



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 8. Mai 2018  
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalman-Bieri

### **B 108 Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern; Entwurf Dekret über einen Sonderkredit für die Projektplanung / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Das Ratsmitglied Urban Frye befindet sich bei den als Paket behandelten Traktanden 4 bis 7 (Botschaft B 108 sowie die Anfragen A 328, A 346 und A 413) im Ausstand.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.

Rolf Bossart: Die VBK hat die Vorlage an zwei Informations- und einer Beratungssitzung behandelt. Die zwei Informationssitzungen dienten dazu, dass die gestellten Fragen aus der ersten Sitzung aufbereitet und beantwortet werden konnten. Dazu wurden umfassende Dokumentationen erarbeitet, mitunter die Beantwortung von Fragen aus den ersten beiden Sitzungen. Ein Rückweisungsantrag wurde mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt, und demzufolge konnte die Botschaft behandelt werden. Der beantragte Planungskredit von 6,5 Millionen Franken umfasst die Planungskosten bis zur öffentlichen Auflage inklusive Bewilligungsphase. Die Planungsarbeiten sind auf das Nationalstrassenprojekt Bypass Luzern 2018–2021 abgestimmt. Mit dem Bypass Luzern wird ein Engpass des Nationalstrassennetzes beseitigt. Die Finanzierung erfolgt durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds. Bypass und Spange Nord sind zentrale Projekte für die zukünftige Verkehrsentwicklung im Raum Luzern, welche auf aktuellen Planungsgrundlagen wie dem Strassen- und Agglomerationsprogramm basieren. Diesem Programm hat auch die Stadt Luzern zugestimmt. Ich verzichte hier auf die ausführlich dokumentierten Zahlen einzugehen, welche in der Botschaft und in den verschiedenen Dokumentationen nachzulesen sind. Während die einen auf diese Zahlen bauen, sind die anderen der Ansicht, dass die prognostizierten Zukunftszahlen nicht korrekt sind. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Stadt nehme zugunsten des öV eher ab. Zudem werde die Stadt ohnehin schon heute über die „Stadtautobahn“ entlastet, und die oftmals zitierte Entlastung über die Seebrücke sei nicht korrekt. Zugunsten des Projekts wurden etwa die nachfolgenden Gründe genannt: Es sei eine Lösung der Gesamtverkehrsherausforderungen um die Stadt, für die Stadt und die Agglomeration. Bypass und Spange Nord, welche auch vom Bund unterstützt werden, lösten ganzheitlich Probleme. Kompromisse seien gefragt und mit diesem Projekt auch aufgezeigt; mit diesem Planungskredit werde aber noch kein Ja oder Nein zur Spange Nord stipuliert. Das Zentrum werde vom MIV entlastet und der Verkehr effizient und flüssig auf die Autobahn geführt. Die baulichen Massnahmen führten zu einem Gewinn für den öV und den Langsamverkehr. Die Vertreter von Gewerbe und Tourismus der Stadt Luzern hätten sich positiv zum Projekt geäussert. Es gehe um den Nutzen der ganzen Stadt und Agglomeration mit über 200 000 Einwohnerinnen und Einwohnern; dieser Nutzen könne nicht allein auf die Seebrücke reduziert werden. Demgegenüber wurde argumentiert: Ein Marschhalt sei dringend angezeigt, um vorab Alternativen (Varianten) aufzuzeigen. Ein veraltetes Projekt solle man nicht weiterführen, und

es gebe genügend Beispiele, wonach aus angedachten Projekten nach entsprechend vergangener Zeit und der Prüfung von anderen Lösungen gute beziehungsweise bessere Projekte entstanden seien. Sharingkonzepte zum Brechen der Spitzenzeiten seien – und dies im Zeitalter der Digitalisierung – gar nicht geprüft worden. Bei dieser Variante resultiere gar keine eigentliche Umfahrung, und in der Agglomeration seien eher Rückschritte zu verzeichnen (Stichwort Modalsplit). Es sei überhaupt nicht nachvollziehbar aufgezeigt worden, wie die Verkehrsumlagerungen stattfinden sollen. Lärmgrenzwerte würden teilweise massiv überschritten, und bei rund 80 Eigentümern stünden Enteignungen an. Langwierige Prozesse seien vorprogrammiert. Schlussendlich wurden neben verschiedenen abgelehnten Anträgen die Kommissionsanträge der VBK mit 13 zu 0 Stimmen überwiesen: eine Variantenprüfung, zum Beispiel die Untertunnelung Schlossberg–Knoten Sedel, der Verzicht auf den Bau Fluhmühlebrücke oder der Verzicht auf die Spange Nord und die Erarbeitung eines Informations- und Kommunikationskonzeptes sowie die Aufnahme von Gesprächen mit den betroffenen Anwohnern der Quartiere. In der Schlussabstimmung stimmte die VBK der Vorlage, wie sie aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 10 zu 3 Stimmen zu. Wir bitten Sie, der Kommission zu folgen.

Für die CVP-Fraktion spricht Stefan Roth.

Stefan Roth: Strassenbauvorhaben haben nicht nur eine lange Vorlaufzeit, sondern sie wecken jeweils auch grosse Emotionen, denken Sie nur an die Verkehrsführung am Seetalplatz in Emmen oder die Strassenliniendiskussion bei der Chrutacherbrücke in Flühli im Entlebuch. Beide haben im Vorfeld zu Recht grosse Gefühlsbewegungen geweckt. Solche Emotionen erfolgen nun auch zu Recht und nachvollziehbar beim Planungskredit zur Entlastungsstrasse im Norden der Stadt Luzern. Die Spange Nord beschäftigt uns nicht erst heute. Der Bypass Luzern mit der Umfahrungsstrasse und den Massnahmen für den öffentlichen Verkehr ist einerseits als Schlüsselmassnahme in verschiedenen Agglomerationsprogrammen seit Langem definiert und andererseits auch im aktuellen Kantonsstrassenbauprogramm im Topf C als Bestandteil des Gesamtverkehrssystems gelistet. Für die CVP bilden die Projekte Bypass und Spange Nord einen wichtigen Bestandteil für die Lösung der heutigen Gesamtverkehrsprobleme in der Stadt und in der Agglomeration mit Auswirkungen auf beziehungsweise einem Nutzen für den ganzen Kanton Luzern. Mit der Umfahrung Nord und dem Bypass wird das Stadtzentrum vom motorisierten Individualverkehr entlastet. Man schafft dadurch Raum für den öffentlichen Verkehr. Durchgehende Busspuren von Kriens bis zum Luzernerhof werden ermöglicht. Eine optimale Erreichbarkeit des Stadtzentrums ist auch Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantonshauptortes. Die Stadt Luzern kann dadurch ihre Rolle als Wirtschaftsmotor des Kantons weiter ausüben. Mit der Umleitung des Autoverkehrs um den Stadtkern werden der öV und der Langsamverkehr gefördert, also auch ein zentrales Anliegen der städtischen Verkehrspolitik. Es geht heute nicht um ein Ja oder Nein zur Spange Nord. Es geht um einen Planungskredit, beinhaltend die detaillierte Beantwortung aller noch offenen Fragen, den Miteinbezug alternativ vorliegender Ideen in die Projektphase sowie den kommunikativen Einbezug der betroffenen Quartiere. Der Planungskredit zur Spange Nord ist in der Botschaft B 108 zu knapp abgebildet. Aus diesem Grund wurden von der VBK über 50 Fragen zusätzlich schriftlich eingereicht. Die Antworten der Verwaltung sind sehr detailliert ausgefallen. Die CVP ist der Auffassung, dass wir uns nun ein umfassenderes Bild zur aktuellen Ausgangslage machen können. Die Stadt Luzern unterstützte im Grundsatz das Gesamtsystem Bypass als übergeordnete Massnahme im Agglomerationsprogramm Luzern und anerkannte die damit verfolgten Ziele. Die CVP nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass die Stadt Luzern das Projekt Spange Nord bereits zum heutigen Zeitpunkt definitiv ablehnt. Eingebettet zwischen Sonnenberg und Vierwaldstättersee ist allein schon die geografische Lage Luzerns ein Nadelöhr – eine anspruchsvolle Ausgangslage für verkehrliche Anliegen. Die städtische Mobilitätsstrategie sagt aus, dass sie grundsätzlich kompatibel mit den grossen Verkehrsinfrastrukturprojekten sei. Wenn dem so ist, dann brauchen Stadt und Kanton eine Ermöglichungsstrategie mit beidseitigem Willen zu einem stadt- und quartierverträglichen Kompromiss. Während der

Bypass unbestritten ist, regt sich gegen die Spange Nord Widerstand von Betroffenen aus den tangierten Quartieren. Auch die CVP hat zur Spange Nord tatsächlich einige zentrale Fragestellungen, die im weiteren Planungsprozess näher geprüft werden müssen. Wir wollen jedoch nicht heute einen Abbruch der Planung, sondern eine sorgfältige, verantwortungsvolle und stadtverträgliche Weiterbearbeitung des Projekts. Wichtig ist uns dabei die Stadt- und Quartierverträglichkeit. Die Sorgen und Ängste Direktbetroffener wollen wir ernst nehmen. Den Wunsch nach Dialog und einer optimalen Information und Kommunikation können wir gut nachvollziehen, und die vertiefte Prüfung alternativer Untertunnelungen oder Einhausungen fordern wir ein. Die CVP erwartet im Sinn eines umfassenden Reportings, dass die VBK periodisch über den Planungsstand der einzelnen umzusetzenden Aufträge gemäss Beschlusstext und über die Kommunikationsmassnahmen informiert wird. Die CVP will eine attraktive Stadt zum Wohnen, für den Tourismus, für die Kultur und für die Wirtschaft. Die Erreichbarkeit der Stadt ist dabei eine der zentralen Grundvoraussetzungen, dies auch für die Agglomeration und für die Landschaft. Die Anträge der VBK unterstützen wir. Diese sind für die CVP unverzichtbare Voraussetzungen für den weiteren Planungsprozess hin zu einer Ermöglichungsstrategie. Die CVP tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.

Für die SVP-Fraktion spricht Daniel Keller.

Daniel Keller: Die Stadt Luzern, die umliegenden Agglomerationsgemeinden, aber auch die umliegenden Autobahnen müssen dringend vom zunehmenden Verkehr entlastet werden. Der Verkehr nimmt nicht nur im öV-Bereich zu, durch das stetige Bevölkerungswachstum haben wir auch höhere Frequenzen beim MIV, insbesondere auf der betroffenen Y-Achse Luzern–Zug–Sursee. Durch die Realisierung der Entlastungsstrasse Spange Nord schaffen wir mehr Raum und Kapazitäten für den öV im Zentrum von Luzern. Wir schaffen auch noch mehr Platz für den Langsamverkehr – die Fussgänger und Velofahrer. Es liegt auf der Hand, dass der geplante Bypass nur in Verbindung mit einer leistungsfähigen Entlastungs- und Umfahrungsstrasse seine Wirkung entfaltet. In den nächsten zehn bis zwölf Jahren wird sich der Verkehr beim Reussporttunnel von 95 000 auf 110 000 Fahrzeuge pro Tag erhöhen. Bereits ohne Störungen durch Unfälle oder Pannenfahrzeuge leidet die Bevölkerung schon heute unter den enormen Staus im Raum Luzern auf der A 2 und A 14. Alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere das Gewerbe, verlieren zunehmend Zeit und Geld. Vor zehn Jahren hätten wir nie damit gerechnet, dass wir auf den Autobahnen rund um Luzern im Stau stecken. Was ist in zehn Jahren? Noch mehr Chaos. Was ist in 15 bis 20 Jahren ohne fertigen Bypass? Genau dieser Bypass wird ab 2025 nicht gebaut, wenn kein Zubringer auf die Cityautobahn, die heutige A 2, besteht und sich der Verkehr bis auf den Bypass zurückstaut und nicht abfliessen kann. Was passiert dann? Das Astra wird das Projekt zurückstellen, erste Signale liegen uns bereits vor. Weitere Grossprojekte warten auch in anderen kooperativen Kantonen auf ihre Umsetzung. Soweit darf es im Kanton Luzern auf keinen Fall kommen. Ohne Spange Nord gibt es keinen Bau des Bypasses ab 2025, und ohne Bypass droht das Chaos in und vor allem um Luzern. Betroffen sind dann auch die Luzernerinnen und Luzerner aus dem Hinterland, welche Richtung Süden oder via Luzern Richtung Zug–Zürich fahren. Allein schon deshalb sind wir ziemlich zuversichtlich, dass ein allfälliges Referendum zu gewinnen ist. Der TCS Sektion Waldstätte hat im März 2018 bei Demoscope eine repräsentative Studie zu Verkehrsfragen in Auftrag gegeben. Die Resultate wurden noch nicht veröffentlicht, eine brisante Zahl darf ich Ihnen allerdings hier und jetzt schon verraten. Befürworten Sie die Spange Nord? Das haben wir über 2000 Mitglieder gefragt. Viele TCS-Mitglieder sind übrigens regelmässige öV-Benutzer und Benutzer des Langsamverkehrs. Das Resultat: 75 Prozent befürworten die Realisierung der Spange Nord, nur 25 Prozent lehnen sie ab. Das ist eine klare Aussage, und diese sollte auch von den Gegnern langsam zur Kenntnis genommen werden. Diese Zahl deckt sich ziemlich mit der Demoscope-Umfrage, welche Herbert Widmer in Auftrag gegeben hat; dort lag die Zustimmung sogar bei 78 Prozent. Sie sehen, es geht darum, dass die Stadt und die Agglomeration von Luzern verkehrstechnisch überhaupt noch erreichbar bleiben. Der MIV macht nun einmal 70 Prozent des Verkehrs aus. Der Modalsplit, das heisst

der öV-Anteil ausserhalb der City wird nur noch moderat zunehmen, auch wenn das nicht den Wunschvorstellungen und Ideologien der rot-grünen Fraktionen entspricht – es ist eine Tatsache. Im Fokus steht nun eine städtebaulich optimale Lösung. Der geplante Zubringer zwischen Fluhmühle und Schlossberg als Umfahrung von Luzern soll durch eine umfassende Planung möglichst optimal in die umliegenden Quartiere eingebettet werden. Die SVP-Fraktion wird die in der Kommission beschlossenen zwei Bemerkungen überweisen. Die erste Bemerkung verlangt, dass der Kanton ernsthaft sämtliche Alternativen eingehend prüfen muss, inklusive der Variante Bypass ohne Spange Nord. Laut zweiter Bemerkung muss mittels eines Kommunikationskonzeptes der Dialog mit den betroffenen Anwohnern und den Quartiervereinen aufgenommen und massiv verbessert werden. Zu den Betroffenen gehören übrigens auch die umliegenden Gemeinden, insbesondere die Rontaler Gemeinden und Emmen. Die SVP-Fraktion ist sehr irritiert über die widersprüchliche und inzwischen leider sehr destruktive Haltung des Luzerner Stadtrates. Noch im Jahr 2015 hat sich Stadtrat Adrian Borgula in einem LZ-Interview für die Spange Nord ausgesprochen. Nach den Wahlen 2016, gestärkt mit einer knappen rot-grünen Mehrheit, kippt der städtische Baudirektor alle guten Vorsätze von Bord. Was kümmern mich meine Worte von gestern, und wozu sich dann noch an behördenverbindliche Abmachungen halten, vereinbart im kantonalen Richtplan, im Agglomerationsprogramm und auch noch im Bauprogramm? Soviel Arbeitsverweigerung ist schon ziemlich grenzwertig. Die Stadt blockiert den Verkehr ausserhalb der Stadt, zeigt sich wenig solidarisch mit den umliegenden Gemeinden, will aber vom Zentrumsvorteil unisono profitieren. Nicht einmal das Problem mit den Carparkplätzen bringt man zielführend auf die Reihe. Die SVP wünscht sich, dass sich der Stadtrat für konstruktive Lösungen und allfällige Alternativen für die Quartierbewohner einsetzt. Es ist absurd: Wir Kantonsräte erhalten Briefe von betroffenen Quartierbewohnern, welche die Kommunikation suchen und Alternativen fordern – aus ihrer Sicht ja verständlich. Ihre politischen Vertreter im Stadtrat und eine knappe Mehrheit im Grossen Stadtrat wollen aber eine Null-Lösung. Man hat also nicht einmal dieselben Ziele und zieht nicht gemeinsam in die gleiche Richtung. Wir Kantonsvertreter brauchen aber eine gesamtheitliche Lösung im Interesse aller, wir müssen uns auch auf die bestehenden Vereinbarungen verlassen können. Der Stadtrat zeigt in dieser Beziehung wenig Führungsverantwortung. Die SVP-Fraktion steht geschlossen hinter dem Planungskredit von 6,5 Millionen Franken. Sie tritt auf die Vorlage ein und unterstützt die beiden Bemerkungen der VBK.

Für die FDP-Fraktion spricht Herbert Widmer.

Herbert Widmer: Nicht oft, aber alle paar Jahre wieder kochen die politischen Emotionen hoch. Vor zirka 15 Jahren geschah dies anlässlich der Einführung der wirkungsorientierten Verwaltung (WOV), als wir uns vehement gegen den Abbau der Kompetenzen des Grossen Rates und damit der Bevölkerung wehrten und uns durchsetzten. Die Emotionen blieben damals im Marianischen Saal auf Exekutive und Legislative beschränkt, dabei wurden alle zur Verfügung stehenden Instrumente eingesetzt, aber korrekt und demokratisch. Vor zirka zehn Jahren geschah dies wiederum bei der Arbeit für das neue Spitalgesetz betreffend die Verselbständigung der öffentlichen Luzerner Spitäler. Damals blieben die Emotionen nicht auf das Regierungsgebäude beschränkt, sondern beschäftigten auch verschiedene Medien und Regionen. Die „political correctness“ ging dabei gelegentlich etwas flöten. Und heute? Die Diskussionen um die Spange Nord haben sicher die ganze Stadt und die Agglomeration erfasst, in gewissen Bereichen auch den Kanton. Dennoch beschäftigt es mich, wie viele Leute auch in der Stadt noch immer nicht wissen, was die Spange Nord ist. Verschiedene Gespräche mit Nichtbetroffenen und Nichtpolitikern in den letzten Tagen haben mir dies bestätigt. Viel mehr aber beschäftigt mich die Art, wie die eigene Meinung vertreten wird, die Desavouierung von Andersdenkenden, ja in den letzten Tagen das unbedachte Schüren von Hass. Ein kurzer Blick zurück: Seit mehr als vierzig Jahren werden immer wieder Ideen, Pläne und Projekte zur Lösung der Verkehrsprobleme der Agglomeration Luzern vorgelegt. Das geht von der Idee des Architektenehepaars Simmen, welches eine Brücke über die Seebucht Luzern propagierte, bis zum Tunnel vom Würzenbach an die Autobahn und die Reuss. Doch seien wir ehrlich, das Ei des Kolumbus wurde noch nicht gefunden. Ob es ein

solches gibt? Auf dem Tisch liegt nun das Projekt Spange Nord. Alle, welche sich mit diesem Thema befassen, stellen sich wohl als Erstes die folgenden Fragen: Ist eine Umfahrung oder Entlastung oder eben Spange Nord notwendig, bringt sie einen Nutzen? In einer im August 2017 durchgeführten Umfrage beim Gewerbe erklärten 82 Prozent der Antwortenden, dass die fehlende Umfahrung des Zentrums von Luzern das grösste Verkehrsärgernis darstelle beziehungsweise sie am meisten störe. In der gleichzeitig durchgeführten Demoscope-Befragung von 1022 Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt und Agglomeration Luzern bezeichneten 58 Prozent eine Spange Nord als gut bis eher gut, 29 Prozent äusserten sich negativ bis eher negativ. Interessanterweise standen bei den Befragten, welche eine links-grüne Parteilaffinität angaben, 40 Prozent Ja-Stimmen zur Spange Nord 44 Prozent Nein-Stimmen gegenüber. Im Bericht des Tiefbauamtes der Stadt Luzern vom 3. März 2016 zum Gesamtkonzept Agglomerationszentrum Luzern steht wörtlich: „Bypass/Spangen und Massnahmen für den öV: Durch die Realisierung des Projekts Bypass/Spange Nord soll der Durchgangsverkehr durch die Innenstadt von Luzern reduziert werden.“ Am 2. November 2015 äusserte sich der städtische Baudirektor in der „Luzerner Zeitung“ gegen die von der SVP lancierte Initiative „Für einen flüssigen Verkehr“ wie folgt auf die Frage des Journalisten: „Der Stadtrat setzt sich für den Bypass ein. Doch gemäss Erhebungen ist nur ein ganz kleiner Teil des Stadtverkehrs Durchgangsverkehr. Bringt der Bypass wirklich die grosse Wende?“ Antwort des Mobilitätsdirektors: „Ja, der Stadtrat erhofft sich vom Bypass, vor allem von der Spange Nord, eine deutliche Entlastung der Innenstadt.“ Welche positive Stellungnahmen. Wo sind denn die Projekte verankert? Lassen Sie mich einige Dokumente und Berichte nennen, in welchen Bypass und Spange Nord positiv verankert sind: Agglomerationsprogramm 1 bis 3, Gesamtkonzept Agglomerationszentrum Luzern des städtischen Tiefbauamtes, Mobilitätsstrategie 2014–2018 der Stadt Luzern, Strassenbauprogramm des Kantons Luzern, Stellungnahme LuzernPlus, Stellungnahme des Bundes beziehungsweise des Astra. Was bedeutet ein Ja zur vorliegenden Botschaft B 108 und damit zum Dekret für einen Sonderkredit für die Projektplanung? Nicht allen ist klar, dass ein Ja oder ein Nein zur Botschaft B 108 kein Ja oder Nein zur Spange beziehungsweise Umfahrung Nord darstellt. Ein Ja ermöglicht lediglich, dass diese weiter projektiert werden kann, dass die positiven Aspekte, aber auch die Ängste und Sorgen der Betroffenen ernst genommen und berücksichtigt werden können, dass das Projekt weiter optimiert wird, wie dies Befürworter und Gegner verlangen, und vieles mehr. Es gibt auch Raum und Zeit für das Führen von Gesprächen, für das Suchen nach Lösungen usw. Erst nach Vorliegen der Projektstudie kann das Luzerner Volk über das Projekt abstimmen und Ja oder Nein sagen. Wir wurden verschiedentlich gefragt, ob wir es dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement zutrauen, das Projekt aufzubereiten. Ja, das tun wir. Es wird ein externes Projektteam geben, welches die Abklärungen durchführen wird. Es liegt im Interesse der VBK, das Projekt recht eng zu begleiten, sich informieren zu lassen und Fragen zu stellen. Positives Denken und nicht Kritik steht im Vordergrund. In der VBK, in den Fraktionen usw. haben wir immer wieder betont, dass für uns eine positive Zusammenarbeit wichtiger sei als Kritik. Eigentlich wollte ich mich auch heute soweit wie möglich daran halten, aber nach den Ereignissen und Verlautbarungen der letzten zwei bis drei Wochen ist dies nicht in gewünschtem Mass möglich. Ja, wir haben das kantonale Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement gerügt. Wir haben in der VBK ausgesagt, dass das Projekt beziehungsweise dessen Erarbeitung zu wenig tiefgehend durchgeführt wurde, dass die Botschaft B 108 zu mager sei und darin keine Antworten auf die Fragen bezüglich des in den Vordergrund gestellten Projekts enthalten seien. Wir haben auch bemängelt, dass keine Gespräche mit betroffenen Anwohnern und den Quartiervereinen usw. geführt wurden, und gesagt, dass wir nicht der Ansicht sind, dass solche erst nach einer Zustimmung zum Projektierungskredit möglich sind. Es wäre aber falsch, nur Kritik zu äussern. Nach unseren Einwänden hat sich das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement sofort bereit erklärt, die von der VBK gestellten Fragen offen zu beantworten. 56 Fragen mit 134 Unterfragen wurden gestellt und korrekt und ausführlich beantwortet. Dass die Antworten nicht immer allen Fragenden gefielen, hat nichts mit der Qualität der Antworten zu tun. Kritik gebührt aber auch

den Projektgegnern. Selbstverständlich ist es das demokratische Recht der durch das Projekt betroffenen Anwohner und der Quartiervereine als Vertreter der Bevölkerung sich gegen das Projekt zu äussern. Sie haben dies auch meist in korrekter Art und Weise getan. Etwas weniger Verständnis haben wir für den Schlingerkurs und das sehr absolute Blockieren des Projekts durch die Stadtregierung mit ihren 17 Gelingensbedingungen. Die zuvor zitierten positiven Stellungnahmen der Stadträte zum Projekt lassen grüssen. In der Medienmitteilung vom 3. Mai 2018 des Mobilitätsdirektors wurde der Antrag der VBK zum Beschluss zur Botschaft B 108 gelobt und dabei sogar auf deren Forderung verwiesen, die Konsequenzen eines Verzichts auf die Spange Nord zu prüfen. Wie gewisse Projektgegner über die Befürworter des Projekts und deren Argumente denken, haben wir anlässlich des Treffens von Stadtrat, Parteispitzen und Kantonsrätinnen und Kantonsräten vor 14 Tagen erfahren. Ein Kollege bat uns bezugnehmend auf unsere Argumente auf diese „Kindergartenspiele“ zu verzichten. Wir würden uns hüten, die Argumente der Projektgegner als solche zu bezeichnen. Die links-grüne Mehrheit des Stadtparlaments hat am 5. Dezember 2015 das dringliche Postulat P 28 über die Diskussionen um das Parkhaus Musegg mit folgendem Text eingereicht: „Der Stadtrat wird ersucht, die aktive Zusammenarbeit mit der Parking Musegg AG unverzüglich zu beenden.“ Der Stadtrat hat dies in der Folge nicht geprüft, sondern dem Folge geleistet und die Zusammenarbeit trotz rechtsgültiger Vereinbarung mit der Projekt-AG unverzüglich beendet. Bezüglich des heute zur Diskussion stehenden Projekts steht Ähnliches vor der Tür: Die SP überlegt sich – der Beschluss soll am 15. Mai fallen –, eine Initiative in der Stadt zu lancieren, welche verlangt, dass auf das Projekt Spange Nord zu verzichten sei. Dies würde auch hier jegliche Diskussion der Stadt beziehungsweise des Stadtrates mit den Agglomerationsgemeinden und dem Kanton verhindern. Erstaunt hat uns da die Tatsache, dass der Stadtrat es beklagt, dass er in gewisse wichtige Entscheidungen, zum Beispiel im Finanzbereich, nicht eingebunden werde – er ist übrigens aus eigenem Entschluss aus dem VLG ausgetreten. Die durch das Grüne Bündnis veranlasste Visualisierung des ganzen Projekts ist auch für uns sehr interessant. Zu beachten ist dabei, dass rund 50 Prozent der entsprechenden Fläche durch Velofahrer und Fussgänger, also Langsamverkehr, beansprucht wird, was der Mobilitätsdirektor in seiner Antwort auf die Interpellation 199 als selbstverständlich betrachtet. Der bürgerliche Teil der VBK, die BVBK, hat sich zu speziellen Sitzungen getroffen, Vor- und Nachteile des Projekts diskutiert, die Sorgen der Betroffenen ernst genommen und den vorliegenden Antrag für den Beschlusstext zur Botschaft B 108 formuliert. Die Zusammenarbeit in dieser Gruppe war sehr gut, ich habe dies im Kantonsparlament kaum einmal in diesem Mass erlebt. Was hat sich die BVBK überlegt? Die BVBK betrachtet eine Nordumfahrung als notwendig. Wir verstehen ebenso, dass sich Betroffene Sorgen machen. Es ist ein Zeichen von Vertrauen, nicht von Schwäche, alle ernst zu nehmen. Das vorliegende Projekt wurde bisher zu wenig vertreten und ist zu wenig verankert. Wir betrachten eine Optimierung als möglich und prüfenswert und notwendig. Alle, auch die Stadtregierung, setzen sich für den Bypass ein. Eine Ablehnung der vorliegenden Botschaft mit dem Projektierungskredit würde ein katastrophales Zeichen nach Bern senden – sehr zum Gefallen anderer Regionen. Die Ziele der BVBK sind: eine funktionierende Umfahrung der Stadt, eine Entlastung für die Agglomeration, das Rontal und den ganzen Kanton, die Optimierung des vorliegenden Projekts mit einer stadtverträglichen Ausführung, das Ernstnehmen der Sorgen der Betroffenen, die Begleitung des Projekts in der VBK (Gespräche mit Betroffenen usw.) sowie das Verhindern eines Projekt-Crashes. Ich fasse zusammen: Die FDP-Fraktion steht hinter dem Projekt Spange Nord beziehungsweise Umfahrung/Entlastung. Sie setzt sich für dessen Realisierung ein, hat aber auch Verständnis für die Sorgen und Ängste vieler Betroffener. Sie stellt sich daher hinter den Antrag der VBK, auch die in Diskussion stehenden Alternativen nochmals zu überprüfen und dann die Projektierungsstudien für ein erfolgreiches, aber auch quartierverträgliches Projekt zu starten. Sie verlangt zusammen mit den anderen bürgerlichen Fraktionen und mit allen VBK-Mitgliedern eine rasche Aufnahme von Gesprächen mit allen, inklusive Agglomeration und Kanton. Die FDP sagt heute nicht Ja oder Nein zum Projekt Spange Nord, denn diese

Frage wird heute auch nicht gestellt. Gestatten Sie mir zum Schluss eine direkte Frage an die SP der Stadt Luzern: Will die SP der Stadt Luzern die nächsten Wahlen mit dem An-den-Pranger-Stellen Andersdenkender – wie es die Majestäten früherer Zeiten taten – und mit Unwahrheiten gewinnen? Auf Facebook kursierte gestern bereits ein Inserat mit dem Titel „Diese städtischen Kantonsräte stimmten für die Spange Nord.“ Nach zwölf oder mehr Schattenbildern beziehungsweise Fotos im Sinn des Prangers steht darunter: „Spange Nord verhindern – SP wählen!“ Heute ist das Inserat in der „Luzerner Zeitung“ zu sehen. Sollten Sie genügend staatspolitische Kenntnisse und Erfahrung haben, wissen Sie genau, dass dies eine klare Unwahrheit, ein Missbrauch und ein Spiel mit dem Feuer ist. Niemand wird heute für die Spange Nord stimmen, aber auch niemand, nicht einmal Sie, dagegen. Sie werden vielleicht erklären, dass dies Spielereien von Sympathisanten seien. Nein, Kindertagesspiele sind es nicht, sie erfüllen alle Kriterien von Fakenews. Wir werden lediglich einem Projektierungskredit zustimmen, damit Abklärungen in Ihrem und unserem Sinn getroffen werden, damit wir anschliessend wissen, ob dem Volk ein möglichst stadtverträgliches Projekt zur Abstimmung vorgelegt werden kann. Die Schlussabstimmung zur Botschaft B 108 ist durch die BVBK so formuliert worden, dass die Sorgen und Ängste von Betroffenen ernst genommen werden müssen, eine Formulierung, welche Marcel Budmiger sogar selbst verwendet, allerdings von ihm ergänzt mit einem Zwischenschritt. Der Antrag 6 zu Punkt 3 der Schlussabstimmung fand in der VBK sogar mit 13 zu 0 Stimmen Zustimmung. Wenn ich wählen kann zwischen einer demokratischen Meinungsbildung mit Vertrauen und Verantwortung und einem politischen Krieg, dann wähle ich das erste, auch der Bevölkerung und meinen Wählern zuliebe – oder sind wir auch bei uns etwa soweit, dass eines der berühmten Zitate von Carl von Clausewitz zutrifft: „Der Krieg ist die blosser Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln.“? Entscheiden Sie selbst. Die FDP tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.

Für die SP-Fraktion spricht Marcel Budmiger.

Marcel Budmiger: Selten wird in der Schweiz derart gegen den Willen der betroffenen Bevölkerung geplant wie bei der Spange Nord. Die Direktbetroffenen, der Stadtrat und alle städtischen Quartiervereine und durchaus auch Bürgerliche engagieren sich gegen eine riesige Betonschneise, die ganze Stadtquartiere zerstören würde. „Spange Nord ist Quartiermord“, so hat es letzten Samstag im Maihofquartier getönt. Drastischer kann das Verhältnis zwischen den Stadtbewohnern und dem Kanton kaum ausgedrückt werden. Am lautesten zu hören waren die Kinder, deren Schulweg gefährlicher würde und die nicht wollen, dass ihr Schulhausplatz kleiner wird. Gemäss den kantonalen Planern bewirkt die Spange Nord bloss eine Verkehrsumlagerung. Mit dem Projekt erfolge kein Leistungsausbau auf dem städtischen Strassennetz, heisst es in der Antwort zur Anfrage von Daniel Wettstein. Im Stadtzentrum gäbe es auch mit der Spange Nord weiterhin wohl täglich Stau. Überall wird gespart, aber bei der Spange Nord wird mit über 200 Millionen Franken richtig geklotzt. Ist das nicht ziemlich viel Geld, nur damit wir auch künftig im Stau stehen werden? Ein Raumplaner und ehemaliger CVP-Grossstadtrat schreibt: „Die Spange Nord bringt einen äusserst bescheidenen Nutzen und wenig Entlastung zu einem sehr hohen Preis und mit massiven Nebenwirkungen.“ Wenn man das Projekt fachlich anschaut und nicht durch die ideologische Brille, so kommt man zu diesem Schluss. In der Beratung in der Kommission habe ich von bürgerlicher Seite vor allem Ratlosigkeit gespürt. Wie verkauft man ein Projekt als modern, das schon seit Jahrzehnten in einer Schublade Staub ansetzt? Wie erklären wir der Bevölkerung, dass unsere Zukunft nicht in einer höheren Lebensqualität, sondern in Stadtautobahnen liegt? Wie erklären wir den Wolhusern, dass es auch im nächsten Bauprogramm kein Geld für die lang ersehnte Umfahrung gibt, weil zuerst in der Stadt etwas gegen deren Willen gebaut werden soll? Vermutlich darum hat die Beratung in der Kommission so viel Zeit beansprucht, darum wurden so viele Fragen gestellt und darum hat niemand in der Kommission die Antworten auch wirklich diskutieren wollen. Die Ratlosigkeit der Bürgerlichen ist immer noch zu spüren. Oder warum sagen sie sonst nicht, welche Variante der Spange Nord sie wollen? Eine Prüfung verschiedener Varianten, die aber keinen Rappen mehr kosten dürfen als das, was der Kanton sowieso hätte tun wollen, ist

vermutlich eine Alibiübung. Wenn die Bürgerlichen mit dem Vorschlag, der in der Botschaft nun vorliegt, nicht zufrieden sind, sollen sie doch sagen, was sie genau wollen. Vielleicht handelt es sich aber auch einfach um ein schlechtes Projekt. Wenn die Bürgerlichen es aber ernst meinen und sogar einen Verzicht auf die Spange Nord prüfen lassen wollen, warum verzichten sie dann nicht auf ein so unqualifiziertes Bashing auf den Stadtrat, der genau einen solchen Verzicht fordert? Herbert Widmer fordert einen Dialog, dazu gehört aber auch das Zuhören. Ich war es, der beim Treffen mit dem Stadtrat von einem Kindergarten gesprochen hat. Dabei habe ich mich aber nicht auf die Befürworter der Spange Nord bezogen, sondern auf die Aussage der städtischen CVP-Präsidentin und Nationalrätin, die klar gesagt hat, wenn die Stadt nicht Ja zur Spange Nord sage, werde der Kanton sicher Nein zum neuen Theaterhaus sagen. Dialog heisst aber auch, die Gegner ernst zu nehmen. Wenn der Kanton damit beauftragt wird, mit der betroffenen Bevölkerung zu reden, handelt es sich aus unserer Sicht mehr um ein Überreden als um etwas anderes. Mittlerweile haben die Befürworter einen rhetorischen „Schlugg“ gefunden. Die Stadtautobahn ist eigentlich ein öV-Projekt, und dank einem neuen Trottoir, das zwar mit Veloweges geteilt werden muss, ist die Autobahn auch ein Projekt für den Langsamverkehr. Das Problem: Nach ihrem Nein zur öV-Initiative ist ihre Argumentation unglaubwürdig. Sie wollen 200 Millionen Franken für eine Busspur über die Seebrücke ausgeben, obwohl ihnen 60 Millionen Franken für die Umsetzung des öV-Berichts schon zu viel sind? Sie sind auch unglaubwürdig, wenn sie für eine Busspur eine kilometerlange Umfahrung planen. Wie heftig sind die Diskussionen gewesen, als das Rechtsabbiegeverbot von der Pilatusstrasse zum Bahnhof eingeführt worden ist? Einen kurzen Umweg zur Ermöglichung einer Busspur haben die Befürworter der Spange Nord nicht in Kauf nehmen wollen, einen langen Umweg hingegen jetzt plötzlich schon? Es gäbe noch viele Widersprüche, aber wir sind ja nicht da, um ihre Widersprüche zu lösen, sondern die bestehenden Verkehrsprobleme. Da die SP und bei einer Abstimmung dann vielleicht auch die Luzerner Bevölkerung Nein sagen zu diesem veralteten und überbeuerten Projekt, braucht es Alternativen. Um wieder versöhnlich zu werden: In den am meisten betroffenen Agglomerationsgemeinden wird bereits fleissig an einer solchen Alternative gearbeitet. Die Gesamtverkehrskonzepte von Luzern Süd, Ost und auch des Zentrums setzen auf Effizienz statt Beton und Verkehrsmanagement statt Strassenausbau, insbesondere wenn der Platz dazu fehlt. Busbevorzugung, Dosieranlagen, aber auch das Brechen der Spitzenstunden erhöhen die Leistungsfähigkeit der Strassen enorm. Das ist moderne Planung mit Köpfchen und nicht ein träges Hervorkramen verstaubter Pläne aus dem letzten Jahrhundert. Wir wollen unsere Verkehrsprobleme zusammen mit der Bevölkerung lösen und nicht gegen sie. Die SP sagt Ja zu einer modernen Verkehrspolitik und folglich Nein zur Spange Nord und wird nicht auf die Botschaft eintreten.

Für die Grüne Fraktion spricht Monique Frey.

Monique Frey: In Luzern ist ein grosses Strassenprojekt in Planung. Mit einem in jede Fahrtrichtung zweispurigen Autobahn-Bypass soll Luzern unterfahren werden. Die anschliessenden Autobahnabschnitte sollen auf je drei Spuren ausgebaut werden. Dieses knapp 2 Milliarden Franken teure Projekt wird der Bund planen und bezahlen. Der Bundesrat hat kürzlich eine Zusage für die weiteren Planungsschritte gemacht. Da bereits seit Beginn der Planung des Bypasses klar war, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis schlecht ist, forderte der Bund den Kanton auf, einen Autobahnzubringer zur Stadtautobahn zu planen, und so wurde die Spange Nord revitalisiert. „Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten“ – diesem Sprichwort widerspricht wohl niemand hier im Saal. Die Frage ist nun, wie viele Strassen wir brauchen, um den wirtschaftlich notwendigen Verkehr auf der Strasse abwickeln zu können. Wir wissen, dass heute über 30 Prozent der Fahrten im Auto kürzer als drei Kilometer sind und gut 50 Prozent kürzer als fünf Kilometer. Müssen solche Strecken wirklich immer mit dem Auto zurückgelegt werden? Genau diese Frage hat die Stadt Luzern mit dem Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern beantwortet. Die Stadt Luzern erliegt nicht dauernd dem Verkehrskollaps. Die Spitzenbelastung dauert rund drei bis vier Stunden. Müssen wir unsere Infrastruktur auf diese Spitze ausrichten? Wir Grüne sagen Nein. Das bestehende Verkehrsnetz mit Strassen, Velowegen, Begegnungszonen, Trottoirs

und Fussgängerzonen muss effizienter genutzt werden. Viel der innerstädtischen Mobilität soll durch den öffentlichen Verkehr, das Fahrrad und das Zu-Fuss-Gehen abgedeckt werden. Die Stadt setzt im Gesamtverkehrskonzept auf Push- und Pull-Massnahmen, die sie konsequent umsetzt. Push-Massnahmen sind zum Beispiel die Parkraumbewirtschaftung, kein Ausbau der Parkplätze und eine massvolle Leistungssteigerung der Strassen durch Temporeduktionen, aktive Verkehrssteuerung und Mobility Pricing. Pull-Massnahmen sind zum Beispiel attraktive Fuss- und Velowege, ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs, eine gute Infrastruktur bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die Bevorzugung des öV auf der Strasse, ein Mobilitätsmanagement, Sharing-Konzepte und innovative Tarifprodukte. Die Stadt Luzern hat damit Erfolg. Die Zahl der Motorfahrzeuge über die Seebrücke nimmt ab, das zeigen die Antworten auf den Vorstoss von Urban Frye. Das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Luzern kann aber nicht nur für die Stadt umgesetzt werden, sodass die Agglomerationsgemeinden mit parkierenden Autos überstellt werden. Die Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden und Luzern muss verstärkt werden. Nur ein Miteinander führt auch zu kosteneffizienten Lösungen. Hier sollte auch der Kanton eine stärkende Rolle übernehmen und mit den Agglomerationsprogrammen verkehrslenkende Massnahmen gemeinsam mit den Gemeinden erarbeiten. Es braucht zukunftsfähige, clevere und intelligente Verkehrslösungen. Zudem wird sich mit der Digitalisierung auch die Mobilität stark verändern. Es gibt aber auch Weiteres zu beanstanden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Spange Nord ist ungenügend, denn sie soll etwa 200 Millionen Franken kosten und mit einigen Hundert Metern neuer Strassen und einer vierspurigen Brücke über die Reuss nur zu einer Abnahme von 8 Prozent des durchschnittlichen Tagesverkehrs auf der Seebrücke führen. Aus diesen Gründen haben wir einen Antrag auf Nichteintreten gestellt. Wieso sind wir eigentlich heute in einer so verhärteten Situation, dass sogar der Stadtrat von Luzern die Notbremse zieht und die Spange Nord nicht mehr unterstützt? Dafür muss man etwas in die Geschichte zurückschauen. Die Spange Nord ist seit ungefähr 40 Jahren im Gespräch, konkretisiert wurde sie erst in den letzten Jahren. Der Kanton hat erneut verschiedenste Varianten geprüft, er hat sich aber bereits im Vorprojekt im Frühling 2014 mehr oder weniger für die heute vorgestellte Variante entschieden, welche er mit den 6,5 Millionen Franken Projektkredit zu einem auflagefähigen Projekt ausarbeiten will. Im Vorprojekt sind alle Tunnelvarianten verworfen worden, ob diese nun ab Dietschiberg- oder Löwenstrasse oder beim Urnerhof in die Friedentalstrasse geführt worden wären. Es wurden aber auch Tunnelvarianten Schlossberg bis Lochhof oder ab Spitalstrasse geprüft. Es wurde alles verworfen, und auch die Gelingensbedingungen der Stadt wurden nicht berücksichtigt. Wir werden heute auch über einen Antrag diskutieren, dass der Kanton nochmals Varianten prüfen muss. Dies ist Sand in die Augen von mündigen Bürgern gestreut. Mit diesem Prüfungsauftrag wollen sich die Bürgerlichen brüsten, dass sie die Sorgen der Anwohnerinnen und Anwohner aufgenommen haben. Doch der Kanton hat bereits alles geprüft. Ich kann ihnen heute – ohne Wahrsagerin zu sein – den Ausgang dieses Prüfauftrags voraussagen. Der Kanton wird in dieser Planungsphase nochmals mit den genau gleichen, bereits im Vorprojekt angeführten Argumenten begründen, wieso er die nun vorliegende Variante als Bestvariante ausgewählt hat und deshalb diese zum auflagefähigen Projekt ausarbeitet. Wenn es den Bürgerlichen wirklich ernst ist, unterstützen sie unseren Rückweisungsantrag und fordern, dass ein Konsens zwischen Stadt und Kanton auszuarbeiten ist, bevor wir 6,5 Millionen Franken investieren, um ein Projekt für die Auflage auszuarbeiten. Diese Ausarbeitung muss zusammen mit allen betroffenen Gruppen stattfinden. Bisher konnten sich die Quartiere einzig bei Vernehmlassungen einbringen. So forderten sie bereits 2014 im Vorprojekt einen Tunnel ab Schlossberg Richtung Lochhof. Doch ist das im November 2016 vorgestellte optimierte Projekt sogar noch stärker auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Die Grünen fordern die Rückweisung des Dekrets. Die nächste Projektphase darf erst dann gestartet werden, wenn ein Konsens zwischen dem Kanton Luzern und der Stadt Luzern über die richtige Projektvariante gefunden ist und die inhaltlichen Mängel beseitigt sind. Ich komme nochmals auf die inhaltlichen Mängel des Projekts zu sprechen. Die Informationen und die Kommunikation des

Kantons zum gesamten Projekt sind völlig unzureichend. Wir fordern den sofortigen Stopp der kantonalen „Geheimhaltung“. Die betroffenen Bewohnerinnen und Organisationen müssen unbedingt in das Projekt mit einbezogen werden. Deshalb unterstützen wir den Antrag der VBK auf die Aufnahme direkter Gespräche mit den Betroffenen. Die prognostizierte Verkehrszunahme im Bereich Schlossberg bis Urnerhof ist für ein dicht bewohntes Gebiet nicht siedlungsverträglich. Die Sicherheit für Schulkinder und Fussgängerinnen verschlechtert sich massiv. Auch die Lärm- und Luftbelastung aufgrund eines durchschnittlichen Tagesverkehrs von knapp 36 000 Fahrzeugen ist nicht akzeptierbar. Die einzige akzeptierbare Lösung wäre eine Tunnelvariante unter der bestehenden Strasse. Der Quell- und Zielverkehr könnten weiterhin auf der alten Strasse mit der Möglichkeit zum Abbiegen abgewickelt werden. Durch die Umnutzung der Friedentalstrasse in einen Autobahnzubringer zwischen Urnerhof und Lochhof wird ein viel genutztes Naherholungsgebiet zerstört. Dies könnte ansatzweise kompensiert werden, wenn die Sedelstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt würde. Bei 42 Gebäuden wird der Planungswert Lärm überschritten, bei 112 Häusern sogar der Immissionsgrenzwert. Bei weiteren 73 Gebäuden wird die Zunahme gegenüber dem Ausgangszustand wahrnehmbar sein. Eigentlich müssten gemäss LSV alle Lärmquellen bis diesen Frühling saniert sein, stattdessen werden neue geschaffen. Der Kanton plant, im Rahmen des Bauprojekts Erleichterungen zu beantragen. Der Lärm wird nicht an der Quelle bekämpft, sondern Betroffene durch Schallschutzfenster geschützt. Damit ist zwar im Hausinnern der Lärm weniger hörbar, doch bei offenem Fenster oder im Freien werden die Bewohnerinnen weiter übermässig beschallt. Statt Erleichterungen fordern wir die Bekämpfung der Ursachen, nämlich eine Verkehrsverminderung, eine Geschwindigkeitsreduktion und den Einbau eines Flüsterbelags. Sogenannte „Erleichterungen“, wie sie nun vorgesehen sind, werden nicht akzeptiert. Die Fluhmühlebrücke wird neu vierspurig für den MIV ausgebaut. Dazu gibt es nur einseitig einen kombinierten Rad- und Gehweg in beide Richtungen. Solche kombinierten Wege sollten keine mehr neu gebaut werden. Zudem ist es eine Tatsache, dass die Zahl der E-Bikes stark zunehmen wird und in 20 Jahren, wenn das Projekt fertiggestellt ist, es sogar noch mehr E-Bikes geben wird. Deshalb fordern wir je eine sichere Fuss- und Radwegverbindung in jede Richtung. Dies gilt nicht nur für die Fluhmühle, sondern auch für die Friedentalstrasse und den Bereich Schlossberg bis Lochhof. In allen uns zugänglichen Dokumenten fehlen detaillierte Angaben zu den Verkehrsbeziehungen. Wir fordern eine Planung des zuführenden Verkehrs zur Spange Nord. Es muss aufgezeigt werden, wie der MIV künftig zum Beispiel von Adligenswil, Meggen oder Ebikon nach Stans gelangt. Deshalb fordern wir auch eine Etappierung der Projektplanung. Der Regierungsrat muss auch regelmässig die VBK informieren und die nächsten Projektmodule begründen. Die Grüne Fraktion hat verschiedene Anträge gestellt, die ich anlässlich der Detailberatung begründen werde.

Für die GLP-Fraktion spricht Markus Hess.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion lehnt das Projekt ab und ist für Nichteintreten. Städtebaulich handelt es sich hier um einen Murks. Die Verkehrsbelastung in den betroffenen Quartieren ist zu hoch. Mit der Spange Nord sollen neu täglich 28 000 Autos durch dieses Stadtgebiet fahren. Welches Dorf mit 2000 Einwohnern weist eine solche Frequenz auf? Ein grosses und wichtiges Stadtgebiet mit Spital und Betagtenzentrum wird also nicht entlastet, sondern neu zusätzlich mit MIV belastet. Auch die Zürichstrasse wird ausgebaut werden müssen, was weiteren Quartieren zusätzlichen MIV beschert. Entlang der Zürichstrasse werden ebenfalls Ausgaben für Landerwerb und Lärmschutzmassnahmen getätigt werden müssen. Zur Umweltverträglichkeit und Lärmbelastung: Wir erachten das Projekt für die Bewohner der stark betroffenen Quartiere als unzumutbar. Laut Antworten der Verwaltung auf unsere Fragen erfolgen insgesamt zu massive Überschreitungen von Lärmgrenzwerten. Im Abschnitt Fluhmühle bis Knoten Sedelstrasse wird der Grenzwert bei 40 Gebäuden überschritten, in den übrigen Abschnitten bei 110 Gebäuden. Die Aufwendungen für entsprechend zu installierende Lärmschutzmassnahmen sind damit zu gross, ebenfalls findet dadurch eine ästhetische Beeinträchtigung der Quartiere statt, welche

mit der Entwertung von Grundeigentum einhergeht. Zu den Enteignungen: Es muss mit einem Landerwerb von 23 000 m<sup>2</sup> gerechnet werden, was einer Fläche von drei Fussballfeldern entspricht. Im Rahmen des Bauprojekts müsste mit rund 80 Grundeigentümern verhandelt werden. Bei dieser hohen Anzahl Eigentümer wird das sehr lange dauern und kann bis zum Gang vor dem höchsten Gericht führen. Das wird den Kanton viel Geld und die Betroffenen viel Energie kosten. Zur Art der bisherigen Projektleitung: Das Junktum des Bundes zwischen Bypass und Spange Nord gilt es zu hinterfragen. Der Kanton und vor allem eben die Stadt Luzern und ihre Bürgerinnen als eigentliche „Hausherren“ sollen entscheiden können, was auf ihrem Grund und Boden gebaut werden soll und was nicht – also bitte bottom-up statt top-down vorgehen. Zum Zusammenleben zwischen Stadt und Land: Es ist für die Stadt Luzern schwer zu ertragen, wenn Luzern-Land in einer Abstimmung über die Spange Nord der Stadt diesen Strassen-Murks aufzwingt. Dadurch werden weitere Ressentiments provoziert und der Stadt-Land-Graben vertieft. Wir müssen am Zusammenhalt der Bevölkerung arbeiten und nicht mit fragwürdigen Projekten das Gegenteil provozieren. Zu den Alternativen: Wenn nicht eine Spange Nord, was dann? Vieles liegt bereits vor, so gibt es mit dem Agglomerationsprogramm 3 eine Gesamtverkehrskonzeption. Diesen Sommer soll mit dem Agglomerationsprogramm 4 gestartet werden. Die Zeit ist reif, um Vorstösse zu Themen wie autoarme Zonen, Metro, durchgehende Radwege und Strecken für selbstfahrende Autos ernst zu nehmen und in die Verkehrsplanung aufzunehmen. Helfen Sie mit, das quer in der Baulandschaft der Stadt liegende Projekt abzulehnen und an neue Visionen zu denken.

Erich Leuenberger: Ich betrachte den Bypass und die Spange Nord zusammen als zwei sehr wichtige Strassenbauprojekte. Gerade weil die beiden Projekte so wichtig sind, wurden sie auch im Agglomerationsprogramm mit höchster Priorität behandelt. Ein Verzicht auf die Spange Nord und vor allem die geforderte Ablehnung einer umfassenden Planung erachte ich als einen Akt der Verweigerung und als fehlendes Demokratieverständnis. Die Spange Nord ist ein wichtiger Bestandteil der ganzen Verkehrspolitik im Grossraum Luzern und hat Auswirkungen auf den ganzen Kanton. Es braucht eine umfassende Planung, denn nur so können auch die Ängste und Sorgen der betroffenen Anwohner ernst genommen werden.

Marcel Omlin: Die Voten der Linken erwecken den Anschein, als würde schon heute über das Detailprojekt befunden. Einige gemachte Aussagen stimmen nicht. Bereits jetzt wird die Projektleitung kritisiert, was in der aktuellen Projektphase sicher falsch ist. Die VBK hat einen gewissen Handlungsbedarf erkannt, vor allem was die Kommunikation angeht. Was aber die Stadt Luzern nun bietet, ist ein Skandal. Mich erinnert die Situation an die ganze Diskussion um die Zentral- und Hochschulbibliothek (ZHB). Damals wollte die Stadt etwas, und der Kanton musste die eingeschlagene Richtung ändern. Beim Bypass handelt es sich um ein grosses Projekt von nationaler Bedeutung. Nicht nur die Stadt Luzern braucht den Bypass, sondern auch die Agglomeration und die Landschaft. Ich bitte Sie, dem Kredit zuzustimmen.

Yvonne Zemp Baumgartner: Wir haben heute die Möglichkeit, politische Verantwortung zu übernehmen und das Projekt Spange Nord zu beenden. Das hat nichts mit einem Denkverbot zu tun. Mit der Planung zu diesem Projekt wurde bereits vor 40 Jahren begonnen, trotzdem überzeugt es immer noch nicht. In der Zwischenzeit haben sich neue Erkenntnisse ergeben, denn die Bedürfnisse der Bevölkerung und das Mobilitätsverhalten haben sich verändert. Das Projekt hinkt den neuen Gegebenheiten hinterher. Laut Linienführung würde praktisch eine parallel geführte Strasse zur Sedelstrasse geschaffen, die das zur Diskussion stehende Quartier bereits bedient. Die neue Planung führt durch Wohnquartiere, was in der heutigen Zeit einer Sünde entspricht. Wenn bei einem Hausbau der Standort und das Fundament nicht stimmen, sollte man keinen weiteren Franken in die Planung stecken. Eine neue, realistische Planung wird dadurch nur verzögert und das Problem nicht an der Wurzel gepackt. In Sursee gab es mit der Umfahrungsstrasse der Autobahn durch den Surseer Wald Richtung Willisau eine ähnliche Situation. Es gab lange Diskussionen, und alle anderen Projekte wurden auf diese Umfahrungsstrasse ausgerichtet. Zum Glück kam man noch zur Einsicht, dass mit der Umfahrungsstrasse keine Probleme gelöst werden und dass eine neue Strasse in der heutigen Zeit politisch kaum mehr eine

Chance zur Realisierung hat. Zudem liegen heute genügend Erfahrungen vor, dass eine Vergrößerung der Kapazitäten für den MIV auf den Strassen noch kein einziges Verkehrsproblem nachhaltig gelöst hat. Im Gegenteil, es kommt nur zu Verlagerungen und zu weiteren Engpässen. Wie soll der Mehrverkehr auf der geplanten Spange Nord von den umliegenden Strassen Richtung Hühnenbergstrasse, Unterlöchli, aber auch Richtung Zürich aufgefangen werden? Mit dem neuen Mobilitätsmanagement durch die E-Mobilität, die in den nächsten 10 bis 20 Jahren grosse Nutzungsveränderungen bringt, und durch ein anderes Mobilitätsverhalten der jungen Leute wird sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Zukunft verändern und somit auch das Bedürfnis nach Strassen. Ich bitte Sie, nicht auf die Vorlage einzutreten.

Claudia Huser Barmettler: Für mich ist es essenziell, dass die Stadt und der Kanton gut miteinander funktionieren; das ist die Grundlage für unseren sozialen Frieden im Kanton. Jetzt ist dieser Friede aber gefährdet, denn der Kanton will einen vierspurigen Autobahnzubringer quer durch ein Quartier bauen. Dabei wird die städtische Bevölkerung weder angehört, geschweige denn am Prozess beteiligt. Die Erfahrung aus anderen Städten auch ausserhalb der Schweiz zeigt, dass ohne einen echten Einbezug der lokalen Bevölkerung ein solches Monsterprojekt keine Chance hat. Daher kann ich es fast nicht glauben, wie das Vorgehen bei der Spange Nord ist. Zwar hatten wir eine Vernehmlassung, aber daraus wurden nur marginale Anpassungen übernommen. Es kann realistischere nur eine Lösung geben, wenn man alle relevanten Gruppen in die Diskussion mit einbezieht. Die Regierung hingegen fängt nun mit der Detailplanung an, ohne auch nur ein einziges Wort mit der betroffenen Bevölkerung zu reden, und damit meine ich wirklich die betroffene Bevölkerung, die Bürgerinnen und Bürger, die dort wohnen. Mir fehlen die Visionen. Mit diesem Projekt setzt der Kanton einfach weiter auf die altbekannte Strategie „Bauen wir einfach mal Strassen“ – das kennen wir ja. Aber wie wird sich unsere Agglomeration verändern? Wie werden die Bedürfnisse der Menschen sein, die dort leben? Wie es bereits in den letzten Jahren stark spürbar wurde, findet eine „Vermediterranisierung“ unserer Gesellschaft statt, das soll heissen, dass wir mehr und häufiger Zeit draussen verbringen, und dass das Flanieren und Geniessen auch in einer Zentrumsstadt immer wichtiger werden, unter anderem auch für den Tourismus. Dort müssen wir ansetzen. Ich bin auch klar der Meinung, dass die Stadt Luzern sehr gut erreichbar sein muss für die ganze Bevölkerung der Region, aber auch für den Tourismus. Aber es gibt auch verkehrverträgliche Lösungen, die eine sehr gute Erreichbarkeit ermöglichen. Mit der aktuell lancierten Metro-Initiative wird ein solcher zukunftsgerichteter Ansatz vorgelegt werden. Mit einer Metro, die unterhalb der Erde vom Ibach direkt bis zum Schwanenplatz führt, kann eine wirklich langfristige Lösung für unser Verkehrsproblem gefunden werden. Ob genau dieses Projekt richtig ist, soll die Bevölkerung entscheiden, aber in einem Mitsprache- und Mitbestimmungsprozess, nicht wie hier über ihre Köpfe hinweg. Die Analyse und damit der Projektierungskredit der Spange Nord ist somit klar überflüssig und nicht nötig. Bitte lehnen Sie diesen ab.

David Roth: Als einer der hässlichsten Orte in der Stadt Luzern wird oft der Kasernenplatz genannt. Viele Luzernerinnen und Luzerner wollen deshalb keinen zweiten Kasernenplatz, schon gar nicht mitten in einem Wohnquartier. Man kann das Projekt drehen und wenden wie man will, schlussendlich handelt es sich um eine Autobahn, die mitten in die Stadt führt. Mit dem Planungskredit kann die Bevölkerung nicht vom Projekt überzeugt werden. Die Bevölkerung wird deswegen nicht über die Linienführung der Strassen mitentscheiden können. Sie planen keinen Dialog, sondern einen Monolog. Das hat man vorhin bei den geringschätzigen Voten gegenüber der Bevölkerung gehört; so sollen die Gegner sogar Hass schüren, und sie hätten das Projekt gar nicht verstanden. Die ganze Diskussion kann auch mit etwas weniger Emotionen geführt werden, auch gegenüber der Stadt Luzern. Was es jetzt braucht, ist ein Verkehrsmanagement und den Ausbau von flächeneffizienten Massnahmen.

Räto B. Camenisch: Ich nehme zum Südportal Stellung, das als Beispiel für das Nordportal dienen könnte. Bereits 2007 sind wir über dieses Projekt erschrocken. Unter Führung von Paul Winiker – er hat damals einen Vorstoss im Einwohnerrat Kriens

eingereicht – wurde mit einer gewissen Opposition Stellung bezogen. Wir haben alle Parteien zusammengeschlossen und haben zusammen mit der Gemeinde ein Komitee gegründet und eine Petition lanciert. Mit dieser Petition sind wir an den Kanton und den Bund gelangt. Der Kanton hat uns erhört und gab den Auftrag, das Problem zusammen mit der Gemeinde Kriens möglichst gut zu lösen. Beim Bund ist die Frage noch hängig, weil sich eine gewisse Änderung ergeben hat. Der geplante, schreckliche Eingang weicht einem Portal, das auf 200 Metern überdacht wird und städtebaulich eine Bereicherung darstellt. Die von uns geforderte Überdachung bis zur Arsenalstrasse wurde nicht gewährt, aber das Astra hat sich mit einer Potenzialanalyse eingebracht. Diese Analyse ist unter Mitarbeit des Kantons und der Gemeinde sehr interessant ausgefallen. Die Bebauung rund um die Autobahn soll so gestaltet werden, dass mit der Mehrwertabschöpfung gewisse Anpassungen, unter anderem auch Teilüberdachungen bis zu 20 Prozent, gemacht werden können. Dieses Projekt hat Zukunft für uns, die Autobahn wird eingebettet und tragbar, weil auch noch Querungen über die Autobahn gebaut werden, damit das Quartier nicht zerschnitten wird. Wir sind auf dem richtigen Weg. Vom Bund wurden wir hingegen getröstet, unsere Petition wurde zurückgestellt. Der Bund erwartet von uns klare Vorschläge, der Lead dazu liegt aber beim Kanton.

Thomas Schärli: Die Ausgangslage ist bekannt, der Verkehr in der Stadt Luzern ist gross, daran wird sich auch nichts ändern. Deshalb braucht es langfristige Lösungen. Die Spange Nord ist eine optimale Lösung, um das Stadtzentrum vom MIV zu entlasten. Zudem sprechen wir hier erst von der Planung und nicht vom Baustart. Es ist fast schon frech, wie sich der Stadtrat verhält. Alles, was mit dem MIV zu tun hat, wird grundsätzlich abgelehnt, und die Quartiervereine und die linke Bevölkerung werden mobilisiert, um mit Schall und Rauch, aber ohne Projektkenntnisse auf sich aufmerksam zu machen. Der Spange Nord muss auf jeden Fall eine Planungschance gegeben werden. Das Stimmvolk wird das Projekt nach der Planungsphase sicher kritisch hinterfragen und einen Entscheid dagegen oder dafür fällen. Wer das Vorprojekt genauer betrachtet, sieht sofort, dass die Spange Nord mit den zusätzlichen Fahrspuren und Ausbauten dem öV und dem Langsamverkehr 32 Prozent mehr Fläche schenkt. Die Quartiere rund um die Spange werden für den Langsamverkehr sicherheitstechnisch massiv verbessert. Deshalb verstehe ich nicht, dass ausgerechnet die Linken und die Grünen gegen dieses Projekt sind. Ich sage heute überzeugt Ja zum Planungskredit Spange Nord.

Peter Fässler: Das Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern ist eine Mogelpackung. Der Kanton will Strassen bauen, er will freie Fahrt für den privaten MIV in und durch die Stadt Luzern. Die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr dienen als Deckmantel für dieses Vorhaben. Der Stadtrat von Luzern hat diese Taktik durchschaut. Das sind schlaue Leute. Er wehrt sich gegen dieses stadtzerstörerische Bauwerk, das nichts bringt und 200 Millionen Franken kostet. Alle Quartiervereine und ein grosser Teil der Bevölkerung lehnen diese Autobahn durch ein natürlich gewachsenes Quartier ab. Der Kanton Luzern beziehungsweise seine Vertreter bleiben stur bei der Projektidee aus einem anderen Zeitalter. Bewegung, Zeichen der Zeit erkennen, Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung – denkste. Leider haben sich auch viele Mitglieder des Kantonsrates dieser „Nichtdenkweise“ angeschlossen. Die Gemeinde Kriens, insbesondere das allparteiliche Komitee „Bypass so nicht“ kann davon ein Liedchen singen. Briefe und persönliche Gespräche mit der Regierung brachten keine Bewegung in die Haltung der Regierung. Doch der Widerstand gegen ein ebenfalls überdimensioniertes Bauwerk wie das Portal des Bypasses am südlichen Tunnelanfang lohnt sich. Der Bauherr dieses Projekts hat gemerkt, dass er nicht generell gegen die betroffene Bevölkerung planen und bauen kann. Punktuelle Verbesserungen am Bauwerk sind bereits visualisiert, andere besprochen, sie müssen aber noch „genagelt“ werden. Ich wehre mich, 6,5 Millionen Franken in eine solche Planungsleihe zu verlocken. Der Kanton Luzern hat andere, wichtigere Probleme zu lösen und zu finanzieren als die Spange Nord. Darum bitte ich Sie, diesen Kredit abzulehnen.

Andreas Hofer: Ich bin Mitglied der Grünen Fraktion, aber auch Vertreter der Luzerner Landschaft. Als Vertreter vom Land müsste ich mich darüber freuen, dass der Kanton mit der

Spange Nord in der Stadt Luzern über 200 Millionen Franken verlocken will. So würde nämlich auf der Landschaft das Geld dazu fehlen, um mit weiteren Strassenprojekten die Landschaft zuzubetonieren. Im Zusammenhang mit der Spange Nord wird immer wieder das Argument genannt, wie wichtig dieses Projekt für den ganzen Kanton ist. Ich verstehe das nicht. Wieso soll die Luzerner Bevölkerung der Spange Nord zustimmen, wenn doch bekannt ist, dass die Stadtbevölkerung diese gar nicht will? Ich bitte Sie, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Urban Sager: Sie sprechen immer von einer Umfahrung – hören Sie bitte auf damit. Beim Projekt handelt es sich um eine vierspurige Autobahn, die quer durch zwei Quartiere und an einem Schulhaus vorbeiführt. In den Quartieren Maihof und Hochwacht sind 6000 Personen davon betroffen. Sie sprechen auch von der Entlastung der Innenstadt, die aber nur mit diesem Projekt möglich sei. Die Innenstadt ist aber bereits jetzt entlastet, das zeigen auch entsprechende Zahlen der Stadt Luzern. Sie sprechen immer von Effizienz und Sparsamkeit, vor allem unter den momentanen finanziellen Bedingungen. Deshalb frage ich mich schon, warum wir jetzt 6,5 Millionen Franken für einen Planungskredit für ein Projekt ausgeben sollten, das seinen prognostizierten Nutzen bereits jetzt zur Hälfte erreicht hat. Obwohl bekannt ist, dass zusätzliche Strassen Mehrverkehr bedeuten, sollen 200 Millionen Franken für neue Strassen ausgegeben werden. Der Schlossberg und die Zürichstrasse werden vom Mehrverkehr betroffen sein. Noch eine Bemerkung zur Verknüpfung von Bypass und Spange Nord: Laut Ihren Aussagen gibt es ohne die Spange Nord keinen Bypass, der Bund verlange das so. Seit wann sind Sie dem Bund gegenüber so hörig? Wir müssen doch entscheiden, welche Lösungen für uns am besten sind. Ich als Bewohner der Stadt kann nur sagen, dass die Spange Nord, so wie sie jetzt vorliegt, kein gutes Projekt ist. Dieser Meinung sind auch sämtliche Quartiervereine der Stadt Luzern. Es gibt keine Gründe, die für das Projekt sprechen, sondern es kommt zu einer Verschandelung der Quartiere. Ich bitte Sie, die Vorlage zurückzuweisen.

Hasan Candan: Laut Medienmitteilung vom 7. Dezember 2017 handelt es sich beim Projekt um ein zentrales Vorhaben des Kantons zur Entlastung der Innenstadt und zur Förderung des öV im Zentrum, das eine breite Abstützung findet und die Anliegen der Stadt mit einbezieht. Das tönt zwar sehr schön, aber es ist unglaublich, welche Unwahrheiten verbreitet werden. Ich möchte deshalb dem Stadtrat ein Kompliment machen, denn er setzt sich für die städtische Bevölkerung ein. Die Spange Nord kommt vielleicht den Agglomerationsgemeinden zugute, aber vor allem profitieren davon die Autofahrer aus Zürich und Zug, weil sie direkt mitten in die Stadt fahren können. Im Eichhof präsentiert sich das gleiche Bild. Ich selber wohne am Bundesplatz und habe bemerkt, dass sich die Verkehrsproblematik dort laufend erhöht. Die Strassen sind verstopft, dadurch nimmt die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren ab. Die Feinstaubbelastung ist weit über dem erlaubten Grenzwert. Es passieren auch immer mehr Unfälle mit Fussgängern und Velofahrern. Der Parkplatz bei der Langensandbrücke wird vor allem von Personen aus Nidwalden und Obwalden benutzt, obwohl die Zentralbahn erst gerade ausgebaut worden ist. Zwar soll der Tiefbahnhof entstehen und das öV-Angebot ausgebaut werden, trotzdem soll die Stadt mit dem Auto erreichbar sein. Ich bitte Sie, nicht gegen den Willen der Bevölkerung zu stimmen – weisen Sie die Vorlage zurück.

Hannes Koch: Schauen Sie über die Kantonsgrenzen hinaus, etwa nach Bern. In der Stadt Bern nehmen der aktive Verkehr (Langsamverkehr) und die öffentliche Mobilität zu, der MIV hingegen nimmt ab. Luzern zeigt die gleichen Tendenzen. Es sprechen keine Argumente dafür, einen Schlauch zu bauen, der unsäglich viele Autos in ein Quartier pumpt. Durch die Digitalisierung wird sich die Mobilität ebenfalls verändern. Ich denke nicht, dass der Kanton zum aktuellen Zeitpunkt über die notwendigen finanziellen Mittel verfügt, um 6,5 Millionen Franken für einen unsinnigen Planungskredit auszugeben. Erst kürzlich hat Bundesrätin Doris Leuthard erklärt, dass die Verknüpfung von Bypass und Spange Nord nicht mehr im Vordergrund steht. Es ist fraglich, ob die Agglomeration einen Nutzen aus der Spange Nord zieht. Den Gemeinden Kriens und Horw bringt die Spange gar nichts. Auch die Rontaler Gemeinden profitieren kaum von der Spange. Ich bitte Sie, den Planungskredit

abzulehnen.

Daniel Gasser: Mobilität ist nicht eine Frage von linker oder rechter Gesinnung, sondern reine Physik. Im Moment erlebt das Rontal eine enorme Dynamik. Nur schon die geplanten Projekte in den nächsten drei bis vier Jahren führen zu einem Wachstum von über 15 Prozent quer durch alle Bereiche. Im Bereich öV haben wir die Weichen letzten Januar gestellt, jetzt geht es darum, die Planung des MIV anzupacken. Auch wenn ich sehr grosses Verständnis für die betroffenen Stadtquartiere aufbringe, muss ich darauf hinweisen, dass die Agglomerationsgemeinden auf ein koordiniertes Vorgehen angewiesen sind. Durch die verkehrslenkenden Massnahmen, die wir in der Vergangenheit zugunsten der Stadt mitgetragen haben, haben sich die Verkehrsströme heute verlagert. Es werden neue Wege gesucht, zum Beispiel im Würzenbach, bei der Seeburg und auf dem Wesemlin, aber auch die Gemeinden Meggen und Adligenswil suchen den Weg auf die Autobahn über das Rontal. Das führt unweigerlich zu Rückstaus, speziell in Ebikon. Für den Abfluss dieses Verkehrs brauchen wir zwingend einen Zubringer zum Bypass. Die Spange Nord wird ein Mehrgenerationenprojekt. Der Sonderkredit für die Projektplanung soll aufzeigen, was für Varianten möglich sind. Bei einem Projekt dieser Grösse dürfen wir uns doch nicht der Diskussion verweigern, sondern wir müssen versuchen, gemeinsam eine Lösung zu finden. Ich bin überzeugt, dass es mit den Anträgen der VBK zu einer Variante kommt, bei der es nicht nur Verlierer gibt, zum Beispiel mit einer Untertunnelung beim Schlossberg, auch wenn das eine teurere Variante wäre. Das fein austarierte Agglomerationsprogramm funktioniert nur, wenn alle angedachten Massnahmen mit einbezogen werden. Bitte stimmen Sie deshalb den Anträgen der VBK und dem Planungskredit zu.

Urs Brücker: Der Bypass wird den Verkehr von Agglomeration zu Agglomeration entscheidend verbessern. Mit der Spange Nord soll die Fehlinvestition in den Rontalzubringer kompensiert werden. Das Rontal wächst in einer unglaublichen Geschwindigkeit. In einem Interview vom 11. Januar 2018 hat der Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor erklärt, dass die Spange Nord vor allem im Rontal zu einer Verkehrsentslastung führen soll. Weiter meinte er, dass der Rontalzubringer von Anfang an zu wenig grosszügig geplant worden sei. Mit einem entsprechend dimensionierten Rontalzubringer könnte das Problem Durchgangsverkehr im Rontal gelöst werden. Mit der Spange Nord hingegen soll möglichst viel MIV aus dem Rontal via Maihofstrasse in die Stadt Luzern geführt werden und von dort weiter zur Autobahn. Mit Verlaub, das kann nicht unser ernst sein. Der Effekt der Spange Nord wird sein, dass es beim Schlossberg und auf der Maihofstrasse zu massiven Staus kommen wird. Dies wiederum wird Auswirkungen auf die Zürichstrasse, den Schweizerhof, den Schwanenplatz und die Haldenstrasse haben. Wir brauchen keine Spange Nord sondern einen ausgebauten Rontalzubringer. Aus diesen Gründen lehnt die GLP-Fraktion die Vorlage ab.

Monique Frey: Räto B. Camenisch hat in seinem Votum vom konstruktiven Widerstand seitens der Bevölkerung gesprochen. Ich möchte ihn daran erinnern, dass der Widerstand aus dem betroffenen Quartier nicht neu ist. Bereits im September 2014 wurde vom Quartier eine Volksmotion eingereicht und damit dem Grossen Stadtrat der Auftrag erteilt, wie er mit dem Kanton verhandeln soll. Es hat sich also immer um einen demokratisch legitimierten Auftrag gehandelt. Der Stadtrat fährt keinen Zickzackkurs, sondern er hat sich gemäss dem erteilten Auftrag mit dem Kanton auseinandergesetzt und Forderungen gestellt. Der Stadtrat musste aber scheinbar akzeptieren, dass der Kanton zwischen dem Schlossberg und der Einmündung Spitalstrasse eine Strasse bauen will, die von 35 000 Autos befahren wird. Ich würde gerne wissen, was die Gemeindevertreter davon halten würden, wenn der Kanton eine solche Strasse in ihrer Gemeinde planen würde. Obwohl die Bevölkerung seit 1990 von 300 000 auf 400 000 Personen angewachsen ist, hat es weniger Verkehr auf der Seebrücke. Mit cleveren, sinnvollen Massnahmen kann der Verkehr gelenkt oder umgelenkt werden. Physik hat auch etwas mit Materialien zu tun. Man muss nicht immer das gleiche Material nehmen, um die gleichen Mobilitätsbedürfnisse abzudecken. Das Mobilitätsbedürfnis wird noch steigen; die Frage lautet, mit welchem Material dieses Bedürfnis abgedeckt wird. Auch das ist Physik. Ich fordere die Agglomerationsgemeinden auf, zusammen mit der Stadt an

cleveren und intelligenten Verkehrslösungen zu arbeiten.

Ylfete Fanaj: Der Stadtrat hat sich seit 2011 mehrfach kritisch zum Projekt geäußert, nämlich in der Vorstudie zum Projekt 2012, beim Vorprojekt 2014 sowie anlässlich der letzten Vernehmlassung. Der Stadtrat hat sich immer kritisch geäußert und mehrfach Forderungen gestellt, zum Beispiel zur Quartierverträglichkeit. Viele der Forderungen wurden vom Kanton aber nicht erhört. Sie haben betont, wie wichtig Ihnen die Quartierverträglichkeit ist, es liegt aber kein Antrag zu diesem Thema vor. Eigentlich müssen keine weiteren Varianten mehr geprüft werden, denn das Projekt kann nur noch schlimmer werden. Der Projektkredit ist abzulehnen.

Dieter Haller: Für den Stadtrat sind der Bypass und die Spange Nord von zentraler Bedeutung, weil sie helfen, die Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten. Der Stadtrat wird sich dafür einsetzen, dass der Bypass als zentrale Massnahme des Agglomerationsprogramms umgesetzt werden kann. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Spange Nord und die Stadtautobahn entsteht im Stadtzentrum Raum für den öffentlichen Verkehr. Dies ermöglicht eine durchgehende Busspur von Kriens Kupferhammer über die Seebücke bis zum Luzernerhof. Damit wird der öffentliche Verkehr zuverlässiger und schneller. Aus diesen Gründen ist das Gesamtsystem Bypass auch ein wichtiger Bestandteil der städtischen Mobilitätsstrategie und ist mit dem Reglement vereinbar. Bei diesen Aussagen handelt es sich um die Worte des Stadtrates von Luzern in der Person von Adrian Borgula. Keine zwei Jahre später tönt es von seiner Seite her ganz anders: Das Projekt sei nicht quartierverträglich, und es habe eine erhöhte Trennwirkung durch die breitere Strasse. Diese wird aber vor allem wegen der aus meiner Sicht notwendigen Busspur und wegen der Velostreifen breiter. Der Kanton solle auf das Agglomerationsentlastungsprojekt verzichten. Diesen Damen und Herren geht es nicht um das Wohl der Stadt und der Agglomeration, nicht um eine prosperierende Wirtschaft, nicht um die Entlastung der gesamten Agglomeration, die grünen Freiraum möglich macht und die Innenstadt stark entlastet und bei den Touristen attraktiver macht. Es geht ihnen darum, die ideologische, persönliche Einstellung durchzusetzen, vermutlich so lange, bis zu viel Steuersubstrat weggezogen ist, aus dem ein funktionierendes Verkehrssystem bestehend aus öV, Velo, Fussverkehr und MIV finanziert wird. Im Stadtrat Luzern findet man keinen verlässlichen Partner, dafür einen, der die Agglomeration als Stauraum missbraucht. Ich folge dem Antrag der Regierung und stimme den Anträgen der VBK zu. Für mich ist das Volk der höchste Souverän. Es steht den Linken frei, das Referendum zu ergreifen.

Michael Ledergerber: In der Innenstadt nimmt der MIV ab. Immer mehr Haushalte in der Stadt haben kein Auto mehr, oder sie nutzen die Möglichkeit des Carsharings. Es ist eine Verlagerung auf den öV und den Langsamverkehr zu erkennen. Diese Fakten rechtfertigen die Zerstörung von Quartieren und Lebensräumen überhaupt nicht. Ich verstehe die Stadtregierung, wenn sie sich vehement gegen die Spange Nord einsetzt. Ich akzeptiere die hier gemachten Vorwürfe gegenüber der Stadtregierung in keiner Weise. Jeder Gemeindevertreter würde für seine Gemeinde das Gleiche tun. Das Verkehrsmanagement der Stadt Luzern zeigt Wirkung, und die Tendenz sagt beim MIV eine weitere Senkung voraus. Die Spange Nord braucht es nicht, sie torpediert den eingeschlagenen Weg der Stadtregierung. Die Spange Nord basiert auf Zahlen und Annahmen, die nicht stimmen oder alt und verstaubt sind. 1992 hat das Stimmvolk die Verkehrsentslastungsinitiative klar abgelehnt. 105 von 107 Gemeinden haben Nein zur Nordumfahrung gesagt. Der damalige Regierungsrat Josef Egli sagte: „Die Abstimmung hat aufgezeigt, dass das Stimmvolk sehr gut zwischen nötigen und unnötigen Strassen unterscheiden kann. Oder anders ausgedrückt zwischen dringlichen Dingen und nicht reifen.“ Es macht keinen Sinn, gegen den Willen des Quartiers und der Stadtregierung an der Spange Nord festzuhalten. Brechen wir das Projekt jetzt ab und setzen auf das gemeinsame Verkehrsmanagement, das stadtverträglich ist, Lebensqualität schafft und zukunftsorientiert ist.

Giorgio Pardini: Alle besinnen sich immer wieder auf das Volk; auch die Stadtregierung wurde durch das Volk gewählt. Wenn sich die Stadtregierung gegen die Spange Nord ausspricht, ist das der Wille des Volkes. Lugano und Luzern haben etwas gemeinsam,

nämlich die verkehrspolitischen Fehler aus den 70er-Jahren. Nun müssen wir diese Fehler korrigieren. Wenn die grösste Gemeinde der Ansicht ist, dass die Spange Nord keine gute Lösung ist, sollten wir das akzeptieren. Es braucht eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik. Wir können nicht einfach gegen den Willen der Stadt entscheiden. Ich würde mich im gleichen Mass für die Landbevölkerung einsetzen, wenn ihre Lebensqualität beeinträchtigt würde. Ich bitte Sie, nach Lösungen im Sinn der Stadt zu suchen und die Vorlage zurückzuweisen.

Christine Kaufmann-Wolf: Als Krienserin und Mitglied des Bypass-Komitees Kriens verstehe ich die Befürchtungen und Ängste des betroffenen Quartiers. Es ist eine schwierige Situation, weil ein grosser Teil des Kantons die Spange Nord befürwortet und sich die betroffenen Quartierbewohner dagegen wehren. Deshalb ist es umso wichtiger, nach Lösungen zu suchen. Wie die Gemeinde Kriens gezeigt hat, gibt es Lösungen. Anpassungen in Form von Einhausungen oder einer längeren Untertunnelung dürfen auch mehr kosten, denn auch die nachfolgenden Generationen sind davon betroffen. Eine Entkoppelung von Bypass und Spange Nord hätte grosse Auswirkungen auf die Gemeinde Kriens. Der Verkehr in Kriens würde sich nämlich nicht reduzieren, es könnte keine durchgängige Busspur gebaut werden. Es steht mir fern, über ein anderes Quartier bestimmen zu wollen, aber der Planungskredit bietet die Chance, nach guten Lösungen suchen zu können.

Josef Schuler: Ich wurde von den Quartiervereinen ebenfalls angeschrieben und bin erstaunt, dass ein grosser Teil der Stadtbevölkerung nicht hinter dieser Planung steht. Vielleicht sollte der Kanton zwar auf den Grundlagen der bisherigen Planung weiterfahren, aber unter Mitwirkung der Stadt und der Quartiervereine. Die Mobilität ist nicht nur eine Frage der Physik, sondern auch der Intelligenz. Gerade in der Stadt verzichten heute viele auf das Auto und steigen auf den öV um. Ich lehne den Planungskredit ab.

David Roth: Die Bürgerlichen haben mehrmals betont, man müsse das Projekt nur nochmals mit der Bevölkerung zusammen anschauen, dann werde alles gut. Ich mache den bürgerlichen Parteien ein Angebot: Wenn sie das Versprechen abgeben, die Spange Nord fallenzulassen, falls die Stadtbevölkerung auch nach weiteren Abklärungen nicht damit einverstanden ist, könnte ich dem Projektierungskredit zustimmen. Die Bürgerlichen werden dieses Versprechen aber nicht abgeben, denn sie werden das Projekt auch gegen den Willen der Stadtbevölkerung weiterführen. So sieht kein Dialog aus.

Räto B. Camenisch: Immerhin hat die Bevölkerung die Kappung der Spange Süd abgelehnt, auch das ist ein Zeichen. Ein Verzicht auf die Spange Nord wäre ein egoistischer Akt gegenüber den Gemeinden Emmen und Kriens und Umgebung, denn sie müssen den Verkehr in diesem Fall schlucken.

Marcel Omlin: Es ist hier immer wieder von der Stadtbevölkerung die Rede, obwohl sich nur die betroffenen Quartiervereine geäussert haben. Wir brauchen die Spange Nord, denn sonst kollabiert der Verkehr auf dem Bypass.

Jürg Meyer: Wie es Stefan Roth eingangs erklärt hat, sollten wir darüber diskutieren, ob wir das ganze Projekt abbrechen oder ob wir den Projektierungskredit als Chance nutzen. Der vorliegende Antrag der VBK verlangt unter anderem auch einen Verzicht auf die Spange Nord und das Aufzeigen, wie eine stadtverträgliche Lösung aussehen könnte, zu prüfen. Zudem soll die VBK aktiv mit einbezogen werden. Wir sollten diese Chance nutzen und dem Projektierungskredit zustimmen.

Michael Ledergerber: Es sind mehrere Quartiere und ihre Bewohner, die von der Spange Nord betroffen und deren Lebensraum zerstört wird. Darum kann der Begriff Stadtbevölkerung sehr wohl verwendet werden.

Marcel Budmiger: Seitens der Verwaltung wurde klar festgehalten, dass sich auch mit den vorliegenden VBK-Anträgen nicht viel am geplanten Ablauf ändern wird. Mit einem Planungskredit von 6,5 Millionen Franken ist es nicht möglich, nochmals verschiedene Varianten bis ins Detail zu prüfen. Andernfalls müsste der Kredit verdoppelt oder zumindest erhöht werden. Mir ist kein Projekt bekannt, bei dem ein Planungskredit dazu geführt hat, dass auf das Projekt verzichtet worden ist. Es kann wohl zu minimalen Anpassungen kommen, aber nicht in dem von Ihnen erklärten Ausmass.

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

Robert Küng: Luzern und seine Bevölkerung wachsen und damit auch der Wohlstand und die Mobilität. Das stellt eine Herausforderung dar, der wir uns stellen. Die Regierung blickt mit ihrer Strategie nach vorn. In unserer Strategie haben wir festgehalten, dass das Stadtzentrum mit dem öV wie auch dem MIV erreichbar bleibt. Die Mobilität innerhalb der Agglomeration soll sichergestellt und die Innenstadt vom MIV entlastet werden. Diese Ziele haben wir in der Strategie, in der Richtplanung, im Bericht über den öffentlichen Verkehr und in drei Agglomerationsprogrammen unter Mitwirkung aller Gemeinden, der Agglomeration und des regionalen Entwicklungsträgers festgelegt. Die Strategie mit dem Gesamtsystem Bypass wurde durch den Bund mit seiner Mitfinanzierung bestätigt. Die Strategie wurde auch von der Stadt und Ihrem Rat bestätigt. Die Spange Nord ist seit Jahren im Strassenbauprogramm enthalten. Der Auftrag an die Regierung lautete, in Abstimmung mit dem Bund ein Vorprojekt auszuarbeiten. Im Moment vollführen wir einen Spagat. Der Bund beseitigt mit dem Bypass den Engpass auf der Nord-Süd-Achse. Damit die vom Bund zur Verfügung gestellte Stadtautobahn ihre Wirkung entfalten kann, sind wir unsererseits für den Bau der Spange Nord zuständig. In der bisherigen Diskussion war oft von der Stadtbevölkerung die Rede. Von den rund 80 000 Einwohnern der Stadt sind rund 20 000 Anwohner von der Spange Nord betroffen. Bei der Spange Nord handelt es sich aber um ein Agglomerationsprojekt, von dem insgesamt 200 000 Personen betroffen sind. In Zukunft wird es komplett neue Verkehrsbeziehungen und neue öV-Linien geben, ich denke dabei etwa an die Verbindung zwischen dem Maihof und dem Seetalplatz. Der öV soll ausgebaut werden und der Langsamverkehr Raum erhalten. Dabei hat die Regierung eine Abwägung aller Interessen vorzunehmen. Wir denken nicht nur kurzfristig, sondern wir haben es mit einem Zeithorizont von 50 bis 100 Jahren zu tun. Luzern hat direkt nach Genf am wenigsten Verkehrsfläche pro Einwohner zur Verfügung. Die Regierung ist von der Spange Nord überzeugt, wir brauchen dieses Projekt. Heute geht es aber nicht um ein Ja oder Nein zur Spange Nord, sondern um die Planung. Diese Planung möchten wir konstruktiv weiterführen, um die Fakten und Auswirkungen aufzeigen zu können. Im aktuellen Projektstadium ist es nicht möglich, die Auswirkungen auf die Bevölkerung und Privateigentümer aufzuzeigen. Auf unserer Webseite können auch die Fragen der VBK detailliert eingesehen werden. Es geht aber nicht um eine vierspurige Autobahnschneise, sondern um die Erweiterung der Verkehrsfläche. Die Hälfte davon gehört dem Langsamverkehr und dem öV. Es beschäftigt mich, welches Signal wir nach Bern senden. Aufgrund der Vernehmlassung will der Bundesrat den eidgenössischen Räten folgenden Vorschlag unterbreiten – es geht dabei um die strategische Entwicklungsplanung Nationalstrassen 2030 –, ich zitiere aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrasse: „Mit dem Ausbauschnitt 2019 beantragt der Bundesrat einen Kredit von 2,267 Milliarden Franken für die Realisierung des Bypasses Luzern, der Erweiterung des Abschnitts Rotsee–Buchrain, der Engpassbeseitigung im Raum Crissier und der Umfahrung Le Locle.“ Ich brauche kaum zu betonen, dass sich andere Regionen politisch ins Zeug legen, wenn wir nicht unseren Willen zeigen, einen Beitrag zum Nutzen des Bypasses zu leisten. Wir haben zehn Jahre für die Positionierung des Bypasses gekämpft und am Beispiel der Gemeinde Kriens gesehen, dass eine Entwicklung zum Guten möglich ist. Ich erhoffe mir eine solche Entwicklung auch im Bereich der Spange Nord. Die Regierung ist bereit, die beiden von der VBK gestellten Anträge entgegenzunehmen. Ich schliesse meine Ausführungen mit einem Appell an die Stadt Luzern. Ich hoffe, dass die Stadt nicht stur auf ihrer Position verharret, denn es geht bei den Agglomerationsgemeinden um ihre Partner, mit denen sie in anderen Politikbereichen ebenfalls zusammenarbeiten muss. Die Bevölkerungsumfragen ergeben jedes Mal, dass die Verkehrssituation das grösste Übel unseres Kantons darstellt. Ich bitte Sie deshalb, auf die Vorlage einzutreten und dem Projektierungskredit zuzustimmen.

Antrag Frey Monique/Hess Markus/Budmiger Marcel: Nichteintreten.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.

Rolf Bossart: Der Antrag lag nicht vor, die VBK hat mit 11 zu 3 Stimmen Eintreten auf die

Vorlage beschlossen.

Monique Frey: Wir haben bereits ausgeführt, warum wir nicht auf die Vorlage eintreten werden. Das Projekt ist nicht zukunftsfähig. Die Digitalisierung hat enorme Auswirkungen auf unseren Alltag, die Produktion in den Fabriken und unsere Mobilität. Deshalb muss mit der Projektierung nochmals von vorn begonnen werden. Die Mobilität muss neu gelenkt werden, und die Verkehrsprobleme sollen nicht einfach mit veralteten Formen wie dem Ausbau von Strassen gelöst werden. Es soll nicht noch mehr Verkehr angezogen werden.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion ist für Nichteintreten. Das Projekt ist eine Fehlplanung und führt nur zu einer zusätzlichen Belastung der Quartiere anstatt zu einer Entlastung. Es gibt andere Massnahmen, um die Zentren und Stadtquartiere zu entlasten.

Marcel Budmiger: Wir sind gewählt, um die Interessen der Bevölkerung zu vertreten. So muss man sich als Stadtluzerner überlegen, ob es übergeordnete Interessen gibt, die es rechtfertigen, das Maihof- und Fluhmühlequartier dem Verkehr zu opfern. Gleichzeitig müssen sich Nicht-Stadtluzerner fragen, welchen Nutzen die Spange Nord der Agglomeration und der Landschaft wirklich bringt. Meiner Meinung nach würde der Ausbau der Autobahnanschlüsse dem Rontal mehr dienen, als noch mehr Transitverkehr in Richtung Spange Nord fahren zu lassen. Auf der Landschaft gäbe es viel sinnvollere Projekte als die Spange Nord, die mehr bewirken würden und die von der Bevölkerung erwünscht sind, aber für die das Geld fehlt. Die Stadt hingegen steht in der Verantwortung, ihre erfolgreiche Verkehrspolitik weiterzuführen, denn dort sinkt der Anteil des MIV am Modalsplit, und der öV wird verstärkt genutzt. Schaffen wir das Gleiche auch in der Agglomeration – die Planung dazu läuft bereits –, kann man auch von Menzberg, Rickenbach oder Vitznau ohne schlechtes Gewissen und ohne im Stau zu stehen mit dem Auto nach Luzern fahren. Wir fordern, nicht auf alten Konzepten zu verharren.

Der Rat lehnt den Antrag mit 81 zu 24 Stimmen ab.

Antrag Frey Monique: Rückweisung.

Monique Frey: Es ist uns allen klar, dass dieses Projekt nochmals überarbeitet werden muss und weitere Varianten geprüft werden müssen. Der Kredit von 6,5 Millionen Franken reicht nicht aus, um weitere Varianten prüfen zu können. Deshalb muss das Dekret zurückgewiesen und nochmals überarbeitet werden. Falls nötig, müssen auch mehr als 6,5 Millionen Franken gesprochen werden. Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag zu unterstützen und nochmals die Auseinandersetzung mit allen Betroffenen zu suchen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.

Rolf Bossart: Der Rückweisungsantrag lag der VBK vor und wurde mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt.

Marcel Budmiger: Der Rückweisungsantrag gibt Ihnen die Möglichkeit, nach einer noch besseren Variante zu suchen, so wie Sie es der Bevölkerung auch versprechen. Ich bitte Sie deshalb, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 83 zu 23 Stimmen ab.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag VBK zu Ziffer 2 (neu): Der Regierungsrat wird damit beauftragt, die Prüfung alternativer vorliegender Ideen wie z.B. eine mögliche Untertunnelung Schlossberg – Knoten Sedel, Verzicht auf den Bau der Fluhmühlebrücke, Verzicht auf die Spange Nord ebenfalls in die Projektphase miteinzubeziehen.

Antrag Budmiger Marcel zu Ziffer 2 (neu): Der Regierungsrat wird damit beauftragt, die Prüfung alternativer vorliegender Ideen wie z.B. eine mögliche Untertunnelung Schlossberg – Knoten Sedel, Verzicht auf den Bau der Fluhmühlebrücke, Verzicht auf die Spange Nord ebenfalls in die Projektphase miteinzubeziehen. Vor der Ausarbeitung des Auflageprojektes wird das Ergebnis dem Kantonsrat vorgelegt.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.

Rolf Bossart: Die Anträge 3 und 6 der VBK sind das Resultat aus drei sehr intensiven und anspruchsvollen Sitzungen. Beide Anträge wurden einstimmig überwiesen. Die VBK richtet ein grosses Augenmerk auf die laufende Information und das Kommunikationskonzept, denn genau diese beiden Punkte führten zu Unmut. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Marcel Budmiger: Anlässlich der Sessionsvorschau in der „Luzerner Zeitung“ sprach Herbert Widmer davon, Verantwortung wahrzunehmen. Genau das wollen wir mit unserem Gegenantrag tun. Bei der bürgerlichen Mehrheit herrscht Ratlosigkeit, es kommen keine vernünftigen Antworten. Auch auf mehrmaliges Nachfragen hin, wie die Spange Nord verbessert werden könnte, wird die Verantwortung auf die Verwaltung und die Regierung abgeschoben. Wenn die Verwaltung auch einen Verzicht prüfen soll und zum Schluss kommt, dass ein Verzicht tatsächlich die beste Lösung wäre, muss unser Rat abschliessend darüber befinden. Falls Sie unseren Antrag ablehnen, ist es für uns klar, dass es sich beim Antrag der VBK um ein blosses Ablenkungsmanöver handelt, um Zeit zu gewinnen. Ihre Argumente werden aber nicht besser, wenn der Verkehr auf der Seebrücke weiterhin abnimmt oder wenn in den Agglomerationsgemeinden die Gesamtverkehrskonzepte zu wirken beginnen und der Verkehr ebenfalls abnimmt. Ich glaube der Antrag der VBK dient dazu, die betroffene Bevölkerung etwas zu beruhigen. Ohne konkret zu werden, verspricht der Antrag eine gute Lösung für alle, die aber schlussendlich nicht finanziert werden kann. Ich bitte Sie, unserem Antrag zuzustimmen und den Antrag der VBK abzulehnen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.

Rolf Bossart: Der Antrag der VBK wurde einstimmig überwiesen, der Antrag 4 von Marcel Budmiger lag der Kommission nicht vor.

Markus Hess: Die GLP-Fraktion unterstützt den Antrag 4 von Marcel Budmiger. Es geht um ein sehr emotionales Projekt, zu dem klare Forderungen des Parlaments vorliegen, gerade was die zukünftige Kommunikation angeht.

Monique Frey: Die Grüne Fraktion unterstützt ebenfalls den Antrag 4 von Marcel Budmiger. Dieser Antrag bietet die Möglichkeit, modular am Projekt weiterzuarbeiten. Um eine ergebnisoffene Weiterprüfung und den Einbezug der betroffenen Bevölkerung zu garantieren, ist es notwendig, das Ergebnis nochmals unserem Rat vorzulegen. Mit dem Antrag der VBK wird der Bevölkerung bloss Sand in die Augen gestreut.

Herbert Widmer: Der Antrag 4 ist das Gegenteil davon, was die Linken uns Bürgerlichen vorwerfen. Gemäss den Linken wollen wir Bürgerlichen nur eine Show bieten. Ich sehe im Antrag 4 aber eine Verzögerungstaktik. Mit dem Antrag 3 will die VBK das Projekt begleiten und über den aktuellen Projektstand informiert werden. Ich bitte Sie daher, dem Antrag der VBK zuzustimmen.

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

Robert Küng: Wie ich es bereits beim Eintreten erklärt habe, spricht sich die Regierung für den Antrag 3 der VBK aus. Wir haben der Kommission ein klares Commitment abgegeben, wonach wir die VBK über den Projektstand informieren werden. Der Forderung des Antrags 4, vor der Ausarbeitung des Auflageprojekts das Ergebnis Ihrem Rat vorzulegen, können wir nicht nachkommen. Ein solches Vorgehen ist nicht üblich und im Kantonsratsgesetz nicht vorgesehen. Unsere Information und Beratung erfolgt über die Kommissionen. Die Bevölkerung kann an der Urne über das Projekt befinden.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat den Antrag 3 dem Antrag 4 mit 82 zu 25 Stimmen vor.

In der definitiven Abstimmung stimmt der Rat dem Antrag 3 mit 90 zu 15 Stimmen zu.

Antrag Frey Monique zu Ziffer 2 (neu): Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Etappierung der Realisierung der Projektplanung zu prüfen. Als erstes wird dabei ein Verkehrsmodell mit aktuellen Verkehrszahlen und Verkehrsbeziehungen ausgearbeitet. Die VBK wird regelmässig über den Projektstand orientiert und vor wichtigen Entscheiden des Regierungsrates angehört.

Monique Frey: In der VBK haben wir ausführlich über die Möglichkeit einer Projektetappierung diskutiert. Das ist nicht ganz einfach, denn mit der Bewilligung des Planungskredites von 6,5 Millionen Franken liegt die Verantwortung zur Projektumsetzung bei der Regierung. Mit dem vorliegenden Antrag haben wir eine Möglichkeit gefunden, dem Regierungsrat eine Etappierung in Auftrag zu geben. Zudem kann so auch die Kommunikation zwischen der VBK und dem Regierungsrat verbessert werden. Ich bitte Sie daher, den Antrag zu unterstützen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.  
Rolf Bossart: Dieser Antrag ist der VBK nicht vorgelegen.

Gaudenz Zemp: Der Antrag fordert ein Verkehrsmodell und Verkehrszahlen. Wozu sollen diese Zahlen dienen? In ihrem Eintretensvotum hat Monique Frey erklärt, dass es beim Strassenverkehr zu keinen Problemen komme, ausser während der Spitzenzeiten am Morgen und am Abend. Jede Infrastruktur ist aber auf die Spitzenzeiten ausgelegt. Ein Stromnetz beispielsweise muss die Spitzenzeiten meistern können. Beim Auto soll dies nicht gelten. Diese Sichtweise ist ideologisch. Es liegen auch Zahlen zum Projekt Spange Nord vor. Von linker Seite heisst es, es handle sich um eine vierspurige Autobahn. Gemäss den Zahlen handelt es sich aber mehr um ein öV-Projekt als um ein Auto-Projekt. Wir sprechen hier von einem Gebiet von 32 000 m<sup>2</sup>, das um 12 000 m<sup>2</sup> auf 44 000 m<sup>2</sup> vergrössert wird. Von diesen 12 000 m<sup>2</sup> werden 6000 m<sup>2</sup> für Busspuren sowie Velo- und Fusswege verwendet. 50 Prozent der zusätzlichen Fläche werden also für den öV sowie für Velo- und Fusswege verwendet. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Claudia Huser Barmettler: Bei diesem Antrag geht es nicht um Ideologie, sondern um Transparenz. Man hört zwar immer wieder von Verkehrsmodellen, diese würden aber nicht stimmen. Ich möchte gerne, dass mit solchen Gerüchten aufgeräumt und Transparenz geschaffen wird. Noch etwas zum Votum von Gaudenz Zemp. Zwar wird ein Teil der Fläche in den öV sowie in Velo- und Fusswege investiert. Um mit dem Velo von Luzern nach Emmen zu gelangen, sind aber mehrere Strassenüberquerungen notwendig, und bei der Fluhmühlebrücke muss sogar der Lift benutzt werden. Man kann sich also durchaus fragen, ob die Mittel richtig investiert werden. Ich bitte Sie, dem Antrag zuzustimmen.

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

Robert Küng: Bei einem so grossen Projekt gibt es eine Aufteilung in verschiedene Phasen. Wir haben ein klares Bekenntnis abgegeben, dass wir die VBK schrittweise darüber informieren. Die ersten Schritte werden nacheinander ausgelöst, es gibt aber auch Schritte, die gleichzeitig ausgelöst werden müssen. Neue Verkehrszahlen liegen bereits vor. Ein Verkehrsplaner wird basierend auf dem neuen Verkehrsmodell prüfen, ob sich der Variantenentscheid bestätigt oder welche neuen Varianten allenfalls hinzukommen. Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen.

Der Rat lehnt den Antrag mit 84 zu 25 Stimmen ab.

Antrag VBK zu Ziffer 3 (neu): Der Kantonsrat erwartet vom Regierungsrat ein klares Informations- und Kommunikationskonzept und die rasche Aufnahme von Gesprächen mit den betroffenen Anwohnern, Quartieren etc.

Der Rat stimmt dem Antrag mit 97 zu 0 Stimmen zu.

Antrag Budmiger Marcel: Ablehnung.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Planung des Projekts Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 80 zu 25 Stimmen zu.