

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 30. Januar 2024
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

A 78 Anfrage Steiner Bernhard und Mit. über die Planung und die Informationspolitik bei der «Umfahrung in Wolhusen» / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bernhard Steiner ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Bernhard Steiner: Wolhusen ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt im Westen des Kantons Luzern. Hier treffen drei wichtige Kantonsstrassen zusammen, und sie stellen die Verbindungen Richtung Luzern, Entlebuch, Willisau und Ruswil sicher. Deshalb bezeichnet man diesen Verkehrskreislauf auch als kleinen Bruder des Seetalplatzes. Die Verkehrssituation in Wolhusen ist seit Jahrzehnten angespannt und die Notwendigkeit von Verkehrsmassnahmen eigentlich unbestritten. Die Erwartungen der regionalen Bevölkerung, dass es in dieser Sache endlich vorwärtsgeht, sind entsprechend hoch. Wenn Sie jemand fragt, warum eine ganze Region in Wolhusen weiterhin jeden Tag im Stau steht und die langfädige Planung der Umfahrung Wolhusen mehr zu einem Beamtenbazar um Ökologie- und öV-Kapazitäten verkommt, sollten Sie sich unbedingt den Mantelerlass zur Gesamtmobilität nochmals durch den Kopf gehen lassen. Mit diesem Erlass wurden alle Instrumente zur Planung der Mobilität wie das Strassenbauprogramm, der öV-Bericht und das Radroutenkonzept aufgehoben. Bewährte Abläufe und Strukturen wurden aufgelöst und durch eine Gesamtstrategie Mobilität ersetzt. Die Folge davon ist, dass die Regierung im Fall von Wolhusen die sogenannte «Null+»-Variante mit einer deutlichen Reduzierung der Kapazität für den motorisierten Verkehr sogar als Lösung präsentiert. Im Gegensatz dazu hat die regionale Begleitgruppe aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung klar den Schluss gezogen, dass eigentlich nur eine Tunnellösung im Süden den Verkehrsfluss rund um Wolhusen verbessern kann. Ein bekannter Wolhuser hat mir vor Kurzem erzählt, dass bereits im Jahr 1955 über die Realisierung einer Umfahrung von Wolhusen debattiert wurde. Das war vor sage und schreibe 68 Jahren, nur hat sich in der Zwischenzeit die Zahl der Fahrzeuge im Kanton Luzern vervielfacht. Gemäss Stellungnahme der Regierung ist der Kanton durchaus willig, die dringend notwendige Umfahrung zu einem sprichwörtlichen Jahrhundertprojekt verstauben zu lassen. Es kann nicht sein, dass wichtige regionale Verkehrsprojekte jahrzehntelang auf die lange Bank geschoben werden. Die Bevölkerung hat längstens realisiert, dass die Bank wie die Nase von Pinocchio immer länger und das Vertrauen in die Regierung und die Verwaltung parallel dazu immer kleiner wird. Die Absicht, die Verkehrsplanung künftig flächendeckend nur noch nach dem Vier-V-Prinzip zu planen, lässt mich nur den Kopf schütteln. Mit etwas Humor könnte man diese vier V auch als «vermeiden,

verhindern, verzögern und verschleppen» interpretieren. Seien Sie doch ehrlich: Sie haben keine Bedenken, Milliarden in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur rund um die Stadt Luzern zu investieren. Aber wenn es darum geht, ein Verkehrsproblem zu lösen, das seit einem halben Jahrhundert besteht, zeigen Sie der westlichen Hälfte des Kantons Luzern die kalte Schulter und lassen die Bevölkerung weiterhin im Stau stehen. Die Regierung wäre gut beraten, die Anliegen der Bevölkerung aufzunehmen und die Verkehrsprobleme in Wolhusen verbindlich und definitiv anzugehen.

Guido Roos: Bernhard Steiner stellt berechnete Fragen zur Planung und zur Informationspolitik bezüglich der Umfahrung Wolhusen. Wie er ausgeführt hat, ist die Umfahrung in Wolhusen und im ganzen Entlebuch seit über 60 Jahren ein Thema. Bei diesem Verkehrsknotenpunkt kommen die drei Kantonsstrassen an einer topografisch sehr anspruchsvollen Lage zusammen. Deshalb handelt es sich tatsächlich um den kleinen Bruder des Seetalplatzes. Unser Rat hat im Dezember 2014 dem Regierungsrat den Auftrag zur Planung der Umfahrung Wolhusen erteilt. Anschliessend hat die Verwaltung mittels einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) entsprechende Varianten geprüft. Bei der ZMB hat der Kanton jedoch lediglich einen sehr engen Perimeter im Dorfkern Wolhusen und Wolhusen Markt geprüft und basierend auf diesem Perimeter die verschiedenen Auswirkungen möglicher Umfahrungsvarianten untersucht. Bei einem so engen Betrachtungsperimeter wird eine sinnvolle Lösung zugunsten einer Region von 80 bis 100 Millionen Franken immer schlechter abschliessen als die Variante Null+, obwohl diese über eine Dauer von 20 Jahren erwiesenermassen auch ungefähr 50 Millionen Franken kosten wird. Die eigentliche Funktion der Verkehrsdrehscheibe Wolhusen für das Entlebuch und den Raum Willisau-Wiggertal wurde bei der ZMB nicht berücksichtigt, was unserer Ansicht nach völlig falsch ist. Wenn wir am Seetalplatz so vorgegangen wären, hätten wir nur die Auswirkungen des Seetalplatzes auf die Zufahrtsstrassen von Emmen, Emmenbrücke, Littauerboden und Luzern berücksichtigt und nicht seine Auswirkungen auf den ganzen Kanton. Auch die volkswirtschaftliche Bedeutung für die Entwicklung der Regionen im Westen des Kantons Luzern wurde nicht berücksichtigt. Der vorliegende schnellstmögliche Realisierungsplan dauert der Bevölkerung viel zu lange. Die Bevölkerung ist nach über 60 Jahren Wartezeit nicht bereit, nochmals 20, 30 oder 40 Jahre zu warten. Ja, ich bin mir bewusst, dass die finanziellen Mittel für den Strassenbau beschränkt sind. Aber wir müssen investieren und Wege suchen, um entsprechende Projekte finanzieren zu können und die Sache so zu lösen, wie wir es beim Seetalplatz getan haben.

Sabine Wermelinger: Die Regierung hat einige Fragen zur Umfahrung Wolhusen beantwortet. Die Fragen wurden vor Bekanntgabe der Ergebnisse der ZMB des Kantons gestellt und betreffen vor allem den Zeitrahmen und die Informationspolitik bezüglich der Umfahrung Wolhusen. Aus Sicht der FDP-Fraktion wurden die Fragen grundsätzlich ausführlich beantwortet, wenn die Antworten nicht bereits bekannt waren. Ich durfte in der Begleitgruppe mitwirken und gehe auf einige Punkte ein. Die Regierung schreibt, dass die Variante Null+ in der Gesamtbetrachtung die höchste Punktzahl erreicht sowohl mit der fachlichen Gewichtung des Kantons als auch mit dem von der regionalen Begleitgruppe erarbeiteten Gewichtungsschlüssel. Bei den Umfahrungsvarianten erreicht die Südumfahrung die besten Werte. Die ZMB beurteilt die Projekte nach den drei Nachhaltigkeitskriterien Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft. Es gibt verschiedene Bewertungsmethoden, und Kosten und Nutzen sollen in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. In der Antwort der Regierung wird ausgeführt, dass mit der ZMB eine umfassende Analyse zum Verkehrsproblem in Wolhusen vorliegt. Zur Ortschaft Wolhusen mag das stimmen, aber der Bedeutung einer leistungsfähigen Strasse durch Wolhusen für die Regionen Entlebuch und

Willisau wird keine Rechnung getragen. Das wurde bei der Bewertungsmethode leider nicht beachtet und ist ein Systemfehler. Zu Recht erwähnt die Regierung zudem, dass mit den heute im Strassenbau einsetzbaren Mitteln eine Finanzierung eines so grossen Projektes vorläufig nicht realistisch ist. Die Mittel zur Strassenfinanzierung stammen aus den Strassenverkehrsabgaben, der Mineralölsteuer und der LSVA, auch aus dem Transitverkehr, der einst in Neuenkirch kontrolliert werden soll. Bei gleichbleibenden, respektive abnehmenden zweckgebundenen Finanzierungstöpfen sind die Wünsche und Anforderungen an den Strassenbau gestiegen. Sowohl behindertengerechte Haltestellen, die bis zu einer halben Million Franken kosten, und Radwege wurde bis jetzt meist in die Strassenbauprojekte integriert. Das dürfte die finanziellen Ressourcen geschont, jedoch die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes und des Radroutenkonzeptes von 1994 verzögert haben. Auch abgesehen von der Umfahrung Wolhusen macht die künftige Strassenfinanzierung Sorgen. Sowohl Strasseninvestitionen als auch Strassenunterhalt betreffen die ganze Bevölkerung. Die Pflege und Weiterentwicklung unserer Strasseninfrastruktur muss auch zukünftig gewährleistet sein.

Sarah Bühler-Häfliger: Die Umfahrung oder Nicht-Umfahrung Wolhusen bewegt. Die Tatsache, dass in Wolhusen drei Kantonsstrassen aus allen Richtungen zusammentreffen, macht begreiflich, dass nicht nur ein Dorf von der Verkehrsproblematik betroffen ist, sondern dass die ganze Region die Auswirkungen des gestörten Verkehrsflusses in Wolhusen spürt. So haben beispielsweise Ausweichrouten rund um Wolhusen an Bedeutung gewonnen. Wolhusen ist ein Verkehrsknotenpunkt. Entsprechend gross ist das Interesse, wie es mit der Verkehrsthematik weitergeht. Der Wunsch nach konkreten Informationen besteht. Das ist die Grundlage der ZMB, einer umfassenden Analyse der Verkehrssituation in Wolhusen, welche der Kanton in Auftrag gegeben hat. Der Prozess der ZMB hat bis jetzt einigen Aufwand verursacht. Auch Vertreterinnen und Vertreter der Bevölkerung wurden in der Begleitgruppe angehört. Nun liegt eine erste Empfehlung vor. Die berechtigte Frage lautet, wie es nun weitergeht, denn die Umfahrung Wolhusen liegt im Bauprogramm 2023–2026 in Topf C. Das heisst, dass noch kein Realisierungszeitpunkt geplant ist. Konkretes wird mit der Fertigstellung des Programms Gesamtmobilität bis Ende 2026 erwartet. In dieses wird zukünftig auch das Bauprogramm inklusive Priorisierungen einfliessen. Es stellt sich die Frage, wie verhältnismässig dieser ganze Prozess einer ZMB zu dem Zeitpunkt ist, wenn sich ein Projekt noch in Topf C befindet. Die Regierung erklärt, dass sich die Empfehlung der ZMB auf den Planungsstand 2040 und auf die finanzielle Lage des Kantons bezieht. Gegebenenfalls, wenn sich die Rahmenbedingungen ändern, könnte es zu einer Neubeurteilung kommen. Das letzte Wort in dieser Sache ist also noch nicht gesprochen. Umso wichtiger erscheint es mir, dass im weiteren Prozess auf die verschiedenen Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung eingegangen wird. Die Auswirkungen auf Klima und Umwelt müssen einbezogen werden, und die regionale Bedeutung des Verkehrsknotens darf nicht vergessen gehen, auch in Bezug auf den öV. Wir sollten uns zudem bewusst sein, dass die Mittel für solche Entlastungsprojekte auch in Zukunft von irgendwoher stammen müssen.

Hannes Koch: Die Antwort des Regierungsrates ist aus Sicht der Grünen Fraktion zufriedenstellend. Wolhusen ist ein wichtiges regionales Zentrum, in dem zahlreiche Mobilitätsströme zusammenkommen. Die Verkehrssituation am Eingangstor zum Entlebuch ist wie in vielen anderen Zentrumsgemeinden des Kantons geprägt durch Lärm und Staus zu Stosszeiten. Es besteht Handlungsbedarf. Wie bei vielen anderen wichtigen Infrastrukturprojekten braucht es einen längeren Schnauf, bis wirksame Massnahmen ergriffen werden können. Das Nadelöhr sind bekanntermassen die vorhandenen finanziellen Strassenbauressourcen. Die 110 Millionen Franken Projektkosten, die im Bauprogramm zur

Südfahrt prognostiziert werden, helfen sicher nicht bei einer schnellen Lösung der Probleme. Die vorliegende ZMB des Kantons zeigt klar, dass aus ökologischer, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Gesamtbetrachtung die Variante Null+ die wirksamste Lösung ist, um die Verkehrsprobleme in Wolhusen zu lösen. Dabei wird eine Verbesserung der Situation auf dem bestehenden Strassennetz vorgenommen, und der öV-Ausbau ist geplant. Wir sind positiv gestimmt, dass die beteiligten Projektpartner von Kanton, Gemeinden und Entwicklungsträger sich finden und zur Einsicht gelangen, dass letztlich diese Variante für Wolhusen und die gesamte Region der Weg in die Zukunft ist. So ist vielleicht auch eine Lösung der Verkehrsprobleme finanziell tragbar und vor allem rascher möglich. Die ZMB hat sich bewährt. Nur mit einer gesamtheitlichen Beurteilung können wir sichergehen, dass der Kanton die Steuergelder für Strassenbauprojekte auch wirklich wirtschaftlich einsetzt.

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

Fabian Peter: Ich verstehe die Unzufriedenheit über das Resultat der ZMB. Ich möchte aber auch kurz auf die Geschichte des Projektes eingehen. Wolhusen hat eine schwierige verkehrstechnische Situation. Sie haben vom kleinen Bruder des Seetalplatzes gesprochen. Was den Prozess angeht, so bin ich der Meinung, dass wir korrekt vorgegangen sind. Ihr Rat hat uns beauftragt, eine Umfahrung zu planen. Bereits vor 20 Jahren wurde eine solche geplant, das Projekt ist aber versandet. Die Gründe dazu sind mir nicht bekannt, aber ich gehe davon aus, dass das Projekt am Geld oder an der politischen Mehrheitsfähigkeit gescheitert ist. Wir haben nun verschiedene Umfahrungsvarianten geprüft: eine lange, eine kurze, eine mit Tunnel oder eine auf dem bestehenden Strassennetz. Dabei wurde die Bevölkerung intensiv mit einbezogen, und es wurden politische Gremien installiert. Das hat einiges an Geld gekostet. Man kann uns also nicht vorwerfen, dass wir im stillen Kämmerlein etwas gebastelt haben, sondern wir haben den Prozess von Anfang an transparent gemacht. Damals war man mit diesem Prozess einverstanden. Mit dem Ergebnis und der fachlichen Empfehlung – es ist eine fachliche Empfehlung und nicht die Haltung der Regierung – mit den angewandten Kriterien und den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit ist man grossmehrheitlich nicht zufrieden. Die Tunnelvariante, also die Variante SU1, wird bevorzugt. Für den politischen Prozess waren die Varianten SU1 und Null+ vorgesehen. Wenn ich nun aber Ihre Voten gehört habe, hätten wir vor drei Jahren besser nicht mit der Planung begonnen. Wir wussten damals schon, dass wir die Mittel für die Tunnelvariante nicht zur Verfügung haben. Deshalb bitte ich auch Ihren Rat, in Zukunft mit uns zusammen zu überlegen, für welche Projekte wir Mittel haben und welche wir planen und umsetzen können. Ansonsten lösen wir bei der Bevölkerung und dem Parlament nur Frust aus, weil wir etwas planen, für das wir kein Geld zur Umsetzung haben. Ich nehme die Diskussion mit, aber wir werden noch weitere Diskussionen führen müssen, auch mit anderen Regionen. Wir haben viel mehr Wünsche als Mittel, um alle Projekte finanzieren zu können. Zudem stellen die Ressourcen, die wir für die Umsetzung benötigen, noch eine weitere Herausforderung dar.