



---

Kantonsrat

## KANTONS RATSPROTOKOLL

Sitzung vom 22. Oktober 2019  
Kantonsratspräsident Josef Wyss

### **B 2 B Änderung der Kantonsstrasse K 10, Hackenrüti-Bahnhof und Umgestaltung Bushof, Park-and-ride-Anlage, Gemeinde Wolhusen; Entwürfe zweier Dekrete über Sonderkredite - Dekret über einen Sonderkredit für die Umgestaltung des Bushofs und der Park-and-ride-Anlage, Gemeinde Wolhusen / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

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

Pius Kaufmann: Die VBK hat die Botschaft B 2 an ihren Sitzungen vom 23. August und 20. September 2019 beraten. Während das Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 10, Hackenrüti – Bahnhof, unbestritten war, gab das Dekret über einen Sonderkredit für die Umgestaltung des Bushofs und der Park-and-ride-Anlage zu Diskussionen Anlass. Eine Minderheit störte sich an der Tatsache, dass eine Klage des Vereins Hindernisfrei Bauen hängig ist, weil das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) nicht vollumfänglich eingehalten werden konnte. Die Mehrheit der Kommission folgte den Argumenten der Regierung. Die vorhandenen Platzverhältnisse beim Bahnhof Wolhusen lassen keine anderen Lösungen zu. Das Projekt ist gut und notwendig. Auch die Park-and-ride-Anlage ist wichtig. Der Kreisel ist aufwärtskompatibel, und das Projekt entspricht dem Bauprogramm. Das Eintreten auf die Vorlage war unbestritten. Die VBK stimmte dem Sonderkredit von 11,29 Millionen Franken für die Änderung der Kantonsstrasse einstimmig zu. Das zweite Dekret, der Sonderkredit von 3,845 Millionen Franken für die Umgestaltung des Bushofs und der Park-and-ride-Anlage, fand mit 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen ebenfalls Zustimmung. Ich bitte Sie, der VBK zu folgen.

Für die SVP-Fraktion spricht Armin Hartmann.

Armin Hartmann: Die SVP-Fraktion tritt auf die Botschaft B 2 ein und stimmt beiden Dekreten zu. Wir beurteilen die Situation in Wolhusen seit längerem als kritisch. Es ist unbestritten, dass die K 10 in einem schlechten Zustand ist und saniert werden muss. Die Einmündung der K 34 ist zu spitzwinklig und aus mehreren Gründen gefährlich für den motorisierten Individualverkehr, aber insbesondere für den Langsamverkehr. Auch beim öV besteht Handlungsbedarf. Die Anliegen der grundsätzlichen Weiterentwicklung des öV, der Behindertengleichstellung, aber auch Sicherheitsaspekte für die übrigen Verkehrsteilnehmer sind zu bereinigen. Alle diese Anliegen werden in den vorliegenden Projekten zweckmässig und wirtschaftlich umgesetzt. Eine Alternative sehen wir nicht. Die SVP unterstützt beide Projekte und möchte beim Strassenbauprojekt insbesondere die Aufwärtskompatibilität positiv herausstreichen.

Für die CVP-Fraktion spricht Hanspeter Bucheli.

Hanspeter Bucheli: Die vorliegende Botschaft B 2 beschreibt ein notwendiges und bei den

Wolhusern willkommenes Projekt. Mit einer Park-and-ride-Anlage und fünf Buslinien investieren wir in die Zukunft und in den ländlichen Raum. Die Aufwärtskompatibilität mit der Beseitigung des Bahnübergangs und der Umfahrung von Wolhusen sind weitere positive Merkmale dieses Bauwerks. Die Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes gibt bei den Bushöfen immer wieder zu reden. Im vorliegenden Projekt sind eine Kante von 22 cm und vier Kanten von 16 cm vorgesehen. Aufgrund der engen Radien ist es auch hier nicht möglich, alle Kanten auf 22 cm zu erhöhen. Im BehiG wird in Artikel 11 Absatz 1 die Verhältnismässigkeit beschrieben und konkretisiert. Es gibt dazu mehrere Verordnungen und Faktenblätter, die diesen Punkt aufgreifen. Das grösste Problem ist der Spielraum, den das Gesetz offenlässt. So kann immer wieder darüber diskutiert werden, was behindertengerecht und verhältnismässig ist. Die CVP ist der Meinung, dass beim Bushof Wolhusen das Möglichste getan wurde und ein gutes Projekt vorliegt. Die CVP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt den beiden Dekreten zu. Den Rückweisungsantrag lehnt die CVP-Fraktion ab.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Die FDP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein. Mit der Sanierung der K 10 zwischen dem Bahnhof Wolhusen und der Hackenrüti kann eine der unfallreichsten Stellen des Kantons entschärft werden. Der neue Kreisel soll die Rückstaus vermindern und den Verkehrsfluss verbessern. Mit dem Neubau der Radverkehrsanlagen und der Trottoirs wird das Strassenbauprojekt auf diesem Perimeter komplettiert. Der Umbau des Bahnhofplatzes macht im Zuge der Strassensanierung Sinn. 31 zusätzliche Parkplätze optimieren die Park-and-ride-Anlage. Der Bahnhofplatz wird neu strukturiert, und nach dem Umbau gibt es dort keinen motorisierten Individualverkehr mehr. Der Bushof erhält neu fünf Bushalteanten. Dass nicht sämtliche Kanten die gewünschte Höhe von 22 cm aufweisen können, ist nicht optimal. Doch aufgrund der Platzverhältnisse erachten wir diese Lösung als vertretbar und verhältnismässig. Die FDP-Fraktion stimmt den beiden Dekreten zu.

Für die SP-Fraktion spricht Isabella Schwegler-Thürig.

Isabella Schwegler-Thürig: Zu Projekt 1: Die Wichtigkeit des Bahnhofs Wolhusen als Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen und den Individualverkehr für die Regionen Entlebuch sowie Luzerner Hinterland und Willisau ist unbestritten. Die aktuelle Verkehrssituation ist unbefriedigend und zeitweise auch gefährlich. So sind lange Staus keine Seltenheit, und rund um das Bahnhofgebiet ist die Sicherheit für den Langsamverkehr sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger nicht mehr gewährleistet. Das Kantonsstrassenprojekt ist auf 11,29 Millionen Franken veranschlagt und umfasst im Wesentlichen das Erstellen von Radverkehrsanlagen und den Neubau eines Kreisels bei der Einmündung der K 34, koordiniert mit der Sanierung der Kantonsstrasse K 10. Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer, sowie für eine Verbesserung des Verkehrsflusses für den Individual- wie auch den öffentlichen Verkehr sind aus unserer Sicht sinnvoll und notwendig. Die SP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein, unterstützt den Vorschlag der Regierung und stimmt dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 10, Hackenrüti – Bahnhof, Gemeinde Wolhusen, zu. Zu Projekt 2, der Umgestaltung des Bushofs und der Park-and-ride-Anlage: Parallel und koordiniert zum Kantonsstrassenprojekt wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wolhusen das Projekt Bushof und Park-and-ride-Anlage ausgearbeitet. Für dieses Teilprojekt liegt die Bauherrschaft bei der Gemeinde Wolhusen. Der Kanton soll sich mit 3,845 Millionen Franken daran beteiligen. Der Ausbau der Park-and-ride-Anlage entspricht dem stetig wachsenden Bedürfnis der Bevölkerung, so weit wie nötig individuell, so weit wie möglich mit dem öV vorwärtszukommen. Die Bahnlinien Luzern–Wolhusen–Bern und Langenthal–Willisau–Wolhusen sowie ab Dezember fünf Buslinien werden am Bahnhof Wolhusen zusammengeführt. Dazu fehlen jedoch die beiden zusätzlichen Halteanten, und die vorhandenen Haltestellen entsprechen mit 15 cm Kantenhöhe nicht mehr den heutigen Anforderungen. Wolhusen ist Spitalstandort, und der Bahnhof wird auch durch Patienten und Spitalbesucher zusätzlich frequentiert. Die SP bemängelt, dass bei der Planung des vorliegenden Projekts zu viele Einschränkungen

zulasten von Menschen mit Behinderungen gemacht werden. Die bei vier von fünf Bushaltestellen geplante Kantenhöhe von 16 cm ist laut Behindertengleichstellungsgesetz eine eindeutig formulierte Benachteiligung, denn erst eine Kantenhöhe von 22 cm ermöglicht Rollstuhlfahrern ein eigenständiges Ein- und Aussteigen. Diese Höhe soll beim vorliegenden Projekt gerade einmal bei einer Haltestelle realisiert werden. Zum anderen ist es aus unserer Sicht nicht zumutbar, wenn Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen oder Reisende mit einer Gehhilfe einen rund 300 Meter langen Umweg in Kauf nehmen müssten, um vom Zuggerron zum Busbahnhof zu gelangen. Es gibt heute genügend technische Möglichkeiten, wie zum Beispiel Treppenlifte oder Liftanlagen, und die Schweiz verfügt erfreulicherweise über innovative Unternehmen, welche massgeschneiderte Lösungen anbieten können. In einer Gesellschaft, in der immer mehr Menschen mit Behinderungen mit dem öV unterwegs sind, um einer Arbeit nachzugehen oder am sozialen und kulturellen Leben teilzuhaben, sollen öffentliche oder mit öffentlichen Geldern mitfinanzierte Bauten ganz besonders die Bedürfnisse Benachteiligter abdecken und zumindest die gesetzlichen Bestimmungen erfüllen. Aus diesem Grund beantrage ich im Namen der SP-Fraktion die Rückweisung des Dekrets über einen Sonderkredit für die Umgestaltung des Bushofs und der Park-and-ride-Anlage, Gemeinde Wolhusen, mit dem Auftrag, die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes vollumfänglich einzuhalten.

Für die G/JG-Fraktion spricht Andreas Hofer.

Andreas Hofer: Beim Projekt Kantonsstrasse K 10, Hackenrüti – Bahnhof, Gemeinde Wolhusen, handelt es sich mit gut 12 Millionen Franken um ein sehr teures Projekt. In diesem Fall stimmt aber für die G/JG-Fraktion das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Wir begrüßen es, dass die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Langsamverkehr, massiv verbessert wird. So werden Radweglücken geschlossen und Fussgängerübergänge mit Mittelinseln sicherer gemacht. Die G/JG-Fraktion stimmt dem Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K 10, Hackenrüti – Bahnhof, Gemeinde Wolhusen, zu. Nun zum Dekret über einen Sonderkredit für die Umgestaltung des Bushofs und der Park-and-ride-Anlage in der Gemeinde Wolhusen: Bei diesem Projekt ist nicht der Kanton Bauherr, sondern die Gemeinde Wolhusen. Der Kanton leistet aber mit rund 3 Millionen Franken den grössten Beitrag an dieses Projekt. Wir begrüßen es, dass mit dem neuen Bushof die unhaltbaren Zustände beim Bahnhof Wolhusen weitgehend beseitigt werden. Die Sicherheit für die Fussgänger wird massiv verbessert. Wir begrüßen auch die geplante Park-and-ride-Anlage mit Veloparkplätzen, Behindertenparkplätzen und zwei Car-Sharing-Parkplätzen. Wir sind erfreut, dass der öV im Korridor Luzern West ausgebaut wird und somit der ganze Kanton, aber vor allem die Stadt Luzern vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Wir befürworten den neuen Busbahnhof grundsätzlich. Trotzdem unterstützen wir den Rückweisungsantrag der SP. Gemäss der vorliegenden Botschaft erfüllt die Bushaltestelle heute das BehiG in keiner Art und Weise. Nach dem Neubau wird das weiterhin der Fall sein. Von fünf Haltekanten erfüllt nur gerade eine die Erfordernisse des BehiG. Beeinträchtigte oder ältere Menschen müssen einen grossen Umweg machen, um den Perron zu wechseln. Vor allem diese Situation ist sehr stossend. Es ist nicht verständlich, warum bei einem Neubau kein vollständig behindertengerechter Bushof gebaut wird. Uns ist es klar, dass nicht alle Haltekanten auf die verlangte Höhe von 22 cm angepasst werden können. Die Platzverhältnisse sind sehr eng, und wegen der Fahrradien der Busse ist es eine grosse Herausforderung. Durch den Bau eines Lifts könnte jedoch das Wechseln der Perrons für Menschen mit Behinderungen massiv vereinfacht werden. Aus diesem Grund unterstützen wir den Rückweisungsantrag der SP.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt beiden Dekreten zu. Die K 10 beim Bahnhof Wolhusen hat einige Mängel, die zur Auslösung des vorliegenden Projekts führten: Die spitzwinklige Kreuzung mit der K 34 von Ruswil her ist gefährlich und wenig leistungsfähig. Zudem fehlen Anlagen für den Langsamverkehr. Weiter ist die K 10 in einem schlechten Zustand und sanierungsbedürftig. Das Kantonsstrassenprojekt behebt diese Mängel mit richtigen Radverkehrsanlagen, dem Neubau eines Kreisels und mit der

Sanierung der Strasse. Die GLP-Fraktion begrüsst es, dass die Velowege vervollständigt werden und die Sicherheit erhöht wird, und stimmt daher dem Kredit von 11,29 Millionen Franken zu. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden neu fünf statt wie heute drei Buslinien den Bahnhof Wolhusen anfahren. Darum sollen der Bushof und als Folge davon die Park-and-ride-Anlage umgestaltet werden. Ich kenne Bahnhofplatzprojekte und kann bestätigen, dass diese immer komplex und schwierig sind. Es hat viele Beteiligte mit vielen divergierenden Interessen. Es braucht lange Abklärungen und viele Sitzungen. Das ist neben dem Bau unter Betrieb der Grund für die relativ hohen Honorarkosten. Eine weitere Herausforderung beim Bau des neuen Bushofs ist die enge Platzsituation. Es ist zu eng, um alle Buskanten behindertengerecht mit 22 cm Anschlag bauen zu können, denn es braucht dazu lange, gerade Busanfahrten. Das Projekt macht mit einer Kante von 22 cm und vier Kanten von 16 cm das, was möglich ist. Dieses Beispiel zeigt, dass bei bestehenden Bauten die behindertengerechte Umsetzung eine Herausforderung ist und an ihre Grenzen stösst. Grenzen wird es aber immer geben, auch wenn man 100 Millionen Franken investieren würde. Trotzdem muss die Verhältnismässigkeit gewahrt bleiben. Die GLP-Fraktion stimmt dem Kredit von 3,845 Millionen Franken zu.

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

Fabian Peter: Mit der Sanierung der Kantonsstrasse K 10 setzen wir dringliche Massnahmen um und erhöhen dadurch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Im Gegensatz zum Bushof ist dieser Teil der Vorlage unbestritten. Der Bushof Wolhusen ist wichtig für die öV-Entwicklung in der Region. Der Bushof soll kundenfreundlicher werden, als es bis anhin der Fall ist. Zudem fahren in Zukunft zusätzliche Buslinien den Bahnhof Wolhusen an. Ich bin András Özvegyi dankbar für sein Votum, schliesslich ist er Fachmann auf diesem Gebiet und spricht aus der Praxis. Ich bin nicht erfreut darüber, dass nicht alle fünf Bushalteanten eine Höhe von 22 cm aufweisen, aber leider ist es nicht anders möglich. Um ausführlicher auf das Projekt eingehen zu können, habe ich eine zusätzliche Sitzung mit zwei SP-Kantonsräten sowie Fachpersonen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur durchgeführt. Das Gelände mit der Bahnlinie, dem Bahnhof, der Kantonsstrasse, zwei Häusern und dem Wald lässt keinen Spielraum zu. Man hat wohl verschiedene Varianten überprüft, aber auch die SBB hat ihre Interessen und Vorschriften, die es zu berücksichtigen gilt; so braucht es zum Beispiel weiterhin einen Güterumschlagplatz. Auch der Verkehrsverbund Luzern hat seine Interessen, die er umgesetzt haben will, und private Eigentümer sind vom Projekt betroffen. Es war eine grosse Herausforderung, die verschiedenen Interessen unter einen Hut zu bringen. Der Verein Hindernisfrei Bauen hat Einsprache erhoben. Bei den Einspracheverhandlungen konnte man sich nicht einigen. Weil die Bushub-Projekte in Ebikon und Wolhusen aufgrund dieser Einsprachen blockiert sind, habe ich veranlasst, dass wir im November nochmals ein Gespräch führen. Inzwischen ist mir aber bekannt, dass es aus rechtlicher Sicht unklar ist, ob die Verhältnismässigkeit bei Neubauprojekten auch zur Anwendung kommt. Der Verein Hindernisfrei Bauen ist der Meinung, dass bei Neubauten keine Verhältnismässigkeit gilt. Der Kanton hingegen führt auch bei Neubauten die Verhältnismässigkeit ins Feld. Aufgrund der unklaren Rechtslage wird wohl ein Gericht über das Projekt befinden müssen. Ich bin deshalb der Meinung, dass der Rückweisungsantrag nichts bringt. Je nach Gerichtsentscheid wird das Projekt wie geplant umgesetzt, oder wir müssen es von Grund auf überarbeiten und abklären, ob es überhaupt bewerkstelligt werden kann. Für die 300 Meter lange Rampe vom Zugperron zum Bushof ist die SBB verantwortlich. Mit einem Lift könnte Abhilfe geschaffen werden. Bei einem Treffen mit Andreas Meyer von der SBB habe ich darum gebeten, dass die SBB den Einbau eines Lifts nochmals überprüfen soll. Die SBB hat ihre Regeln, ab welchen Frequenzen sie den Einbau eines Lifts als verhältnismässig betrachtet. Anscheinend war in Wolhusen diese Verhältnismässigkeit bisher nicht gegeben. Ich bitte Sie, den beiden Dekreten zuzustimmen und den Abweisungsantrag abzulehnen.

Antrag Isabella Schwegler-Thürig: Rückweisung.

Isabella Schwegler-Thürig: Ich halte an meinem Rückweisungsantrag fest. Wenn der Kanton fast 4 Millionen Franken in ein Projekt investiert, sollten gerade Menschen mit

Behinderungen auch davon profitieren. Für mich spielt es keine Rolle, wenn die Haltekante 5 cm tiefer ist. Für einen Menschen im Rollstuhl kann das aber bedeuten, dass er auf das Busfahren verzichten muss. Ich bitte Sie, meinem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

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

Pius Kaufmann: Der VBK lag kein Rückweisungsantrag vor.

Hasan Candan: Die Regierung hat Bereitschaft gezeigt, mit uns über diese Problematik zu diskutieren, dafür bedanken wir uns. Die SBB und der Verkehrsverbund Luzern spielen tatsächlich auch eine Rolle bei diesem Projekt. Der Service public soll für alle zugänglich sein, auch für Menschen mit Behinderungen oder ältere Personen. Die aktuelle Situation haben wir auch dem neoliberalen Bundesrat zu verdanken, dessen Sichtweise sich in den staatsnahen Betrieben eingeschlichen hat. Wenn nur noch die Frequenz zählt, baut die SBB wohl bald nur noch Lifte in Bahnhöfen der Kantone Zürich oder Bern ein. Die SP überlegt sich deshalb, eine Standesinitiative einzureichen, damit die SBB den Anliegen der ganzen Schweizer Bevölkerung Rechnung zu tragen hat. Das Projekt in Wolhusen ist tatsächlich komplex. Wir sind aber der Meinung, dass es an einem Ort wie Wolhusen mit einem Spital und verschiedenen Behinderteninstitutionen nicht angebracht ist, eine 300 Meter lange Rampe zu bauen. Mit einem Lift könnte diesem Problem Abhilfe geschaffen werden. Zudem wäre es möglich gewesen, eine Haltestelle zu versetzen. Das war aber nicht erwünscht, weil dort Parkplätze zum Ein- und Aussteigen vorgesehen sind. Es wäre angebracht, das Projekt in Wolhusen nochmals zu prüfen, damit es den Vorgaben des BehiG entspricht.

Hanspeter Bucheli: Eine 22 cm hohe Haltekante erlaubt einen vollständig ebenen Einstieg. Bei einer Kante von 16 cm muss ein Absatz von 6 cm überwunden werden. Wir diskutieren hier also über 6 cm.

Michael Ledergerber: Ein Rollstuhlfahrer kann 6 cm mehr schlichtweg nicht überwinden. Diese 6 cm beeinflussen die Mobilität von Menschen mit Behinderungen. Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement versucht wirklich, sich für die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen einzusetzen. Leider sieht es in der Praxis aber anders aus. Der Bushub in Ebikon kann nicht gebaut werden, weil eine Einsprache hängig ist, ebenso in Wolhusen. Zudem musste bei verschiedenen Projekten nachgebessert werden, zum Beispiel bei der Haltestelle Mattenhof. Bei diesen Projekten geht es immer um die Verhältnismässigkeit. Weil die rechtliche Situation nicht klar ist, wartet man das entsprechende Bundesgerichtsurteil ab. Wir gehen klar davon aus, dass bei Neubauten im öffentlichen Verkehr das Argument der Verhältnismässigkeit nicht gilt. Gemäss BehiG muss der öV in der Schweiz bis 2024 autonom sein. Wir sprechen hier also von einer gesetzlichen Vorgabe. Der Kanton Luzern könnte als gutes Beispiel vorangehen, anstatt einfach das Bundesgerichtsurteil abzuwarten.

Marcel Omlin: Auch Behinderte sollen das Recht haben, mobil zu sein und den öV zu benutzen. Die Auto AG Rothenburg bedient verschiedene nicht behindertengerechte Haltestellen. In diesen Fällen ist der Buschauffeur beim Ein- und Aussteigen behilflich. Regierungsrat Fabian Peter hat erklärt, dass es beim vorliegenden Projekt aus rein topografischen Gründen keine anderen Möglichkeiten gibt. Wir diskutieren hier also über ein Problem, das wir nicht lösen können.

Martin Birrer: Bei einem Neubau müssen die Vorgaben des BehiG selbstverständlich eingehalten werden. Wir sprechen hier aber nicht von einem Neubau, sondern von einem Umbau. In Wolhusen lässt die Topografie keine anderen Möglichkeiten zu.

Sara Muff: Es ist für einen Menschen im Rollstuhl äusserst unangenehm, wenn er beim Ein- und Aussteigen auf Hilfe angewiesen und dadurch exponiert ist. Zudem wird der Betrieb verzögert.

Michael Ledergerber: Bei Hochbauten, wie beispielsweise einem Verwaltungsgebäude, ist es klar, dass diese barrierefrei sein müssen. Bei Infrastrukturbauten im öV ist es nicht immer klar. Im Fall von Wolhusen kann aber von einem Neubau gesprochen werden.

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

Fabian Peter: Ich komme nochmals auf die Höhe der Haltekanten zurück: Die Haltestellen mit einer Kantenhöhe von 22 cm sind doppelt so lang wie die Haltestellen mit einer

Kantenhöhe von 16 cm. Der Bus kann sonst nicht wegfahren, denn er hat zu wenig Platz zum Ausholen. Dieses Problem haben wir in Wolhusen. Wir haben aber keinen zusätzlichen Platz, weil die SBB einen Güterumschlagsplatz braucht. Es ist wichtig, dass auch Menschen im Rollstuhl den öV selbständig benutzen können, ohne auf fremde Hilfe angewiesen zu sein. Im vorliegenden Projekt lässt aber die Topografie keine anderen Möglichkeiten zu. Wir waren uns auch darin einig, dass es Menschen mit verschiedenen Behinderungen gibt; Sehbehinderte haben zum Beispiel ein Problem, hohe Stufen zu überwinden. Der Neubau ist durch die Einsprache verzögert, voraussichtlich kommt es zu einem Gerichtsentscheid. Wir könnten aber zumindest das Provisorium bauen, damit wir die fünf Buslinien bedienen können. Ich bitte Sie daher, den Rückweisungsantrag abzulehnen und dem Dekret zuzustimmen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 77 zu 32 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Umgestaltung des Bushofs und der Park-and-ride-Anlage, Gemeinde Wolhusen, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 84 zu 26 Stimmen zu.