind moderne Leitsysteme einzusetzen, zum Beispiel zeitlich begrenzte Temporeduktionen und wenn nicht anders möglich auch Tempo 30. Ich möchte aber noch auf zwei Punkte hinweisen: Auf die Sicherheit hat Tempo 30 einzig betreffend allfällig wirkender physikalischer Kräfte Einfluss, wenn denn auch schneller gefahren würde. Da es sich um eine Tempo-30-Strecke und nicht um eine Tempo-30-Zone handelt, gelten weder Rechtsvortritt noch andere Fussgängerregelungen. Das kann zu einer falschen Wahrnehmung betreffend Sicherheit führen. Auch betreffend Lärmschutz gibt es heute Alternativen, neben Schallschutz in Fenstern oder mit Bepflanzungen sind heute auch sogenannte Flüsterbeläge eine effiziente Lösung. Klar ist, dass eine Einzelbeurteilung erfolgen muss, was aber heute schon der Fall ist.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Das Bauprogramm für Kantonsstrassen 2023–2026 ist wie bestellt da. Es ist das letzte Bauprogramm dieser Art. Die einen werden dieses Geschenk gerne auspacken, während die andern das Päckli am liebsten an den Absender zurückschicken möchten. Das letzte Bauprogramm liegt ein bisschen versteckt unter dem Christbaum: Es basiert nämlich auf den behördenverbindlichen strategischen Grundlagen, wovon die meisten jetzt in Überarbeitung sind, und das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern ist noch nicht am Laufen. Bereits im letzten Bauprogramm waren die jeweiligen Töpfe überfüllt beziehungsweise hat das Geld gefehlt. Auch in diesem Bauprogramm wird das nicht anders sein, und wir werden Mühe haben, Projekte fertigzustellen und auch auszuführen. Wir haben es bereits gehört, dass der Fachkräftemangel und Einsparungen, aber auch zusätzlich benötigte Ressourcen bei einzelnen Projekte zu einem Stau führen. Deshalb akzeptieren wir diesen Überhang und verstehen, dass das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) die Priorisierung der einzelnen Projekte vornimmt. Leider gehört auch der Landerwerb für diese Projekte weiter zu den Sorgenkindern. Die entsprechenden Postulate von Marlis Krummenacher-Feer und mir wurden zwar überwiesen, leider jedoch durch die Regierung noch nicht umgesetzt. Der höhere Landpreis für Landwirtschaftsland würden das Wirken des BUWD vereinfachen. Mit dem kommenden Strassenbauprogramm wird neben den Sanierungen und Erneuerungen der Strassen auch dem Lärmschutz genügend Rechnung getragen, und der Langsamverkehr wird nicht mehr stiefmütterlich behandelt. Vernehmlassungen, aber auch verschiedene Zweckmässigkeitsbeurteilungen haben zu Verschiebungen oder Ergänzungen im Bauprogramm geführt. Dieses Instrument ist positiv zu bewerten. Das Instrument der Zweckmässigkeitsbeurteilungen ist positiv zu beurteilen und erhält von der Bevölkerung grossen Rückhalt. Alles in allem erachten wir das Bauprogramm 2023–2026 als gelungen. Einzelne Verschiebungen innerhalb der Töpfe wird es immer geben, das ist normal. Die FDP-Fraktion wird auf das Bauprogramm eintreten. Aus unserer Sicht ist es aber nicht zielführend, wenn die Beratung zu einer neuen Vernehmlassung führt. Wir als Kantonsrat sollten nicht zu Partikularinteressenten unserer Region beziehungsweise unserer Wohngemeinde werden, sondern wir sollten den Kanton als Ganzes im Auge behalten. Wir werden dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen zustimmen. Zu den Anträgen und Bemerkungen: Die Anträge und Bemerkungen der VBK werden durch unsere Fraktion bis auf Antrag 2 alle einstimmig unterstützt. Den Antrag 2, Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen, wird eine Mehrheit unterstützen. Wir werden aber alle anderen Anträge und Bemerkungen ablehnen, zumal der grosse Teil davon der Kommission bereits vorgelegen und abgelehnt worden ist.

Für die SP-Fraktion spricht Hasan Candan.

Hasan Candan: Mit der Beratung des Bauprogramms für die Kantonsstrassen 2023–2026 lancieren wir heute im Kantonsrat die Debatte über die zukünftige Ausrichtung der Verkehrs- und Mobilitätspolitik in diesem Kanton. Diese Debatte wird bis in die neue Legislatur andauern. Nach der Beratung des Bauprogramms und der Umfahrung Beromünster an dieser Session folgen an den kommenden Sessionen die Beratungen des öV-Berichtes, des Planungsberichtes Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, die Beratungen zweier Volksinitiativen zum Verkehr, die Beratung des Radroutenkonzepts sowie des Programms Gesamtmobilität. Der Grundtenor dieser Vorlagen lautet: vernetzter, smarter, digitaler, klimafreundlicher, effizienter, inklusiver und schlussendlich besser. Wenn die heutige Beratung des Bauprogramms der Startschuss für die Richtungsweisung der Luzerner Verkehrspolitik ist, mutet dies schon etwas speziell an, denn mit der Beratung des Bauprogramms begeben wir uns eigentlich auf eine Reise in die Vergangenheit. Etliche Projekte haben in ihrer Entstehungsidee und Konzeption vor Jahrzehnten begonnen, und diese Projekte haben viele Kantonsrätinnen und Kantonsräte sowie Regierungsräte kommen und gehen sehen. Beim Start dieser Projekte waren die Klima-, Energie- oder Biodiversitätskrise, der haushälterische Umgang mit der Ressource Boden, der Verlust der Fruchtfolgeflächen, der Stopp der Zersiedelung, die starke Zunahme des öV und Radverkehrs im urbanen Gebiet sowie die Gleichstellung und Inklusion noch nicht auf der politischen Agenda, jedenfalls nicht bei den grossen Mehrheitsparteien. Doch all diese wichtigen Themen sind nun in der Mitte der Gesellschaft angekommen, und es ist unsere Aufgabe als Rat, diesem Umstand Rechnung zu tragen. Das Bauprogramm wirkt dabei immer mehr als Hypothek, denn es scheitert daran, neue Entwicklungen aufzugreifen und sich darin einzuordnen. Dadurch hemmt dieses wichtige Entwicklungen in unserem Kanton und schadet uns dadurch auch. Das Bauprogramm ist eine Art Fossil, das es irgendwie geschafft hat, bis in die heutige Zeit zu überdauern. Auch wenn das Bauprogramm in der jetzigen Form das letzte seiner Art ist und schon bald abgelöst werden soll, hat es eine wichtige Bedeutung. Es legitimiert die Kreditausgaben des Strassenbaus für die Jahre 2023 bis 2026 in den Töpfen A, B und C von insgesamt 1,7 Milliarden Franken, was fast der Hälfte des jährlichen Gesamtaufwands des Kantons entspricht. Oder anders ausgedrückt: Ohne Bauprogramm gibt es keine Planung und Realisierung von kantonalen Strassen für den MIV, den Wirtschaftsverkehr und den öV, oder keine neuen kantonalen Radrouten und behindertengesetzkonforme Haltekannten, und dies, bis wir eine andere gesetzliche Legimitation verabschiedet haben, was mindestens die Hälfte der Geltungsdauer des vorliegenden Bauprogrammes an Zeit zur Erarbeitung nach sich ziehen würde. Wie Sie sehen, ist das Bauprogramm auf der einen Seite ein zentrales, aber auf der anderen Seite sehr mangelhaftes Instrument, um die Mobilitäts- und Verkehrspolitik zu gestalten. Dieser Umstand ist ein Missstand und äusserst ärgerlich, und die Verantwortung dafür trägt die Regierung. Sie hat es verpasst, die gesellschaftlichen Entwicklungen frühzeitig aufzugreifen, ihnen gerecht zu werden und in der Mobilitäts- und Verkehrspolitik abzubilden. Das Behindertengleichstellungsgesetz ist seit 2002 in Kraft, dennoch wird es die Regierung nicht schaffen, innert einer Frist von 20 Jahren bis 2023 die Haltestelleninfrastruktur auf Kantonsstrassen gesetzeskonform zu erstellen. Die Regierung wird bis Ende 2023 voraussichtlich 129 von 671 Haltestellen auf Kantonsstrassen hindernisfrei ausgebaut haben. Das entspricht einer Erfüllungsquote von 19 Prozent. Für die SP ist zentral: Mobilität ist lebensnotwendig für die wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziale Teilhabe und muss allen Menschen im ganzen Kantonsgebiet gewährt werden. Die Fehlleistung der Regierung in der Mobilitäts- und Verkehrspolitik ist erheblich und hört nicht bei den Haltekannten auf. Die Mittel für den öV wurden von der Regierung massiv gesenkt, der Modalsplit stagnierte zugunsten des MIV, und der Strassenbau wurde zugunsten des öV und der Radinfrastruktur zurückgestellt, auch auf Kosten der Verkehrssicherheit. So warten die Seetaler und Seetalerinnen immer noch auf das Einlösen des Versprechens der Regierung, den Radweg zwischen Gelfingen und Baldegg sicherer zu machen, das Projekt ist in der Endlosschleife der Töpfe gefangen, ähnlich ist es in Hüswil, wie der Antrag der VBK zeigt. Das Radroutenkonzept von 1994 ist bis dato erst zu 70 Prozent umgesetzt; wenn es im selben

Tempo weitergeht wie bisher, so wird es erst 2050 erfüllt sein. Ich bin 1985 geboren und werde bis dann 75 Jahre alt sein. Die Pünktlichkeit und Attraktivität des öV konnten nicht erhöht werden, sondern verschlechterten sich, die Preise für die Benutzerinnen und Benutzer steigen, die Zersiedelung und die Versiegelung von wertvollen Fruchtfolgefächern schreiten voran, der Stau in den Zentren nimmt zu, die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen leidet darunter. Ich bin nun ein wenig hart, wenn ich das so sage, aber wahrscheinlich stimmt es: Die Regierung hat im vergangenen Jahrzehnt mit ihrer Verkehrs- und Mobilitätspolitik mehr Probleme geschaffen, als sie gelöst hat. So wenig es uns nützt, aufgrund dieser Tatsache für eine neue gesetzliche Grundlage den Ball an die Regierung zurückzuspielen, so wenig nützt es uns ebenfalls, wenn wir auf die Zukunft der Luzerner Mobilität oder das Programm Gesamtmobilität warten. Wir müssen hier und heute Verantwortung tragen und die Weichen für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrspolitik stellen. Wir sind auf Strassen angewiesen; noch einmal: Mobilität ist lebensnotwendig für die wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziale Teilhabe und muss allen Menschen im ganzen Kanton gewährleistet werden, doch wir müssen die Mobilität und den Verkehr so planen, dass eine vernetzte und flächeneffiziente Mobilität gefördert wird. Der Erhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur muss vereinbar sein mit unseren Klima-, Umwelt- und Biodiversitätszielen. Ein besonderes Augenmerk gilt den externen Umwelt- und Klimakosten. Die externen Kosten, welche durch den Verkehr ausgelöst werden, müssen transparent ausgewiesen, internalisiert und vor allem gedeckt werden. Umwelt-, klima- oder biodiversitätsschädigendes Verhalten darf nicht mehr indirekt subventioniert oder durch falsche Anreize gefördert werden, das ist ein volkswirtschaftlicher Unsinn wegen der erheblichen Investitionen zum Schutz des Klimas und unserer natürlichen Lebensgrundlagen. Die Transformation hin zu einem klimaneutralen Kanton bis 2050 muss auch im Bauprogramm für die Kantonsstrassen verfolgt und gesteuert sowie auf die zukünftigen Entwicklungen angepasst werden. Massnahmen des Bauprogramms, welche die Umwelt- und Klimaemissionen reduzieren und den Zugang zur Mobilität für Menschen mit Behinderungen ermöglichen, müssen dringend vorangetrieben werden, und umgekehrt sind Projekte kritisch zu hinterfragen, welche diesen Zielen zuwiderlaufen. Die SP-Fraktion wird auf die Botschaft B 120 eintreten. Wir werden Bemerkungen zu den genannten Sachverhalten stellen und gleichzeitig den meisten Bemerkungen der VBK und aus der Mitte des Rates zustimmen, da sie unser Ziel unterstützen, die Weichen für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrspolitik zu stellen. Den knappen Zufallsentscheid der VBK bezüglich Temporegime 50/30 km/h innerorts auf Kantonsstrassen wollen wir zusammen mit Ihnen korrigieren, denn er ist aus der Zeit gefallen und entspricht nicht dem Bedürfnis der Gemeinden. Insbesondere werden wir vier Bemerkungen zu Strassenbauprojekten in der Stadt Luzern stellen, welche im Zusammenhang mit der Realisation des Durchgangsbahnhofs zentral sind. Wie sie mitbekommen haben, ist der Durchgangsbahnhof alles andere als in trockenen Tüchern, wir müssen deshalb alle möglichen Signale, die wir aussenden können, geschlossen und unmissverständlich nach Bundesbern senden, um zu zeigen, dass wir den Durchgangsbahnhof wollen und bauen können.

Für die G/JG-Fraktion spricht Judith Schmutz.

Judith Schmutz: Die G/JG-Fraktion ist mit dem vorliegenden Bauprogramm nicht zufrieden. Wir hinken mit der Umsetzung des Radroutenkonzepts hinterher, und das Bauprogramm widerspricht klar unseren Klimazielen, dem Klimabericht und dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern. Wir fordern ein Bauprogramm, welches das Radroutenkonzept rasch und kompromisslos umsetzt. Wir fordern ein Bauprogramm, welches mit den Klimazielen vereinbar ist. Dies bedeutet, dass grosse Umfahrungs- und Infrastrukturprojekte keinen Platz im Bauprogramm haben. Dies bedeutet auch, dass im Bauprogramm öV-Förderungsmaßnahmen prioritär behandelt werden müssen. Unsere Fraktion hat einen Rückweisungsantrag gestellt mit dem Auftrag, das Radroutenkonzept schnellstmöglich umzusetzen, unsere Planungsinstrumente und Mobilitätsziele einzuhalten, einen Paradigmenwechsel hin zu einem siedlungsorientierten Strassenbau zu erarbeiten und unser grösstes öV-Infrastrukturprojekt, den Durchgangsbahnhof, nicht zu gefährden. Ich

möchte mich in meinem Votum auf drei Punkte fokussieren: auf die rasche Umsetzung des Radroutenkonzepts, auf die Unvereinbarkeit mit unseren Planungsinstrumenten und auf die Gefahr für den Durchgangsbahnhof. Zur Umsetzung des Radroutenkonzepts: Wir hinken beim Radroutenkonzept eindeutig hinterher. Darum müssen Veloverkehrsvorhaben unabhängig von Strasseninfrastrukturprojekten geplant und realisiert werden. Eine Sanierung oder sogar der Neubau eines Strassenabschnitts wird nicht plötzlich zu einem klimafreundlichen Projekt, nur weil nebenbei noch eine Radverkehrsanlage geplant ist. Dieses «Zückerli» schlucken wir nicht. Damit die schnelle Umsetzung des Radroutenkonzepts prioritär zum Strassenbauprogramm geplant und realisiert werden kann, haben wir einen entsprechenden Antrag in der Kommission unterstützt. Aber die Priorisierung von Strassenbauprojekten mit einer Radverkehrsanlage ist dennoch ein wichtiger Schritt, um das Radroutenkonzept endlich vollständig umsetzen zu können. Bis Ende Jahr sollen 71 Prozent des Radroutenkonzepts umgesetzt sein. Für uns ist es aber klar, dass die vollständige Umsetzung so schnell wie möglich erfolgen muss und wir nicht noch weitere 20 Jahre warten können, bis das Radroutenkonzept vollständig umgesetzt ist. Zur Unvereinbarkeit mit unseren Planungsinstrumenten: Die MIV-Infrastruktur wird ausgebaut, statt Verkehr zu vermeiden, verlagern und verträglich zu machen. Das Vier-V-Prinzip, welches die Mobilitätsbedürfnisse reduzieren, Verkehrsströme zu flächeneffizienten Verkehrsmitteln verschieben, die Mobilität besser aufeinander abstimmen und die Belastung des bestehenden Verkehrs minimieren will, wird im aktuellen Bauprogramm nicht beachtet. Insgesamt torpediert die Regierung so die eigenen Mobilitäts- und Klimaziele. Unterstützt wird sie von ihren bürgerlichen Vertreterinnen und Vertretern, welche mit den meisten ihrer Anträge ins gleiche Horn blasen, allen voran mit dem Antrag, dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts grundsätzlich Tempo 50 gelten soll. Seit Jahrzehnten setzen wir uns für einen siedlungsverträglichen und lärmberuhigten Verkehr ein, vor allem in Dorfzentren. Nur so können eine hohe Lebensqualität und Sicherheit in unseren Dorfzentren gewährleistet werden. Mit diesem Antrag verpasst der Kanton wiederum den Weg hin zu einem nachhaltigeren und attraktiveren Verkehrsmanagement. Wie man hört, komme ich bekanntlich aus dem Kanton Thurgau. Wenn den Thurgauerinnen und Thurgauern etwas wichtig ist, dann ist es das, nicht mit den Zürcherinnen und Zürichern verwechselt zu werden. Heute wäre ich aber gerne einmal Zürcherin. In Zürich gibt es nämlich einen Paradigmenwechsel: Zukünftig soll der Strassenraum weniger als Durchgangssachse, sondern als öffentlicher Raum und somit als Teil der Siedlung betrachtet werden. Ich zitiere aus der Richtlinie «Staatsstrasse der Zukunft» vom Juli 2022: «Als öffentlicher Raum dient der Strassenraum nicht mehr primär den betrieblichen und funktionalen Anforderungen des motorisierten Strassenverkehrs, sondern soll die Bedürfnisse aller Nutzerinnen und Nutzer berücksichtigen.» Es geht dabei um den Wechsel von einem verkehrsorientierten hin zu einem siedlungsorientierten Strassenbau, und das übergeordnete Ziel ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Einen solchen Paradigmenwechsel wünschen wir uns auch für den Kanton Luzern und setzen uns auch mit unserer Initiative «Attraktive Zentren» dafür ein. Mit dem Fahrbahnausbau und der maximalen Ausnützung des vom Bund vorgegebenen Normenprofils wird die Leistungsfähigkeit des MIV erhöht, und es werden falsche Anreize geschaffen. Indem das Strassennetz ausgebaut und attraktiver gestaltet wird, wird das Umsteigen vom MIV auf eine klimaschonendere und flächeneffizientere Alternative verhindert. Dies führt zu mehr MIV und zu mehr Stau. Aus diesem Grund muss der Verkehr verstärkt auf den öV und den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden. Weiter widerspricht das Strassenbauprogramm unserer Meinung nach vehement den bestehenden Klimazielen und Planungsinstrumenten wie dem Planungsbericht Klima und Energie und den Mobilitätszielen und dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern. Damit die Klimaziele erreicht werden können, müssen der MIV reduziert und flächeneffiziente Verkehrsmittel massiv gefördert werden. So führen grosse Infrastrukturprojekte, wie beispielsweise die Umfahrung Beromünster, nicht zu weniger Verkehr, sondern zu deutlichem Mehrverkehr. Solche Projekte haben keinen Platz im Bauprogramm. Zur Gefährdung des Durchgangsbahnhofs: Das vorliegende Bauprogramm

ist nicht nur betreffend Strassenmobilität problematisch. Je mehr grosse Strassenprojekte der Kanton Luzern plant und realisiert und je attraktiver der MIV gemacht wird, desto grösser wird die Gefahr, dass der Durchgangsbahnhof Luzern nicht oder verzögert gebaut wird. Das Bundesparlament muss entscheiden, ob die prognostizierte Auslastung des Durchgangsbahnhofs Luzern die Kosten rechtfertigt. Je mehr Menschen den öffentlichen Verkehr und konkret den Zug benutzen, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Durchgangsbahnhof Luzern realisiert wird. Der Kanton hat die Möglichkeit, den prognostizierten Nutzen aktiv zu beeinflussen: So muss er alles unternehmen, um die öV-Anteile zu erhöhen und die gesteckten Ziele des öV-Berichtes zu erreichen. Möglich ist das, indem der öV attraktiver gemacht wird und keine weiteren grosse Strassenbauprojekte geplant und realisiert werden. Eine gegenteilige Tendenz ist sichtbar: Aus dem aktuellen Strassenbauprogramm ist keine grosse Bestrebung ersichtlich, der öV-Förderung und dem Durchgangsbahnhof Luzern ein höheres Gewicht zu geben. Geplante grosse Strassenbauprojekte wie die Umfahrung Beromünster, der Autobahnanschluss Buchrain oder auch der Autobahnanschluss Emmen Nord fördern die Attraktivität des MIV und schwächen gleichzeitig den dringend notwendigen Umstieg auf flächeneffiziente Verkehrsmittel. Der jüngste öV-Bericht weist ein weiteres Problem offen aus: Der Zielwert für den öV-Anteil in der Agglomeration Luzern bis 2026 wurde von 30 auf 25 Prozent nach unten korrigiert. Das sendet ein fatales Signal nach Bern, nämlich dass man nicht auf Kurs ist. Dies ist nicht im Interesse der G/JG-Fraktion und hoffentlich auch nicht des Kantons. Aus dem Strassenbauprogramm muss ersichtlich werden, dass der Kanton alles unternimmt, um auch die gesteckten öV-Anteile zu erreichen. Ansonsten gibt es keinen Durchgangsbahnhof. Zu den Anträgen im Allgemeinen werde ich mich in der Detailberatung äussern.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Bei der Botschaft B 120 handelt es sich um das letzte so bezeichnete Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Das ist aus unserer Sicht auch gut so. «Strassenbauprogramm» ist nur die halb-richtige Bezeichnung für dieses Programm von 1,7 Milliarden Franken. Es ist vielmehr ein Programm zur Infrastruktur für die Bewegung von uns Menschen im Kanton Luzern. Es ist für Fussgänger, Velofahrer, öV-Benutzer, Autofahrer und Lastwagenfahrer. Es geht um die Gesamtmobilität. Der neue Ansatz des Programms Gesamtmobilität, welches uns in vier Jahren in Aussicht gestellt wurde, gefällt uns deshalb wesentlich besser. Im vorliegenden Bericht wird umfassend erklärt, was gemacht wurde. Das ist gut so. Die Priorisierung der Projekte ist zwar sehr technisch, aber verständlich. Wir finden es aber schade, dass die Kriterien Nachhaltigkeit und Klima nirgends erwähnt sind. Diese Filter müssen aus unserer Sicht in Zukunft eine hohe Priorität erhalten. Wenn dies schon heute gemacht wird, so soll es auch benannt und ausgewiesen werden. Eine Rückweisung lehnen wir ab. Das würde zu viel Stillstand auch in vielen Planungen von Radrouten und öV-Massnahmen bedeuten. Das wollen wir nicht. Bei den 19 Anträgen ist es so eine Sache. Aus unserer Sicht bringen Anträge nichts, deren Inhalt sowieso bereits gemacht wird. Zudem finden wir es auch schwierig, Anträge zu verstehen, die in der VBK nicht besprochen werden konnten. Es nützt aus zwei Gründen nichts, wenn viele Projekte in den Topf A verschoben werden: Erstens muss jemand diese bearbeiten, also braucht es Ressourcen. In der letzten Session, anlässlich der Beratung des Aufgaben- und Finanzplans (AFP) 2023–2026 hat die Mehrheit dieses Rates aber zusätzliche Stellen abgelehnt. Das ist ein Widerspruch. Zweitens bleibt bei einer grossen Überbuchung von Topf A die Priorisierung dann einfach wieder bei der Verwaltung. Das ist nicht der Sinn unserer Aufgabe als Kantonsrat. Deshalb stimmen wir nur 7 von 18 Anträgen zu. Neue Anträge mit Partikularinteressen lehnen wir ab. Anträge die nichts bewirken, weil ihr Inhalt bereits im Gesetz ist oder sonst schon gemacht wird, lehnen wir ebenfalls ab. Die GLP-Fraktion ist für Eintreten, gegen die Rückweisung und für Zustimmung.

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

Fabian Peter: Wir unterbreiten Ihnen – voraussichtlich zum letzten Mal – einen Entwurf über das Bauprogramm für die Kantonsstrassen. In Zukunft soll dieses Bauprogramm ein integrierter Bestandteil des Programms Gesamtmobilität sein. Ich habe einige Voten gehört,

die in Richtung Verkehrspolitik der Zukunft gehen. Ich werde mich heute auf das Bauprogramm beschränken. Voraussichtlich werden wir ja bereits in der nächsten Session über das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern diskutieren, also über die Inhalte der künftigen Mobilitätspolitik. Das vorliegende Bauprogramm ist wie üblich aufgeteilt: Im ersten Teil findet sich der Rechenschaftsbericht, und dann folgen die rechtlichen planerischen Grundlagen, aber auch die Entscheidungskriterien, die Prioritäten und die Rangfolge für die Aufnahme von Bauvorhaben. Ihr Rat beschliesst mit einer gewissen Priorisierung und einem gewissen Überhang, welche Projekte wir in der nächsten Etappe planen und bauen sollen, damit wir, wenn Projekte stocken, andere weiterführen können. Ich erlaube mir einen kurzen Rückblick auf das laufende Bauprogramm. Das Bauprogramm 2019–2022 konnte nicht vollständig und fristgerecht umgesetzt werden, dies aus folgenden Gründen: Die Covid-19-Pandemie hat beispielsweise bei Einspracheverhandlungen zu Verzögerungen geführt, da diese gar nicht durchgeführt werden konnten, zum Teil auch nicht digital. Einer der Hauptgründe ist der Fachkräftemangel bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif), aber auch bei beauftragten Dritten bei Planungen. Ich lade Urs Marti gerne ein, uns bei der Suche nach diesen Fachpersonen mitzuhelfen. Wir haben bereits sehr viel versucht, um diese Fachpersonen zu finden, und tun das auch weiterhin. Wir verfügen über attraktive Stellen, aber wenn sich niemand meldet, können wir dieses Problem nicht beheben. Der vermehrte Austausch und Einbezug der Bevölkerung vor der Auflage ist ebenfalls eine Forderung Ihres Rates und ist auch uns ein Anliegen. Wir möchten möglichst breite und partizipative Prozesse, wir sehen das bei den vielen Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Das erfordert aber auch personelle Ressourcen, die dann an anderen Orten fehlen. Letzten Endes sind es auch die Gerichtsverfahren und die Einsprachen bei den Projekten, die Verzögerungen verursachen, sei es bei der Projektbewilligung oder später sogar bei den Vergabeverfahren. Im Bauprogramm 2019–2022 wurden 6 Projekte abgerechnet, 20 Bauvorhaben fertiggestellt, 17 Projekte befinden sich Ende 2022 im Bau, 8 Projekte im Bewilligungsverfahren, 89 Projekte sind in der Phase Projektbearbeitung, 55 Bauvorhaben konnten nicht bearbeitet werden, und es gab 4 Rückzüge. Bei den Radverkehrsanlagen wurden rund 71 Prozent realisiert und beim Lärmschutz 90 Prozent umgesetzt, 5 Prozent sind in Fertigstellung. Im Moment erarbeiten und revidieren wir zahlreiche Planungsinstrumente, die einen Mobilitätsbezug aufweisen. Das sind in erster Linie das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, der kantonale Richtplan und das Radroutenkonzept. Das heutige Radroutenkonzept, an das wir uns nach wie vor halten müssen, stammt aus dem Jahr 1994, mit einer Revision 2009, es ist aber immer noch behördenverbindlich. Weiter haben wir das Agglomerationsprogramm der 5. Generation und den öV-Bericht 2022–2025 respektive 2023–2026. Die vorliegenden Programme braucht es, damit wir weiterarbeiten können. Wir brauchen ein Bauprogramm, damit wir ab dem 1. Januar 2023 überhaupt wieder neue Projekte planen und ausführen können. Diese Instrumente sind also wichtig. Die künftigen Instrumente konnten nur teilweise berücksichtigt werden, weil sie sich überschneiden. Das Bauprogramm beruht noch auf den alten Grundlagen, weil wir die neuen ja noch nicht verabschiedet haben. Ebenso bleibt das bewährte System mit den Töpfen A, B und C bestehen. Die Kostenplanungen basieren auf den entsprechenden Aufgaben- und Finanzplänen. Nicht alle Projekte werden wie geplant abgewickelt werden können. Das zeigt die Erfahrung aus der Vergangenheit, und das wird leider wohl auch in Zukunft so sein. Darum haben wir auch einen gewissen Projektüberhang geplant. Die Terminplanung muss ebenfalls laufend überprüft werden; wenn es bei einem Projekt stockt, müssen wir ein anderes vorziehen. Das ist entsprechend anspruchsvoll. Das Bauprogramm ist weder Gegenstand von Diskussionen darüber, welche Projekte in Topf A gehören, noch welche Regionen berücksichtigt werden oder wie viele Projekte möglich sind. Das Bauprogramm ist kein Regionalförderungsprojekt, sondern wir müssen Strassen über Jahrzehnte planen und bauen. In diesem Sinn ist es nicht richtig, Regionalpolitik zu betreiben. Es ist aber richtig, dass wir aus kantonaler Sicht immer wieder entsprechend priorisieren. Das Bauprogramm ist dazu da, Engpässe zu beseitigen, Ortschaften zu entlasten, den öV mit entsprechenden Infrastrukturen zu fördern oder auch den Zustand der

Strassen zu erhalten. Ich danke auch Franz Gisler für sein Votum, dass das Bauprogramm nicht dazu da ist, den Regionen gleichermassen Strassenbauprojekte innerhalb einer Planungsperiode zuzuteilen, sondern über mehrere Jahrzehnte. Ich glaube, dass wir immer wieder in verschiedenen Regionen in grosse Strassenprojekte investieren. Eine übermässige Zuteilung von Projekten in den Topf A, weil alle möglichst bald an der Reihe sein möchten, macht ebenfalls keinen Sinn. Wenn sich zu viele Projekte im Topf A befinden, müssen wir priorisieren. Somit verschieben Sie diese Aufgabe von Ihrem Rat zu unserem Rat. Das bringt uns auch nicht weiter, im Gegenteil, in den Gemeinden und Regionen werden grosse Erwartungen geweckt, die wir nicht erfüllen können. Das Bauprogramm für die Kantonsstrassen ist ein Planungsinstrument, welche Bauprojekte wann geplant und umgesetzt werden, unter Vorbehalt der Ressourcen und der entsprechenden Verzögerungen durch Gerichtsverfahren oder weiterer Möglichkeiten. Zu einem Anliegen, auf das wir bei den Anträgen zurückkommen: In dieses Bauprogramm gehören keine Vorgaben bezüglich Tempolimiten und Strassenbreiten oder weiteren Details. Es geht um die Priorisierung der Planung und des Baus der Strassen im Besonderen. Markierungen und Signalisationen sind nicht Gegenstand, sondern es geht um Vorgaben. Ich komme bei den entsprechenden Anträgen darauf zurück. Zum Schluss möchte ich drauf hinweisen, dass wir gerne mehr Projekte planen und durchführen würden. Uns fehlen aber die Fachkräfte und die Ressourcen, und manchmal sind es eben auch die vielen Verzögerungen. Nun noch eine Rückmeldung an Hasan Candan bezüglich des Radwegs Gelfingen: Ich habe mich erkundigt, warum wir bei diesem Projekt nicht vorwärtsgekommen sind. Der Projektleiter musste den Planungsbericht Spange Nord ausarbeiten, weil dazu zu viele Vorstösse und Gegengutachten vorlagen, die nicht warten konnten. Die entsprechenden Ressourcen müssen wir in einem solchen Fall also bei anderen Projekten abziehen. In diesem Sinn richte ich auch den Wunsch an Ihren Rat, dass Sie entsprechend Verständnis haben, wenn wir wegen zusätzlicher Aufträge andere sistieren müssen. Ich bitte Sie, das vorliegende Bauprogramm 2023–2026 gemäss Vorschlag der Regierung zu verabschieden.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Schmutz Judith: Rückweisung.

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

Pius Kaufmann: Der Rückweisungsantrag wurde in der Kommission zwar diskutiert, aber zurückgezogen.

Judith Schmutz: Wie ich in meinem Eintretensvotum bereits erklärt habe, ist die G/JG-Fraktion mit dem Bauprogramm leider nicht zufrieden und sieht Änderungsbedarf. Wir würden gerne bei der schnelleren Umsetzung des Radroutenkonzepts anknüpfen und daran, dass das Bauprogramm mit den Konzepten vereinbar ist. Wir stellen uns – wie dies im Kanton Zürich der Fall ist – einen Paradigmenwechsel hin zu einem siedlungsorientierten Strassenbau vor. Regierungsrat Fabian Peter hat zwar einige Ausführungen in diese Richtung gemacht, leider sind wir aber noch nicht überzeugt davon. Wir halten an unserem Rückweisungsantrag fest, obwohl uns bewusst ist, dass durch die zeitliche Verschiebung keine weiteren Projekte ausgelöst werden können, was natürlich suboptimal ist. Aber das vorliegende Bauprogramm ist auch nicht optimal und rechtfertigt den Rückweisungsantrag.

Hasan Candan: Obwohl die SP-Fraktion mit dem Bauprogramm auch nicht zufrieden ist, unterstützen wir den Rückweisungsantrag nicht. Die Mobilität ist für die wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziale Teilhabe lebensnotwendig und muss allen Menschen im ganzen Kantonsgebiet gewährt werden. Jetzt im Prinzip einen budgetlosen Zustand für eine neue Ausarbeitung des Bauprogramms herbeizuführen, können wir nicht unterstützen. Das Ganze würde wahrscheinlich 2,5 Jahre dauern und in die Periode fallen, in der wir die neue Mobilitätspolitik aufgreifen und gestalten würden. Wir haben auch nicht unbedingt das Vertrauen, dass durch eine Rückweisung ein besseres Bauprogramm entstehen würde. Bei dieser Gelegenheit nehme ich zu einer Aussage von Regierungsrat Fabian Peter Stellung: Er hat erklärt, dass es beim Radweg Gelfingen infolge mangelnder personeller Ressourcen zu Verzögerungen kommt. Das unterstützt unsere Aussagen, dass die Prioritäten falsch gesetzt

werden. Wären die Ressourcen richtig eingesetzt worden, wäre das Projekt heute abgeschlossen. Ich bin mir der Regierung sehr hart ins Gericht gegangen, das muss ich nun auch mit dem Fraktionssprecher der Mitte-Fraktion tun. Er hat erklärt, dass er mit dem grossen Projektüberhang unzufrieden ist und die Projekte schneller umgesetzt werden sollten. Scheinbar hat er vergessen, dass Sie bei der Beratung des letzten AFP eine Stelle bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur gestrichen haben, und wir sprechen von einem Fachkräftemangel. Wenn Sie A sagen, müssen Sie auch B sagen.

Urs Marti: Die Mitte-Fraktion lehnt den Rückweisungsantrag ab. Wir wollen und brauchen funktionierende Verkehrsachsen und die dazu notwendige Planung und Umsetzung. Ich finde es nicht sehr sozial, diesen Anspruch auszublenden und das Bauprogramm abzulehnen. Zu Hasan Candans Votum kann ich nur sagen, dass die im AFP eingestellten Stellen nicht belegt sind. Das hat auch Regierungsrat Fabian Peter erklärt. Eine Rückweisung ist für die Umsetzung nur hinderlich. Auch die Stadt und die Agglomeration müssen funktionsfähige Verkehrsachsen haben, die für den öV und den Langsamverkehr teilweise angepasst werden müssen.

Franz Gisler: Die SVP-Fraktion lehnt den Rückweisungsantrag entschieden ab. Unserer Meinung nach muss es vorwärtsgehen, und wir wollen keine Blockaden. Wir wollen, dass der Rummel genutzt und etwas getan wird.

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

Fabian Peter: Ich bedaure natürlich, dass ich die G/JG-Fraktion mit meinem Votum nicht überzeugen konnte, von einer Rückweisung abzusehen. Mit einer Rückweisung des Bauprogramms würden ab 1. Januar 2023 die Voraussetzungen gemäss Strassengesetz fehlen, um Massnahmen für den öV, die Behindertengleichstellung, den Lärmschutz, den Fuss- und Veloverkehr und die Strassen zu planen und zu realisieren. Somit könnten wir keine neuen Projekte starten. Das würde noch mehr Stillstand und Rückschritt bedeuten, als es die G/JG-Fraktion ausgeführt hat. In diesem Sinn bitte ich Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 89 zu 15 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu Allgemein: Auf Hauptverkehrsachsen gilt innerorts grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Antrag Zbinden Samuel: Ablehnung der Bemerkung der VBK zur Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf Hauptverkehrsachsen innerorts.

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

Pius Kaufmann: Nach ausgiebiger Diskussion hat die VBK die Bemerkung mit 7 zu 6 Stimmen überwiesen. Als Grund wurde aufgeführt, dass bis jetzt das Temporegime 50/80/120 gegolten habe. Dieses werde jedoch langsam aufgeweicht. Vor allem wurde über das Wort «grundsätzlich» diskutiert. Grundsätzlich soll heissen, dass Tempo 30 innerorts nicht ausgeschlossen, jedoch generell mit Tempo 50 geplant werden soll. Ich bitte Sie, der VBK zu folgen.

Samuel Zbinden: Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen 50 km/h in Ortschaften, so lautet Artikel 4a der Verkehrsregelverordnung des Bundes. Artikel 108 der Signalisationsverordnung regelt, wann von dieser allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abgewichen werden soll, namentlich zur Vermeidung von Gefahren, zur Reduktion der Umweltbelastung und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs. Wieso zitiere ich diese beiden Artikel? Genau das, was der Antrag einer Mehrheit der VBK fordert, wird in der Bundesverordnung bereits festgehalten: Grundsätzlich gilt Tempo 50, es kann aber davon abgewichen werden. Warum soll also eine Bemerkung zur Signalisation ins Bauprogramm aufgenommen werden, wenn die Forderung dem bestehenden Bundesrecht entspricht? Das ist der G/JG-Fraktion nicht klar. Entweder versteht man die Bemerkung, wie sie vorliegt, und in diesem Fall ist sie obsolet. Sie verlangen immer wieder einen effizienten Ratsbetrieb, also können wir die Bemerkung einfach ablehnen. Oder man versteht die Bemerkung so, wie sie eben gemeint ist, nämlich als politisches Signal an die Regierung, den Gemeinden Tempo

30 auf keinen Fall zu bewilligen. Das ist eine etwas versteckte Botschaft, man hätte klar sagen können, was man will. Das finden wir etwas speziell. Immer mehr Gemeinden im Kanton, sowohl auf der Landschaft wie in der Stadt, erkennen die Vorteile von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen. Sogar in der Bundesverordnung ist die Rede davon, dass Tempo 30 zu weniger Lärm, mehr Sicherheit, weniger Abgasen und einem besseren Verkehrsfluss beitragen kann. All diese Anliegen können wir unterstützen. Wir verstehen nicht, dass nun all den Gemeinden dieses Anliegen der Bevölkerung verwehrt und die Gemeindeautonomie aus rein ideologischen Gründen eingeschränkt werden soll. Die G/JG-Fraktion lehnt die Bemerkung der VBK ab.

Urs Marti: Wie bereits beim Eintreten erwähnt, ist es für die Mitte-Fraktion stimmig, dieses Thema im Bauprogramm zu diskutieren und festzulegen, da die Dimensionierung auch mit dem Tempo erfolgt. Das Kantonsstrassennetz ist im Grundsatz dafür gebaut, um den Verkehrsfluss aufzunehmen. Wir vom Kanton müssen es führen und leiten und ein leistungsfähiges Strassennetz betreiben. Als Kantonrat haben wir die Aufgabe, den Verkehr übergeordnet zu betrachten und die Verkehrsprobleme zu lösen. Gesetzlich gelten auf Kantonsstrassen Tempo 80/50. Tempo 30 ist aber nicht in jedem Fall umzusetzen. Das Wort «grundsätzlich» bedeutet für uns nicht «ausschliesslich». Tempo 30 soll aber nur dann angewandt werden, wenn es um den Verkehrsfluss geht. Ich bitte Sie, dem Antrag der VBK zuzustimmen.

Isabella Schwegler-Thürig: Die Höchstgeschwindigkeit innerorts ist gesetzlich geregelt. Eine grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit verlangt bei der Planung und Ausführung von Strassenabschnitten innerorts umfangreiche Verkehrsleit- und Sicherheitsmassnahmen, wie zum Beispiel Lichtsignalanlagen, Verkehrsinseln und Fussgängerquerungen, dies mit entsprechenden Planungskosten. Die Einführung von Tempo 30 widerspiegelt ein immer grösser werdendes Bedürfnis der ansässigen Bevölkerung. Die Bemerkung zu Tempo 50 würde eine solche Einführung in den Gemeinden unnötig erschweren. Deshalb lehnt die SP-Fraktion den Antrag der VBK ab.

Pius Müller: Ich spreche zu den Bemerkungen 2 und 4. Die Tempo-30-Zwängerei auf Kantonsstrassen geht in eine nächste Runde. Die SVP-Fraktion hofft nur, dass die vom Stimmbürger abgelehnte Volksinitiative «Für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)» nicht aufgeweicht oder missachtet wird. Über 2 Millionen Stimmbürger haben der damaligen Initiative eine Abfuhr erteilt, also ist jedem klar, dass Tempo 30 nur für Siedlungs- und Quartierstrassen und nicht auf verkehrsorientierten Strassen, also Kantonsstrassen, eingeführt werden soll. Am 16. Oktober 2018 hat die Verkehrskommission des Nationalrates beschlossen, dass auf Hauptverkehrsachsen weiterhin generell Tempo 50 gelten soll, also nicht Tempo 30. Ins gleiche Horn stösst hoffentlich auch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons. Die SVP-Fraktion hofft, dass die Regierung das ebenfalls zur Kenntnis nimmt. Eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen fördert ohne Wenn und Aber Umwegfahrten in Quartier- und Siedlungsstrassen und läuft dem Ziel zuwider, den Durchgangsverkehr zu kanalisieren. Ich zitiere ein Votum der rot-grünen Fraktion der Stadt Zürich: «Alle Hauptverkehrsachsen sollten mit Tempo 50 verflüssigt werden, damit man schnell durch die Stadt käme. So würden die Autos aus den langsameren Tempo-30-Quartieren auf die schnelleren Strassen gelenkt.» Auf Kantonsstrassen soll der gesamte Verkehr mit Tempo 50, 60 und 80 weiterhin flüssig rollen und nicht mit reduzierten Tempolimiten schikaniert werden.

Josef Schuler: Überlegen Sie sich, wo Sie in ein paar Jahren wohnen werden, vielleicht in einem Dorf. Erst kürzlich hat mir eine Nachbarin erklärt, dass sie sich kaum mehr auf die Strasse getraue, weil der Verkehr zu schnell sei. Das geht uns allen so. Wir verdichten unsere Dörfer zunehmend, verdichtetes Bauen ist angesagt. Deshalb ist es wichtig, dass sich die Bevölkerung solcher Dörfer immer noch auf die Strassen getraut. Wir müssen den Gemeinden die Autonomie geben, dass sie die Verkehrsgeschwindigkeit am richtigen Ort reduzieren können, damit auch wir uns im Alter noch auf die Strasse wagen.

Korintha Bärtsch: Wenn wir in der Politik nicht mehr wissen, über was wir reden sollen,

diskutieren wir über Tempo 30 auf den Kantonsstrassen ja oder nein. So kommt es mir auch heute vor. Wir müssten heute eigentlich über wichtige Inhalte des Bauprogramms diskutieren, tummeln uns aber auf Nebenschauplätzen, die eigentlich gesetzlich geregelt sind. So gilt auf Hauptstrassen generell Tempo 50, und dort, wo es und zweck- und verhältnismässig ist, kann die Geschwindigkeit erhöht oder gesenkt werden. Ich staune auch über das Geschichtsbewusstsein dieses Rates. 2014 hat der Kantonsrat eine Motion von Heidi Frey-Neuenschwander von der damaligen CVP-Fraktion überwiesen, wonach Tempo 30 in Ortszentren auch auf Kantonsstrassen möglich sein soll. Die Motion wurde als Postulat überwiesen, und der Regierungsrat hat entsprechend gehandelt. Wir finden es richtig, dass die Regierung auch in Zukunft, wenn es zweck- und verhältnismässig ist und dem Siedlungsraum dient, weiterhin davon Gebrauch macht.

Urs Brücker: Die GLP-Fraktion lehnt die Bemerkung der VBK ab. Längere Strecken mit Tempo 30 zu befahren verbraucht mehr Benzin als mit Tempo 50 und verursacht so einen höheren CO₂-Ausstoss. Auf kürzeren Strecken in Dörfern hingegen, wo auch immer wieder abgebremst werden muss, spart man mit Tempo 30 Treibstoff, und auch aus Sicherheitsgründen ist es sinnvoll. Deshalb ist eine fallweise Beurteilung der Situation wichtig.

Hasan Candan: Ich appelliere an alle Gemeindevertreterinnen und -vertreter sowie an alle Hauseigentümerinnen und -eigentümer. Ich selber bin weder Gemeindevertreter noch Hauseigentümer. Diese Bemerkung, die von einer Mehrheit der Mitte-Fraktion sowie der SVP-Fraktion unterstützt wird, schadet dem Eigentum. Es ist erwiesen, dass der Wert einer Liegenschaft mit jedem Dezibel sinkt. Auch der Lebensqualität schadet die Bemerkung. Viele Gemeinden befinden sich jetzt schon am Anschlag, zum Beispiel die Seegemeinden an den Wochenenden. Diese Gemeinden würden sehr gerne Tempo 30 einführen, damit die Lebensqualität hoch bleibt. Ich bitte Sie deshalb, die Bemerkung der VBK abzulehnen.

Laura Spring: Ich appelliere an alle Fraktionen, die Familienpolitik betreiben. Seit ich in der Politik bin, werde ich von vielen Eltern kontaktiert, die sich darüber beschweren, dass die Kinder den Schulweg nicht allein bewältigen können, da er zu gefährlich ist. Das betrifft insbesondere Gemeinden mit Tempo 50. Tempo-30-Zonen ermöglichen vielen Kindern einen sicheren Schulweg. Sie alle wissen, wie dramatisch es ist, wenn Kinder auf dem Schulweg tödlich verunfallen. Es gibt Statistiken, wie gefährlich die Strassen für unsere Kinder sind. Ich bitte alle Eltern und Grosseltern, sich zu überlegen, was Tempo 30 für die Lebensqualität der Familien im Kanton bedeutet.

Rolf Bossart: Als Gemeindevertreter muss ich Stellung beziehen. Ich war acht Jahre Bildungsvorsteher und bin nun Bauvorsteher einer Gemeinde, die sich stark mit Schulwegen sowie mit Tempo-30- und Tempo-50-Zonen befasst. Tatsächlich kann eine Tempo-30-Zone an gewissen Orten sinnvoll sein. In den meisten Fällen ist sie das aber nicht, weil auf den Hauptverkehrsachsen viele Schikanen benötigt werden und diese zu mehr Unsicherheiten führen. Deshalb entfernen wir diese Fussgängerstreifen teilweise sogar wieder. So einfach ist es also doch nicht. Das Eigentor hat aber die Regierung geschossen, als der damals zuständige Regierungsrat Tempo 30 überhaupt zugelassen hat. Wie es Samuel Zbinden richtig gesagt hat, ist das Ganze gesetzlich geregelt, und es wäre keine Aufweichung nötig gewesen. Der Stein des Anstosses ist also vorher passiert, deshalb sind über 30 Gemeinden vorstellig geworden. Das Thema ist nicht der Verkehr und die Geschwindigkeit, sondern wir sind generell zu dicht.

Jörg Meyer: Ich bitte um etwas Entspannung in dieser Frage. In Adligenswil gab es vor etwa 35 Jahren eine Gruppe, die sich «Wohnliches Adligenswil» nannte. Diese Gruppe hat sich dafür eingesetzt, dass auf einer Quartierstrasse Tempo 30 eingeführt wird. Diese Forderung hat heftige Reaktionen ausgelöst. Genau die gleichen Gruppierungen bringen jetzt wieder die gleichen Argumente vor. Sehen Sie das Ganze etwas entspannt; was heute gilt, wird in 10 bis 20 Jahren anders sein. Wegen Tempo 30 gehen weder die Welt noch ein Auto unter. Bitte lehnen Sie die Bemerkung der VBK ab.

Gian Waldvogel: Wir diskutieren bei dieser Tempofrage über ein Detail. Von bürgerlicher Seite wünscht man sich in den Ortsdurchfahrten Tempo 50. In der Realität sieht es aber

infolge der Verdichtung anders aus. Wenn wir etwas für den Verkehrsfluss tun möchten, dann müssen wir in den öV und in attraktivere Velorouten investieren. Nur so sind weniger Personen auf der Strasse unterwegs und funktioniert der wirtschaftliche Verkehr besser. Auch wenn wir immer mehr Strassen bauen, wird Tempo 50 nicht möglich sein, weil zu viele Autos im Stau stehen.

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

Fabian Peter: Ich argumentiere vor allem formell. Die Markierungen und Signalisation bei Kantonsstrassenprojekten sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bauprogramms. Das können Sie auch in der Botschaft unter Kapitel 4.3 nachlesen. Für die Planung und Projektierung von Kantonsstrassenprojekten gemäss Bauprogramm sind das Strassenverkehrsgesetz des Bundes und des Kantons sowie das Bundesgesetz über den Umweltschutz massgebend. Artikel 108 der Signalisationsverordnung des Bundes schreibt vor, dass zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr Tempo 30 möglich ist. Zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs können allgemeine Höchstgeschwindigkeiten herabgesetzt werden. Noch entscheidender ist aber Artikel 11 Absatz 1 des Umweltschutzgesetzes – dazu gibt es auch entsprechende Rechtsprechungen des Bundesgerichtes –, der besagt, dass bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte Massnahmen an der Quelle zu ergreifen sind, in erster Linie eine Geschwindigkeitsreduktion. Diese Massnahmen an der Quelle sind den Lärmschutzmassnahmen, beispielsweise Lärmschutzwänden, vorzuziehen. Wir müssen aufgrund der rechtlichen Situation des Bundes also bei Lärmschutzsanierungen Tempo 30 prüfen. Aus formellen Gründen bitte ich Sie, die Bemerkung der VBK abzulehnen, sie gehört nicht ins Bauprogramm.

Der Rat stimmt der Bemerkung der VBK mit 57 zu 51 Stimmen zu.

Bemerkung Waldvogel Gian zu Allgemein: Bei allen neuen Strassenbauprojekten und geplanten Sanierungen in Ortsdurchfahrten sei Tempo 30 zu prüfen.

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

Pius Kaufmann: In diesem Wortlaut lag die Bemerkung nicht vor, eine ähnlich lautende Bemerkung wurde von der VBK jedoch mit 8 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Gian Waldvogel: Tempo 30 in Ortsdurchfahrten sollte zumindest dort, wo Menschen leben, wo Verkehr, Aufenthalt, Velo und öV aufeinandertreffen, geprüft werden. Eine Prüfung von Tempo 30 in Ortsdurchfahrten ist mehrfach lohnenswert. Einerseits ist Tempo 30 eine wirksame, kostengünstige und schnelle Massnahme, die zudem aus juristischer Sicht geprüft werden muss, wie dies Regierungsrat Fabian Peter ausgeführt hat. Andererseits kann der Lärm direkt an der Quelle eingedämmt und können die gesetzlichen Werte eingehalten werden, beispielsweise mit einem Flüsterbelag. Tiefere Geschwindigkeiten haben zudem Auswirkungen auf eine gute Aufenthalts- und Wohnqualität und die Belebung des öffentlichen Raumes, Zentren werden so attraktiver. Auch internationale Zahlen zeigen, dass eine Beruhigung des Verkehrs den Einkauf in lokalen Geschäften attraktiver macht. Zudem nimmt bei Tempo 30 der Schadstoffausstoss von Autos ab, was sich positiv auf die Luftqualität auswirkt. Nicht zuletzt erhöht Tempo 30 die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und reduziert die Wahrscheinlichkeit von schweren oder sogar tödlichen Unfällen. In der Stadt und der Agglomeration können zu Stosszeiten höhere Geschwindigkeiten als Tempo 30 oft gar nicht erreicht werden. Im Namen der G/JG-Fraktion bitte ich Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Isabella Schwegler-Thürig: Die Bemerkung entspricht einem wachsenden Bedürfnis der Bevölkerung in den Dorfzentren. Eine bei der Planung durchgeführte Prüfung von Tempo 30 macht Sinn, denn sie erleichtert deren Einführung und verursacht weniger Kosten. Eine Prüfung bedeutet nicht die generelle Einführung von Tempo 30 innerorts. Die SP-Fraktion stimmt daher der Bemerkung zu.

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

Fabian Peter: Die Markierungen und die Signalisation bei Kantonsstrassenprojekten sind nicht Gegenstand des vorliegenden Bauprogramms. Das wurde auch in der Botschaft unter

Kapitel 4.3 erwähnt. Zudem ist auch dies ein Thema der noch zu behandelnden Initiativen und Gegenentwürfe, beispielsweise der Volksinitiative «Attraktive Zentren», die Ihr Rat voraussichtlich nächstes Jahr behandeln wird. Deshalb bitte ich Sie, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 70 zu 32 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu Allgemein: Bauprojekte sind prioritär umzusetzen und konsequent voranzutreiben, wenn sie die Umsetzung des Radroutenkonzepts beschleunigen.

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

Pius Kaufmann: Die VBK hat der Bemerkung mit 10 zu 3 Stimmen mit der Begründung zugestimmt, dass die Umsetzung des Radroutenkonzepts zu wenig fortgeschritten ist.

Urs Marti: Es ist erstaunlich, dass ein über 20-jähriges Konzept im Bauprogramm zum heutigen Zeitpunkt erst zu 65 Prozent umgesetzt ist. Fakt ist, dass es auf der Landschaft noch diverse Strassen ohne Radwege gibt. Hier wollen wir vor allem dringend Lösungen, wenn es um Strassenteile geht, welche für den Schulweg oder den Zugang zum öV benützt werden. In meinem Eintretensvotum habe ich entsprechende Beispiele genannt. Die Mitte-Fraktion wünscht den Vollzug und die Umsetzung des Radroutenkonzepts spätestens mit der Umsetzung 2027–2030, wenn möglich auch mit getrennter Verkehrsführung gemäss dem überwiesenen Vorstoss von Yvonne Zemp Baumgartner. Wir stehen einstimmig für eine Priorisierung der Radrouten ein und bitten Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

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

Fabian Peter: Das Bauprogramm stellt die Umsetzung der im ergänzten kantonalen Radroutenkonzept aufgezeigten Massnahmen sicher. In diesem Sinn sind die Massnahmen beschrieben und entsprechend priorisiert. Das bestehende Radroutenkonzept ist zurzeit in Überarbeitung, und es ist wesentlich, wie das neue Radroutenkonzept aussehen wird. Die Regierung ist offen für diese Bemerkung, da sie keine wesentlichen Auswirkungen auf das Bauprogramm hat.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 102 zu 1 Stimme zu.

Bemerkung Kummer Thomas zu Allgemein: Radverkehrsanlagen seien, wenn möglich, separat und mit einem Wiesenstreifen getrennt von der Kantonsstrasse zu planen und zu realisieren.

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

Pius Kaufmann: Die Bemerkung lag der VBK in dieser Form nicht vor.

Thomas Kummer: Über das Radroutenkonzept und seine Lücken haben wir heute Morgen schon viel gesprochen. Ich möchte noch kurz über die Sicherheit sprechen. Der Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer der Radwege ist höchste Priorität einzuräumen. Daher ist, wo möglich, ein Radstreifen zu bevorzugen, der mit Wiesenstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Die Realisierung soll unabhängig von Projekten erfolgen, die den MIV betreffen, damit die Lücken bald geschlossen werden. Die Radwege dienen sehr oft auch als Schulweg für Kinder und Jugendliche. Deshalb ist die sichere Gestaltung besonders wichtig.

Hasan Candan: Wir teilen die Ansicht von Thomas Kummer. Der wichtigste Schritt ist mit der Überweisung der Bemerkung der VBK, die Umsetzung des Radroutenkonzepts zu beschleunigen, bereits erfolgt. Diese Projekte müssen nun priorisiert werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die vorliegende Bemerkung enthält drei Forderungen: Die Radverkehrsanlagen sind separat zu planen und zu realisieren, sie müssen vom anderen Strassenraum getrennt sein, und die Trennung soll immer durch einen Wiesenstreifen erfolgen. Wir sind zum Schluss gekommen, dass diese Bemerkung nicht zielführend ist. Eine gewisse Flexibilität muss vorhanden sein, denn manchmal fehlt es schlicht am nötigen Platz. Unter Umständen würden dafür sogar mehr Kulturland und Fruchtfolgeflächen benötigt. Zudem ist es wahrscheinlich nicht sinnvoll, alle Radrouten separat zu planen und realisieren. Aus diesen Gründen lehnt die SP-Fraktion die Bemerkung ab.

Urs Marti: Nur schon die Formulierung «wenn möglich» deutet auf die Problematik des

Themas hin. Die Mitte-Fraktion kann sich dem Wunsch nach einem separaten Radstreifen durchaus anschliessen. Wenn möglich erfolgt die Ausführung aber bereits heute schon immer nach dieser Vorgabe. Der verlangte Wiesenstreifen deutet auf eine breitere Trennung hin. Ein Grünstreifen wird nie und nimmer zur Wiese, sondern dient nur der Sicherheit und der Entwässerung und soll infolge des Landverschleisses in vernünftigem Ausmass erstellt werden. Die Mitte-Fraktion lehnt die Bemerkung ab.

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

Fabian Peter: Das Bauprogramm stellt die Umsetzung der im ergänzten kantonalen Radroutenkonzept aufgezeigten Massnahmen sicher. Die Planung und Realisierung von Massnahmen erfolgt gemäss Strassengesetz und Verordnungen und insbesondere nach den Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Ein Grünstreifen kann eine mögliche Lösung darstellen, aber der Landverbrauch ist immer zu berücksichtigen. Das Thema der Fruchtfolgeflächen wurde auch in der VBK schon vermehrt zur Sprache gebracht. Es gilt auch die Entwässerung und die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Aus den genannten Gründen lehnen wir die Bemerkung ab.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 82 zu 21 Stimmen ab.

Bemerkung Waldvogel Gian zu Allgemein: Es soll geprüft werden, ob ein Rückbau von Strasseninfrastruktur für den MIV in gewissen Abschnitten sinnvoll ist, um die Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr auszubauen.

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

Pius Kaufmann: Die Bemerkung lag der VBK vor und wurde mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt.

Gian Waldvogel: Mit dieser Bemerkung sollen konsequent und auch im Rahmen der Mobilitätsstrategie die richtigen Leitlinien gesetzt werden. Es betrifft nicht die Landschaft, wo man zum Teil auf ein Auto angewiesen ist, sondern die Stadt und Agglomeration. In gewissen Gebieten mit einer dichten Wohnbevölkerung, wo das Auto das falsche Instrument ist, um privat täglich unterwegs zu sein, sollen der öV und der Veloverkehr endlich priorisiert werden. Weil der Platz im urbanen Raum sehr begrenzt ist, geht das nur, indem die Fläche für den MIV reduziert wird. Dafür entsteht Platz für durchgehende Busverbindungen oder separate Velospuren, also eine effiziente Mobilität. Gleichzeitig dient es dem besseren Klima. Wenn wir es nicht schaffen, dass die Bevölkerung den öV oder das Velo gut und einfach benutzen kann, werden wir es nicht schaffen, den Modalsplit so anzupassen, dass der Bund sich für die Realisierung des Durchgangsbahnhofs ausspricht. Im Kanton benutzen zu wenig Personen den öV, weil in der Stadt und Agglomeration zu viel Geld in den MIV investiert wird. Alles in den öV investierte Geld nützt nicht viel, weil im Kanton nach wie vor zu viel für Umfahrungen, Autobahnzufahrten und Ausbauten ausgegeben wird. Das ist eine falsche Strategie. Deshalb muss der MIV eingeschränkt und der öV gezielt ausgebaut werden.

Urs Marti: Einen Rückbau von Strasseninfrastruktur im MIV erachten wir als schlichtweg undenkbar. Ich habe mich im Eintretensvotum dazu geäussert. Eine Umlenkung des Verkehrs in die Stadt soll mit neuen Lösungen erfolgen, zum Beispiel mit Hubs. Dazu sind aber auch die nötigen Parkplätze für das Umsteigen zu erstellen. Die Beispiele von Rothenburg, wo es um 25 Parkplätze ging, oder die Ablehnung des Musegg-Parkhauses zeigen, dass dies leider nicht möglich zu sein scheint. Der Fuss- und der Veloverkehr sind zusätzlich zum MIV nötig und auszubauen. Bis ein Effekt des Umsteigens eintreten wird, dürfen keine nötigen Verkehrsflächen zurückgebaut werden. Die Mitte-Fraktion lehnt die Bemerkung ab.

Hasan Candan: Die SP-Fraktion stimmt der Bemerkung zu. Es ist wahrscheinlich nur logisch, dass im urbanen Gebiet eine Verschiebung hin zum öV und Radverkehr nötig ist, wenn der Verkehr zunimmt. Die Flächen sollen so verteilt werden, dass die effizientesten Mobilitätsformen Priorität erhalten. Es ist sinnvoll, dass wir darüber diskutieren, wie wir den Strassenraum in Zukunft aufteilen. Deshalb soll geprüft werden, ob die bisherige Priorisierung in gewissen Gebieten weiterhin Sinn macht.

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

Fabian Peter: Die Aufteilung des Strassenraums für die verschiedenen Verkehrsarten ist Aufgabe der Planung und der Projekte gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Diese wiederum basieren auf den behördenverbindlichen Vorgaben oder dem Verkehrsmodell des Kantons, aber auch den entsprechenden VSS-Normen. Aus diesen Gründen ist die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 73 zu 26 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu Allgemein: Strassenbauprojekte, die in einem Zusammenhang mit einem ausführungsfähigen Fernwärmenetz-Projekt stehen, sind auf Antrag der betroffenen Gemeinde mit dem Strassenbauprojekt zu koordinieren.

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

Pius Kaufmann: Die Bemerkung wurde von der VBK mit 13 zu 0 Stimmen überwiesen. Als Grundlage diente ein Beispiel der Ortsdurchfahrt Schüpfheim, wo ein Investor ein grosses Fernwärmenetz für 1000 Haushalte parallel mit dem Kanton geplant hat. Da das Bauvorhaben ins Bauprogramm aufgenommen wurde – zuvor war eine Sanierung geplant –, wird die Ausführung etwa um zwei Jahre verschoben. Dadurch wird die Realisierung des Fernwärmenetzes gefährdet, weil Einzelne abspringen würden. Aus diesem Grund wurde die Bemerkung von der VBK überwiesen, und ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Die Planung, Projektierung und Realisierung von Vorhaben gemäss Bauprogramm berücksichtigen immer auch die Werkleitungsplanungen der Gemeinden und der Werke. Eine gleichzeitige Bearbeitung ist anzustreben, auch unter Berücksichtigung der Priorisierung und Zuordnung der Vorhaben im Bauprogramm. Massgebend ist jedoch der Verfahrensablauf der Kantonsstrassenprojekte. Im Fall von Schüpfheim war ursprünglich ein Sanierungsprojekt geplant, das einfacheren Verfahrensabläufen unterliegt, und kein Investitionsprojekt. Aufgrund der Menge der Anpassungen muss das Vorhaben in das aufwendigere Projektverfahren überführt werden, damit es rechtlich korrekt ist. Das führt zu einem längeren Verfahren. Das ist auch für uns unangenehm, daher haben wir einen runden Tisch einberufen. Der Kantonsingenieur wird sich direkt mit dem Gemeinderat von Schüpfheim austauschen und nach einer guten Lösung suchen. Die in der Bemerkung verlangte Koordination machen wir bereits. Wir können aber keine Bevorzugungen vornehmen. Wenn wir einer solche Bevorzugung nachkämen, würde der Entscheid Ihres Rates überstimmt. Das ist sicher nicht in Ihrem Sinn. Ein Projekt für Fernwärme ist sehr sinnvoll, wir bemühen uns sehr, mit den Gemeinden entsprechende Lösungen zu finden und koordinieren dies mit den Werkleitungen. Die genannten Verfahren müssen wir aber aus rechtlichen Gründen einhalten. In diesem Sinn sind wir der Meinung, dass es die Bemerkung nicht braucht und bitten Sie, diese abzulehnen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 102 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung Candan Hasan zu Allgemein: Strassenbauprojekte sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Klima, Umwelt und Biodiversität zu überprüfen und es sind Massnahmen zu beschliessen, damit die negativen Auswirkungen reduziert werden resp. es sind Ersatzmassnahmen zu treffen.

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

Pius Kaufmann: Diese Bemerkung lag der VBK vor und wurde mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt.

Hasan Candan: Obwohl die Bemerkung von der VBK abgelehnt wurde, haben wir sie nochmals eingereicht, da es sich um ein wichtiges Thema handelt. Wir stehen heute vor einer Klima-, Biodiversitäts- und Energiekrise. Wir müssen uns dieser laufenden Entwicklung stellen, denn wir haben eine Verantwortung gegenüber der Bevölkerung. Zudem haben wir den Klimabericht und die Biodiversitätsstrategie verabschiedet, die von uns und der Regierung gewisse Massnahmen verlangen. Deshalb müssen wir das auch im Bauprogramm abbilden. Gemäss unserem Verständnis ist es zwingend, dass wir die

Bauprojekte auf die heutigen Ziele und Bedürfnisse anpassen. Projekte, welche den Klima-, Biodiversitäts- und Energiezielen zuwiderlaufen, müssen wir anpassen. Das müsste eigentlich selbstverständlich sein, ist es aber nicht. Deshalb bitte ich Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Urs Marti: Ich spreche zu den Bemerkungen 9 und 10. Im Grundsatz verstehen wir das Anliegen. Auswirkungen auf das Klima, die Umwelt und die Biodiversität sind wichtig. Die Beleuchtung der Kantonsstrassen kann durchaus ein Thema sein, über das es sich zu diskutieren lohnt. Es gilt aber auch die Frage des Sicherheitsgefühls zu bedenken. Den Ansatz für Solaranlagen über Kantonsstrassen können wir durchaus nachvollziehen, denn das könnte Sinn machen. Die Antragsteller durchschauen aber mit Sicherheit die Tatsache, dass es im Strassenbauprogramm nicht um solche Punkte geht und diese Angelegenheit anderweitig zu besprechen ist. Wir haben das Gefühl, dass es hier eher um das Schlechtmachen und Verhindern der Mobilität geht. Wir haben bereits in der Kommission darauf hingewiesen. Wir würden uns über ein Postulat und damit über einen Prüfauftrag zum Thema Solaranlagen freuen und diesen je nach Formulierung auch unterstützen. Die Mitte-Fraktion lehnt die Bemerkungen 9 und 10 ab.

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

Fabian Peter: Die Prüfung der Auswirkungen auf Klima, Umwelt und Landschaft ist Teil und Aufgabe der Planung, Projektierung und Realisierung des Vorhabens. Zudem gelten immer alle übergeordneten Instrumente, die Ihr Rat verabschiedet hat, beispielsweise der Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik. Weiter gelten auch der Planungsbericht Biodiversität und insbesondere das Bundesgesetz über den Umweltschutz sowie weitere gesetzliche Grundlagen auf kantonaler oder Bundesebene. In diesem Sinn ist die Bemerkung nicht notwendig, und ich bitte Sie, diese abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 73 zu 34 Stimmen ab.

Bemerkung Kummer Thomas zu Allgemein: Die dunkle Landschaft entlang von Kantonsstrassen sei zu schonen und allenfalls aktiv zu fördern.

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

Pius Kaufmann: Diese Bemerkung lag der VBK nicht vor.

Thomas Kummer: In den vergangenen Jahren haben die Lichtemissionen kontinuierlich zugenommen. Es gibt immer mehr künstliches Licht, was zu einer Lichtverschmutzung führt. Die Folgen sind vielfältig und führen zu Störungen bei der Fauna und den Menschen. Neben Insekten werden zahlreiche weitere Tierarten durch Lichtverschmutzung gestört. So beeinträchtigt nächtliches Kunstlicht beispielsweise die Orientierung von Zugvögeln und führt unter anderem dazu, dass Vögel in hell erleuchtete Gebäude fliegen und sich dabei verletzen oder zu Tode kommen. Auch bei anderen Lebewesen wie Säugetieren oder Amphibien führt die Lichtverschmutzung zu Desorientierung und damit zur Verminderung des Tierbestandes. Im Sommer sind besonders Fledermäuse von der Lichtverschmutzung betroffen. Sie meiden hell erleuchtete Standorte, die ihnen sonst als Wohnstube dienen könnten. Störend können Kandelaber oder andere Beleuchtungen für Menschen sein, die in der Nähe der Lichtquelle ein Fenster haben. Dort wird es nie dunkel. Dunkelheit stellt auch ein wichtiges Element der Landschaftsqualität dar. So vermitteln Mond und Sterne den Menschen bei Dunkelheit andere Eindrücke der Landschaft als bei Tageslicht oder bei künstlicher Beleuchtung. Die Zunahme der Lichtemissionen drängt die natürliche Landschaft jedoch auf immer kleinere Bereiche zurück. Somit ist am Nachthimmel nur noch ein Bruchteil der Sterne sichtbar. Lösungsansätze zur Verringerung der Lichtemissionen sind bekannt. Das Bundesamt für Umwelt hat einen Sieben-Punkte-Plan erstellt und folgende Massnahmen aufgenommen: Helligkeit nur so viel wie nötig, auf die Umgebung abgestimmtes Lichtspektrum, optimale Platzierung und Ausrichtung der Leuchten, bedarfsgerechte Steuerung der Beleuchtung, Abschaltung sowie Abschirmung. Die G/JG-Fraktion bittet Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Isabella Schwegler-Thürig: Für nachaktive Tiere ist die Lichtverschmutzung ein grosses Problem. Auf unnötige und eine falsche Sicherheit vortäuschende Strassenbeleuchtung

entlang von Kantonsstrassen ausserorts muss daher bei künftigen Projekten verzichtet werden. Bereits heute gibt es erprobte Systeme, welche an exponierten Stellen eine kurze Beleuchtung ermöglichen. Das spart Energie und hilft der Tierwelt. Die SP-Fraktion stimmt der Bemerkung zu.

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

Fabian Peter: Es ist ein wichtiges Anliegen, dass wir mit den Kantonsstrassen möglichst wenig Lichtverschmutzung verursachen. Die Kantonsstrassenprojekte berücksichtigen deshalb die massgebenden Gesetze beim Strassenrecht, die behördenverbindlichen Grundlagen und die Vorgaben der Umweltgesetzgebung. Dazu gehört auch der genannte Sieben-Punkte-Plan des Bundesamtes für Umwelt. Beim Strassenverkehr sind insbesondere allfällige Sicherheitsfragen relevant, die jeweils abgewogen werden müssen. In diesem Sinn ist die Bemerkung nicht notwendig, und wir lehnen sie ab.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 75 zu 28 Stimmen ab.

Auftrag Candan Hasan zu Allgemein: Zur Erfüllung der Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes sind die prioritären Haltestellen bis 2026 behindertengerecht zu sanieren, damit die Haltestellen hindernisfrei benutzt werden können.

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

Pius Kaufmann: Dieser Auftrag lag der VBK vor und wurde mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt.

Michael Ledergerber: Artikel 15 des Behindertengleichstellungsgesetzes sieht vor, dass der Bundesrat Vorschriften erlässt, um ein behindertengerechtes öffentliches Verkehrssystem sicherzustellen. Alle Bauten, Anlagen und Fahrzeuge müssen spätestens bis Ende 2023 angepasst werden. Diese Bundesvorgabe wurde vom Kanton nicht oder nur teilweise erfüllt. Der Kanton hatte 20 Jahre Zeit, diese Vorgaben zu erfüllen. Seit 2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz in Kraft. Es gab eine Übergangsfrist von 20 Jahren, um Artikel 15 umzusetzen. Im Kanton gibt es auf Gemeinde- und Kantonsebene 930 Haltestellen. Auf Kantonshoheit sind rund 120 Haltestellen barrierefrei zugänglich. Aus diesem Grund bitte ich Sie, dem Auftrag zuzustimmen. Mit der Annahme zeigen wir, dass wir bestehende Gesetze ernst nehmen und es uns wichtig ist, zeitnah ein barrierefreies öV-Netz zu erhalten. Gleichstellung muss ein politischer Wille sein.

Urs Marti: Die Mitte-Fraktion befürwortet die Umsetzung der behindertengerechten Zugänge, dies jedoch wie im Bauprogramm geplant und zusätzlich mit der jeweiligen Umsetzung bei Neubauten. Sollten wir gezwungen sein, eine Priorisierung zwischen Radrouten und der Behindertengleichstellung vorzunehmen, würde das wohl zu langen Diskussionen führen. Es ist aber mit Sicherheit falsch, einen solchen Entscheid provozieren zu wollen. Das kann man uns auch nicht unterschwellig vorwerfen. Das Bauprogramm berücksichtigt die Anliegen der Behinderten, soweit dies möglich und realistisch ist. Die Mitte-Fraktion lehnt den Auftrag ab.

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

Fabian Peter: Der Kanton hat diesbezüglich tatsächlich Nachholbedarf. Dies macht es nicht besser, aber wir sind nicht der einzige Kanton mit diesem Problem, sondern es betrifft grundsätzlich alle Kantone. Auch die SBB als eidgenössischer Betrieb erfüllen dieses Bundesgesetz leider nicht. Im vorliegenden Bauprogramm haben wir für die Umsetzung von Vorhaben an Kantonsstrassen die massgebende Priorisierung in den Töpfen vorgenommen. Einige Projekte mit Haltestellen befinden sich in Topf A, die anderen in der sogenannten Sammelrubrik 11, Umsetzung behindertengerechtes Bauen. Wir haben also die Voraussetzung, um das umzusetzen. Nun ist es unsere Aufgabe, dies mit den finanziellen und personellen Ressourcen voranzutreiben in Abwägung mit der anderen Priorisierung, die Ihr Rat vorgenommen hat. Es ist wichtig, hier vorwärtszumachen. Aus den genannten Gründen braucht es den Auftrag nicht, und ich bitte Sie, diesen abzulehnen.

Der Rat lehnt den Auftrag mit 73 zu 34 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu S. 61 / Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil – Schötz:

Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil – Schötz, Variantenstudium und ZMB Aufhebung Niveauübergang Ettiswilerstrasse Willisau, Planung.

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

Pius Kaufmann: Auf den ersten Blick erscheint die Bemerkung relativ kompliziert, das ist aber nicht der Fall. Im Moment wird die Zweckmässigkeitsbeurteilung der Umfahrungen Alberswil und Schötz durchgeführt. Nun soll der Perimeter vergrössert und auf die Strecke bis nach Willisau ausgedehnt werden. Eine solche Umfahrung ist nur dann zweckmässig, wenn die ganze Achse mit einbezogen wird. Nachdem das Abstimmungsresultat zweimal 6 zu 6 Stimmen lautete, war für die Überweisung der Bemerkung mein Stichentscheid notwendig. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

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

Fabian Peter: Auch hier geht es Ihrem Rat um eine Priorisierung. Der Start der Planung für die Aufhebung des Niveauübergangs Ettiswilerstrasse – Willisau erfolgt bereits in Topf B. Wenn Sie diese Bemerkung ebenfalls überweisen, werden diese Ressourcen an einem anderen Ort fehlen. So können wir beispielsweise gewisse Haltestellen nicht behindertengerecht gestalten. Uns fehlen die Ressourcen, darum müssen wir eine Priorisierung vornehmen. Ich bitte Sie daher, die Bemerkung abzulehnen. Wir werden die Planung mitverfolgen, aber es braucht diesbezüglich keine weitere Priorisierung.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 77 zu 25 Stimmen zu.

Antrag VBK zu S. Seite 13 / K 16 Aesch, Aesch Dorf (exkl.) – Kantonsgrenze AG/LU, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse und in Abstimmung Kanton AG, Planung: Das Projekt ist in den Topf A einzustellen.

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

Pius Kaufmann: Dieses Projekt wurde von der betroffenen Region gefordert und ist kantonsübergreifend. Der Kanton Aargau will sich jedoch nicht beteiligen. Deshalb wurde das Projekt bewusst nochmals eingestellt mit der Idee, dass der Kanton Luzern nochmals einen Versuch unternehmen soll, damit die Verbindung hergestellt wird. Die VBK hat dem Antrag mit 11 zu 2 Stimmen zugestimmt, und ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

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

Fabian Peter: Dieses Projekt war in Topf A eingeteilt. Wir haben versucht, diesen Radweg bis an die Grenze zum Kanton Aargau – dort beginnt ein Waldstück – zu erstellen. Der Kanton Aargau fand das nicht nötig, weil er eine alternative Route am See bevorzugt. Wir fanden es schade, wenn der Radweg an dem genannten Waldstück endet. Da wir mit dem Kanton Aargau alternative Routen prüfen möchten, bitte ich Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat stimmt dem Antrag mit 102 zu 3 Stimmen zu.

Antrag Schneider Andy zu S. Anhang 1 / Projekt Nr. 55 Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement in Koordination Sanierung Strasse: Voranzutreiben ist das Projekt Nr. 55 Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement in Koordination Sanierung Strasse, sodass dieses gemeinsam realisiert wird mit dem Projekt Nr. 31, Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage.

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

Pius Kaufmann: Dieser Antrag ist der VBK in dieser Form nicht vorgelegen.

Andy Schneider: Unser Rat hat mit der Botschaft B 73 dem Baukredit für den Bau des Bahnhofs Rothenburg mit zwei Bushubs Ost und West in der Höhe von 25 Millionen Franken zugestimmt. Rothenburg ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt von grosser Bedeutung. Die Bauarbeiten sind voll im Gang, der Bahnhof wird gemäss SBB 2025 fertiggestellt. Eine wichtige Massnahme zur Verbesserung des öV im Kanton ist die beste

Verknüpfung von Bahn und Bus. Der Bahnhof Rothenburg soll zu einer Mobilitätsdrehscheibe mit entsprechender Infrastruktur ausgebaut werden. Mit den beiden Bushubs Ost und West wird der Bahnhof Rothenburg zu einem wichtigen Umsteigepunkt, insbesondere für Personen aus dem Rottal, von Neuenkirch sowie von Rothenburg. Die Verkehrsüberlastung ist im Bereich des Entwicklungsschwerpunktes bereits jetzt sehr ausgeprägt. Der Ausbau des Projektes «Knoten Lohren – Sanierung und Erweiterung» wird dem Kantonsrat an der jetzigen Session vorgelegt. Der Baustart mit einer Bauzeit von zwei Jahren wird im Frühling 2024 erfolgen. In einem weiteren Anschlussprojekt – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement in Koordination Sanierung Strasse – ist eine zweispurige Ausfahrt der Hasenmoosstrasse vorgesehen. Die Vernehmlassung zum Bauprojekt erfolgt im Frühjahr 2023, der Baustart im Sommer 2026. Die Projekte sind zeitlich ungenügend aufeinander abgestimmt und führen dazu, dass das Umsteigen auf den öV über Jahre erschwert oder verunmöglicht wird, weil die Busse im Verkehr steckenbleiben. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Velo ist eine Odyssee und absolut gefährlich. Die Gemeinde hat ihre Hausaufgaben gemacht. Wir fordern, dass die Projekte zeitlich so aufeinander abgestimmt sind, dass die Buspriorisierung von und zum Bahnhof Rothenburg ab dessen Bauvollendung gewährleistet ist und die Anschlussprojekte auf der Zeitachse entsprechend vorgezogen werden. Nur so gelingt es, die Verkehrssituation im Entwicklungsschwerpunkt massgeblich zu verbessern. Davon profitieren Pendler und die dort ansässigen Industrie- und Gewerbebetriebe. Ich appelliere an die Mitte-Fraktion und die FDP-Fraktion, meine Bemerkung ganz im Sinn der Wirtschaft zu unterstützen.

Martin Birrer: Wir können den grossen Wunsch von Andy Schneider und der Gemeinde Rothenburg ein Stück weit nachvollziehen. Wie das ganze Projekt aber auf einmal durchgeführt werden soll, ist uns nicht klar. Im Topf A sind Gelder für die Planung eingestellt. Ich gehe davon aus, dass die Dienststelle Vif, sofern sie über genügend Personal verfügt, eine zeitlich sinnvolle Planung vornimmt. Daher lehnen wir den Antrag ab.

Josef Wyss: Inhaltlich gehe ich mit Andy Schneider einig: Der Ausbau der Kreuzung Lohren kommt erst dann zum Tragen, wenn der Zugang zum Bahnhof realisiert wird. Ich bin aber der Meinung, dass diese Frage nicht im Bauprogramm gelöst werden muss. Wir werden das Thema anlässlich der Beratung des Projektes in der VBK diskutieren, und dort werden wir uns für eine nahtlose und möglichst zeitnahe Fortführung des Ausbaus der Kreuzung Lohren zum Bahnhof einsetzen. Dadurch soll der Nutzen der Kreuzung Lohren sichtbar werden, und die Wirtschaft soll nicht eingebremst werden. Aus den genannten Gründen lehnen wir den Antrag ab.

Judith Schmutz: Die G/JG-Fraktion stimmt dem Antrag zu. Es handelt sich um einen wichtigen Entwicklungsschwerpunkt mit immer mehr Pendlerinnen und Pendlern und damit mit einer grossen Auslastung. Damit der öV flüssig fließen kann, braucht es eine Abstimmung der beiden Projekte, vor allem zur Gewährleistung der Buspriorisierung.

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

Fabian Peter: Im Grundsatz sind wir uns einig. Das Vorhaben ist im Entwurf zum Bauprogramm im Topf A, Plan Nr. 55, mit dem Start der Phase der Realisierung 2025 und einem Baubeginn 2026 enthalten. Der Entwurf zum Bauprogramm berücksichtigt den Planungsstand und die Projektkosten des Vorhabens zum Zeitpunkt vor der definitiven Erarbeitung des Bauprogramms. Das Projekt steht vor der öffentlichen Planaufgabe, diese ist im Sommer 2023 vorgesehen. Aufgrund des weiteren Prozesses nach der öffentlichen Planaufgabe mit Einsprachebehandlungen usw. ist es nicht realistisch, dass das Projekt vorgezogen werden kann. Es ist aber wichtig, dass die Realisierung mit dem Knoten Lohren abgestimmt wird. Eine gleichzeitige Realisierung ist auch aufgrund des Planungsstandes, der Bauphasen und der gegenseitigen Behinderungen der verschiedenen Baustellen während des Baues nicht zielführend. Wir bitten Sie deshalb, den Antrag abzulehnen. Die VBK wird die Frage im entsprechenden Geschäft diskutieren.

Der Rat lehnt den Antrag mit 72 zu 35 Stimmen ab.

Antrag Candan Hasan zu S. Anhang 1 / Projekt Nr. 100, K 2 Luzern, Pilatusstrasse –

Schweizerhofquai, Optimierung des Strassenraums, Förderung des öV und Fuss- und Veloverkehrs, Sanierung der Bushaltestellen nach BehiG in Koordination mit der Sanierung der Strasse: Das Projekt ist in Topf A zu verschieben.

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

Pius Kaufmann: Dieser Antrag lag der VBK vor und wurde mit 7 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Hasan Candan: Zuerst knüpfe ich an ein Votum von Regierungsrat Fabian Peter zum Behindertengleichstellungsgesetz an. Er hat erklärt, dass die SBB diesbezüglich ebenfalls in der Pflicht seien. Hier besteht aber doch ein Unterschied: Die SBB haben 49 von 59 Vorhaben hindernisfrei gebaut. Das entspricht einem Erfüllungsgrad von 83 Prozent. Bei den Gemeinden sind es 490 Vorhaben, das ist ein Erfüllungsgrad von 23 Prozent. Beim Kanton beträgt der Erfüllungsgrad gerade einmal 19 Prozent. Ich nehme nun zu den Anträgen 15, 16 und 18 Stellung. Die Anträge wurden in der VBK gestellt und abgelehnt. Wir stellen die Anträge aber nochmals, weil sie im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof stehen. Die Verbindung Obergrundstrasse – Pilatusstrasse – Schweizerhofquai wird praktisch von allen Buslinien benutzt. Mit dem Spatenstich zum Durchgangsbahnhof ist ein potenzielles Verkehrschaos vorprogrammiert. Deshalb müssen wir jetzt schon mit der Planung beginnen, um einen reibungslosen öffentlichen Verkehr gewährleisten zu können. Deshalb sind diese Projekte voranzutreiben. Vor etwa zwei Wochen hat es in Bern zwei besorgniserregende Entwicklungen gegeben: Zum einen hat die Finanzkommission beider Räte erklärt, dass der Bund mit den Geldern vorsichtig umgehen muss und sich nicht mehr alles leisten kann. Zum anderen haben die SBB erklärt, vor einem möglichen Ausbau müsse sie sich auf einen stabilen Fahrplan fokussieren. Wir alle und auch die SBB möchten, dass wir im nächsten Ausbauschnitt mit der Planung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs beginnen können. Im Moment hängt alles etwas in der Schwebe. Deshalb müssen wir alle möglichen Signale nach Bundesbern senden, dass wir den Durchgangsbahnhof wollen. Dazu gehört auch eine Lösung für den öV, wenn gebaut wird. Aus diesen Gründen sind diese Projekte voranzutreiben. Ich bitte Sie deshalb, den Anträgen 15, 16 und 18 zuzustimmen und so unserer Bereitschaft für den Durchgangsbahnhof Nachdruck zu verleihen.

Urs Marti: Ich spreche ebenfalls zu den Anträgen 15, 16 und 18. Bei diesen Projekten handelt es sich tatsächlich um wichtige Anliegen. Das Projekt Pilatusstrasse – Schweizerhofquai befindet sich im Topf B, die Planung ist im Topf A abgebildet. Die Stadt Luzern musste zuerst gewisse Grundlagen erarbeiten. Die Probleme sind erkannt, können aber nicht schneller umgesetzt werden, da zuerst die weiteren Planungsschritte und Genehmigungen durchzuführen sind. Wie bereits erwähnt, gibt es eine Vielzahl solcher Projekte, die einfach nicht schneller umgesetzt werden können. Dies gilt auch für das Projekt Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse. Auch hier ist das Problem erkannt, und Sofortmassnahmen werden bereits geprüft, aber die Umsetzung muss zuerst vorbereitet werden. Das Gleiche gilt für den Antrag 18, der im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof steht. Aus den genannten Gründen lehnt die Mitte-Fraktion die drei Anträge ab.

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

Fabian Peter: Ich gehe mit Hasan Candan einig, dass es sich beim Durchgangsbahnhof um ein sehr wichtiges Projekt handelt. Ein Zusammenhang mit dem Vorhaben Pilatusstrasse – Schweizerhofquai besteht, aber wir können dieses nicht beschleunigen. Wie es Urs Marti bereits erklärt hat, gib es zum einen Sofortmassnahmen. Die frühere Realisierung mit einer Verschiebung in den Topf A – was einen Baubeginn 2026 zur Folge hätte – ist aufgrund des Projektstandes, des Projektablaufs, der Berücksichtigung der Ergebnisse der Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, die ja erst noch erfolgt, und aufgrund der entsprechenden Bewilligungsverfahren, Vernehmlassungen, Planaufgaben, Einsprachen, Beschwerden und Projektbewilligungen sowie des Baubeschlusses nicht realistisch und somit nicht möglich. Deshalb bitte ich Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 74 zu 33 Stimmen ab.

Antrag Candan Hasan zu S. Anhang 1 / Projekt Nr. 109, K 4/13 Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (Einm. Moosstrasse), Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse, Sanierung Bushaltestellen gemäss BehiG mit Sanierung Strasse: Das Projekt ist im Topf A zu belassen.

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

Pius Kaufmann: Dieser Antrag lag der VBK vor und wurde mit 9 zu 4 Stimmen abgelehnt. Der Rat lehnt den Antrag mit 75 zu 33 Stimmen ab.

Antrag VBK zu S. Anhang 1 / Projekt Nr. 146, K 18 Zell, Hüswil – Grenze Kanton Bern, Radverkehrsanlage, Massnahme offen, mit Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Strasse: Für das Projekt ist 1,0 Mio. von Topf B in Topf A zu verschieben.

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

Pius Kaufmann: Die VBK hat den Antrag mit 10 zu 3 Stimmen überwiesen mit der Begründung, dass es sich bei dieser sehr gefährlichen Strecke um einen Schulweg handelt. Zudem steht das Projekt im Zusammenhang mit einem Radweg. Ich bitte Sie, der VBK zu folgen.

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

Fabian Peter: Es ist mir bewusst, dass ich der Haltung der VBK unterliegen werde. Trotzdem mache ich Sie darauf aufmerksam, dass jede zusätzliche Priorisierung im Bauprogramm einen zusätzlichen Überhang bewirkt. Mit der Verschiebung in Topf A kommt es zu weiteren Engpässen bei den Ressourcen. Daher bitten wir Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat stimmt dem Antrag mit 103 zu 6 Stimmen zu.

Antrag Candan Hasan zu S. Anhang 1 / Projekt Nr. 200, K 2 Luzern, Pilatusstrasse – Seebücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit dem Durchgangsbahnhof (z. B. Bushaltestelle Durchmesserperonanlage, Ergänzung Radverkehrsanlagen): Das Projekt ist in Topf B zu verschieben.

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

Pius Kaufmann: Dieser Antrag lag der VBK vor und wurde mit 7 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Der Rat lehnt den Antrag mit 73 zu 33 Stimmen ab.

Antrag Candan Hasan zu S. Anhang 1 / Projekt Nr. 205, K 13 Luzern, Reussportbrücke: Auf das Projekt wird verzichtet.

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

Pius Kaufmann: Dieser Antrag lag der VBK vor und wurde mit 9 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Hasan Candan: Das Projekt Reussportbrücke ist aus der Zeit gefallen und entspricht nicht mehr unseren Klima- und Umweltzielen. In den nächsten Monaten werden wir über die Zukunft der Mobilität befinden. Ich glaube, dass es nicht zukunftssträchtig ist, eine Autobahn direkt in ein städtisches Quartier zu führen. Deshalb bitte ich Sie, auf dieses Projekt zu verzichten. Ich habe heute schon mehrmals erwähnt, dass wir damit auch den Durchgangsbahnhof torpedieren. Wir senden damit das Signal nach Bern aus, dass wir beides wollen, nämlich mit dem Auto und dem Zug in die Stadt fahren. Bundesbern wird uns natürlich nicht beides gewähren. Deshalb müssen wir uns festlegen und uns für den Durchgangsbahnhof einsetzen. Ich bitte Sie, den Antrag zu unterstützen. Zum Schluss möchte ich der JUSO der Stadt Luzern wegen des Südzubringers gratulieren. Es liegt zwar kein Antrag vor, aber der Südzubringer wurde definitiv gestrichen. Vor zehn Jahren waren wir ebenfalls der Meinung, dass dieses Projekt unbedingt durchgeführt werden muss, obwohl

die JUSO schon damals erklärt hat, es sei nicht zukunftssträchtig. Es wäre schön, wenn wir nebst auf den Südzubringer auch auf die Spange Nord verzichten würden.

Urs Marti: Keiner will den Verkehr, aber alle wollen sich frei bewegen können, der eine mit dem Auto, der andre mit dem öV oder dem Velo. Es ist zwar der Zeitgeist, nichts in Kauf zu nehmen, aber alles Wünschbare für sich zu vereinnahmen. Das funktioniert in einer demokratischen Gesellschaft nur schlecht, und die Mitte-Fraktion verschliesst die Augen vor diesem Effekt nicht, sondern wird immer wieder darauf aufmerksam machen. Der Bypass und damit verbunden die Reussportbrücke sind wertvolle Bauteile der sicherlich auch künftig wichtigen Mobilität. Selbstverständlich müssen solche grossen Bauvorhaben auf die Umwelt abgestimmt sein. Hier im Bauprogramm mit einem einfachen Antrag einen derart tiefen Einschnitt zu tätigen, lehnen wir ab. Der Bypass ist ein dermassen wichtiges Projekt für die ganze Region, das auf keinen Fall gefährdet werden darf, gerade um den Nord-Süd-Verkehr geradlinig, staufrei und ohne starke Auswirkungen auf die Stadt zu führen. Die Reussportbrücke ist dazu unumgänglich. Aus den genannten Gründen lehnt die Mitte-Fraktion den Antrag ab.

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

Fabian Peter: Ihr Rat hat den Planungsbericht über die Spange Nord zustimmend zur Kenntnis genommen. Darin wurde unter anderem eine Bemerkung überwiesen, wonach das Projekt Reussportbrücke und die Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof in Abstimmung mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern weiterzuverfolgen sind. In diesem Sinn haben wir einen Vorschlag entwickelt, der Ihrem Beschluss entspricht. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 78 zu 32 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Kantonsratsbeschluss über das Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 98 zu 14 Stimmen zu.