KANTON LUZERN

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 7. Dezember 2021
Kantonsratspräsident Bossart Rolf

A 541 Anfrage Candan Hasan und Mit. über den Schutz der landwirtschaftlichen Nutzflächen und die Klimaadaption durch Anpassung des Tempolimits und der Breite von Kantonsstrassen / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Hasan Candan ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Hasan Candan: Ich danke der Regierung für die Beantwortung meiner Anfrage. Ich bin damit teilweise zufrieden. Seit einiger Zeit passiert doch etwas im Kanton Luzern im Verkehrsmanagement, und auch in der ganzen Diskussion um das Temporegime hat sich viel geändert. Im letzten Halbjahr ist sehr viel passiert. Ich glaube, das alte Temporegime ist überholt, und das ist nicht nur die Meinung von urbanen Menschen, sondern auch von Menschen in verschiedenen Gemeinden, welche die Lebensqualität und den Klimaschutz hoch gewichten. Ich finde die Entwicklung sehr gut und auch, dass man hier entgegenkommt und die Gegebenheiten anpasst. Strassenbauprojekte sind meist seit Jahren oder Jahrzehnten projektiert, aber die Zeit vergeht, und die Gesellschaft und die Welt entwickeln sich weiter. Gerade im Kanton Luzern haben wir grosse Herausforderungen mit der Klimaanpassung und dem Klimaschutz zu bewältigen. Wir müssen schauen, dass wir die Böden nicht zu fest versiegeln und müssen sie entsiegeln. Wir müssen die Wärme entziehen und auch die Siedlungsentwässerungen für den Hochwasserschutz ermöglichen. Wir haben auch das Problem der knappen Flächen und des Bodens. Wir müssen unsere natürlichen Lebensgrundlagen und die Fruchtfolgeflächen besser schützen. Natürlich müssen auch der Verkehr und der Strassenbau ihren Beitrag dazu leisten. Ich glaube man ist auf dem richtigen Weg. Wenn ich in der Antwort der Regierung dann aber am Schluss lese, dass man das aufgrund des Klimaschutzes nicht unbedingt anpassen soll, finde ich, dass die Regierung ihre Haltung noch einmal überdenken sollte. In der Anfrage wurde gut ausgeführt, dass es sehr viele Abschnitte gibt, bei denen es keinen Sinn macht, das Pedal durchzudrücken und damit unnötigerweise auf kurzen Streckenabschnitten hohe Klimaemissionen zu schaffen. Wichtig ist auch, dass wir eine Verkehrsentwicklung mit immer mehr Verkehr und immer grösseren Fahrzeugen haben. Die Verteilung hat sich akzentuiert. Auf gewissen Strassen hat der Verkehr zugenommen, auf anderen ist er gleich geblieben. Die Strassen haben sich nicht weiterentwickelt, sie sind immer noch gleich breit. Ich schlage vor, dass man aufgrund des Klimawandels und des haushälterischen Umgangs mit dem Boden das Tempo reduziert. Ein sehr wichtiger Aspekt ist auch die Verkehrssicherheit. Wir haben die Strassen vor 20, 30 oder 40 Jahren gebaut für kleine und leichte Autos, als diese Normen noch Gültigkeit hatten und dies funktioniert hat. Jetzt haben wir Strassen, die viel zu eng sind, um die Verkehrssicherheit mit den neuen Autos und dem Verkehrsaufkommen noch zu gewährleisten. Deshalb müssen Sie daran interessiert sein, das Temporegime auch aus Gründen der Verkehrssicherheit anzupassen und das Tempo zu reduzieren, damit die

Unfallgefahr sinkt und die Sicherheit der Bevölkerung zunimmt.

Thomas Meier: Es kommt mir ein wenig vor wie ein buntes Potpourri mit den Zutaten Verlust von Kulturland, Verlust von Fruchtfolgeflächen, Bäume, die gefällt werden müssen, und das Ziel «Netto null 2050». Das alles wird einmal kräftig geschüttelt, und heraus kommt ein Gemisch, das sich gegen den motorisierten Individualverkehr richtet. Es stört auch bei dieser Anfrage, dass Velowege und Fussgängerwege in keiner Art und Weise erwähnt werden, denn diese brauchen auch Platz. Gerade in Städten wie Sursee oder in einem Dorf wie Oberkirch oder Adligenswil breiten sich Tempo-30-Zonen je länger je mehr aus und behindern den Verkehrsfluss und somit die vielen Handwerker, Logistiker und sonstigen Berufstätigen, die möglichst schnell und ohne Hindernis von A nach B kommen möchten. Mit all diesen Tempoherabsetzungen lautet das Credo bei uns schon bald: Wie komme ich am langsamsten von A nach B? Die Pizza vom Lieferdienst wird wohl bald kalt geliefert. Bezüglich des Zieles «Netto null 2050» im Individualverkehr stimmen die neuen Zulassungszahlen von «Auto Schweiz» zuversichtlich, sind doch in den letzten Monaten schon 25 Prozent aller Neuzulassungen Autos mit Elektroantrieb. Unser Dorfelektriker in Schenkon montiert pro Woche drei E-Ladestationen. Zu guter Letzt läuft bis Mitte Dezember noch die Vernehmlassung für den Gegenvorschlag zur Kulturlandschaftsinitiative, wo man sich auch noch tatkräftig eingeben kann. Die FDP ist mit den Antworten der Regierung zufrieden.

Judith Schmutz: Wir danken für die Beantwortung dieser Anfrage, sind aber von den Antworten nur teilweise überzeugt. Das Thema der Strassenbreite ist hier im Rat, aber auch in der zuständigen Kommission schon oft diskutiert oder in Voten angesprochen worden. In fast allen neuen Strassenprojekten werden Fahrbahnbreiten ausgebaut, unter anderem mit der Begründung, dass der Begegnungsfall Lastwagen und Lastwagen als Mass gilt. Das ist für uns aber nicht zufriedenstellend. Zumindest muss die Abwägung zwischen der Temporeduktion und dem Ausbau der Fahrbahnen genauer angeschaut werden. Es muss zumutbar sein, dass sich begegnende Fahrzeuge auch das Tempo reduzieren können, anstatt dass man die Fahrbahn automatisch verbreitert. Für uns ist die Begründung nicht zufriedenstellend, dass eine Fahrbahnbreite nicht von der Geschwindigkeit abhängen soll, sondern nur vom Begegnungsfall. Wir erwarten von der Regierung, dass man beim Temporegime, das von Hasan Candan angesprochen wurde, nochmals über die Bücher geht. Eine weitere Herausforderung beim Ausbau der Strassen ist der Verschleiss von Kulturland. Durch die Verbreiterung von Strassen wird immer mehr Kulturland versiegelt, und der ursprüngliche Nutzen geht verloren. Der Schutz unseres Kulturlandes muss bei der Planung des Ausbaus von weiteren Strassen besser berücksichtigt werden, das gerade auch im Hinblick auf den Klimabericht. Da wünschen wir uns mehr Unterstützung aus der Landwirtschaft. Die G/JG-Fraktion wird sich weiterhin gegen unnötige Verbreiterungen von Strassen wehren.

Josef Wyss: Ich schaue diese Anfrage aus Sicht des gesamten Ressourceneinsatzes an. Die Antworten der Regierung auf die Anfrage von Hasan Candan zeigen, dass der Kanton bei der Konzipierung durchaus einen gewissen Handlungsspielraum besitzt. Die Regierung schreibt: «Von den Regeln kann im Sinn einfacherer und kostengünstigerer Standards abgewichen werden, wenn die Verhältnisse es zulassen. [...] Abweichungen sind gemäss StrV gestattet, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird.» Ich stelle fest, dass wir von den Normen abweichen können, denn diese sind nicht verbindlich, sondern geben uns Handlungsempfehlungen ab. Nutzen wir diesen Handlungsspielraum wirklich aus? Nein, ich finde wir machen dies zu wenig. Da ich mich nicht nur im Kanton Luzern bewege, achte ich auch darauf, wie in anderen Kantonen mit den Normen umgegangen wird. Ich möchte mit Ihnen ein Beispiel teilen, welches aufzeigt, dass die Normen im Kanton Bern abweichend umgesetzt werden können. Vor unserem Produktionsstandort in Kirchberg wurde die Kantonsstrasse Lyssach–Kernenried saniert. Auf meiner Joggingrunde ist mir aufgefallen, dass der angelegte Grünstreifen 80 Zentimeter beträgt und deutlich schmaler ist als beim geplanten Projekt Neuenkirch–Nottwil. Nach einem Gespräch mit der für Verkehr und Infrastruktur verantwortlichen Dienststelle des Kantons Bern habe ich festgestellt, dass

die Gesamtbreite bei besagtem Strassenprojekt im Kanton Bern 9,6 Meter beträgt, beim Projekt Neuenkirch–Nottwil jedoch 11,3 Meter. Das sind 1,7 Meter auf 5 Kilometer, also 8500 Quadratmeter Kulturland, das hier im Kanton Luzern mehr benötigt wird. Die Begründung der Berner dazu war ganz lapidar: Sie würden eben den Interpretations- und Handlungsspielraum ausnützen. Es ist mir bewusst, dass ein Handeln, das von einzelnen Beispielen abgeleitet ist, sicher nicht so einfach ist, wie es klingt. Ich bin mir aber sicher, dass wir heute unsere Möglichkeiten nicht maximal ausnützen, dies zulasten von Kulturlandressourcen, aber auch von finanziellen Ressourcen. Ich rufe die Regierung auf, den Handlungsspielraum bei der Normenauslegung auszunützen, um ein Optimum zwischen Sicherheit und Ressourceneinsatz zu erreichen.

Für den Regierungsrat spricht Finanzdirektor Reto Wyss.

Reto Wyss: Ich komme zurück zur Anfrage A 526 von Toni Graber: Wir haben natürlich Verständnis dafür, dass man eine Entlastung vom Durchgangsverkehr wünscht und andererseits eine möglichst optimale Anbindung der Region, aber auch für den Durchgangsverkehr Richtung A 2. Die entsprechenden Arbeiten hinsichtlich einer Zweckmässigkeitsbeurteilung sind im Gange, die Vorarbeiten wurden gemacht. Ich muss Sie leider vertrösten, das Resultat wird vermutlich 2023 vorliegen. Das wird auch der Zeitpunkt sein, an dem die Entscheidung gefällt werden kann, welche der beiden Korridorvarianten die richtige ist. Die entsprechenden allfälligen Konsequenzen bezüglich Freihalteräume können erst dann entschieden werden. Bezüglich der Vision der Wiggertalbahn: Der Lead liegt hier beim Bund und nicht bei uns. Wir sind aber aufgrund der Frequenzen, die dort in Aussicht stehen, schon der Ansicht, dass diese vermutlich nicht eine allzu hohe Priorität geniessen kann. Zur Anfrage A 541 von Hasan Candan: Wir halten uns im Kanton Luzern an die Normen und nutzen dort, wo wir der Ansicht sind, dass es Sinn macht, auch den entsprechenden Spielraum aus. Bezüglich Geschwindigkeiten haben wir uns an die Vorgaben des Bundes im Strassenverkehrsrecht zu halten. Das tun wir, weil wir der Ansicht sind, dass das so Sinn macht. Bezüglich Erreichung der Klimaziele im Bereich Verkehr und Mobilität haben wir das Vorgehen im Klimabericht aufgezeigt. Die Diskussion dazu können wir im Januar führen. Eine Änderung der strassentechnischen Vorgaben auf Bundesebene zu verlangen, entspricht nicht unserer Intention. Daran arbeiten wir nicht, wir sind aber auch der Meinung, dass das nicht zielführend wäre. Wir stellen auch fest, dass beispielsweise die durch den Onlinehandel in den letzten Monaten wegen der Pandemie im Bereich der Mobilität verursachten Bedürfnisse ihren Niederschlag finden. Unsere Kantonsstrassenprojekte gestalten wir so, dass wir einerseits auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden Rücksicht nehmen und andererseits auch auf die raumplanerischen Gegebenheiten. Eine Abkehr vom bisherigen Vorgehen diesbezüglich ist bei uns nicht geplant.