



---

Kantonsrat

## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom  
Kantonsratspräsident

6. Dezember 2021  
Bossart Rolf

### **A 513 Anfrage Keller Daniel und Mit. über die geplante neue Y-Achse / Sanierung Pilatusplatz / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Daniel Keller ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Daniel Keller: Ich danke der Regierung für die Beantwortung der Fragen. Sie hätte in einigen Bereichen aber durchaus verbindlicher ausfallen dürfen, zudem fehlt ein konkretes Timing. Die Beantwortung erfolgte im Sommer 2021, jetzt haben wir bald Weihnachten, und ich bin sicher, Regierungsrat Reto Wyss hat zu diesem Thema noch einzelne Neuigkeiten hinzuzufügen. Beim umstrittenen Projekt der Y-Verkehrsführung am Pilatusplatz – man konnte in den Medien schon mehrmals davon lesen – gibt es nebst den Befürwortern auch eine sehr grosse Anzahl Gegner. Insbesondere der direkt betroffene Quartierverein Kleinstadt im Inselbau vom Pilatusplatz, das eingemietete Gewerbe und Teile des Bruchquartiers sprechen sich klar gegen eine Y-Lösung aus. Es ist Interessant, dass auf dem Hallwilerweg künftig ein Verkehrsregime mit Gegenverkehr Tatsache werden soll. Es entsteht so eine sechsspurige Strasse in einem Bereich, wo zahlreiche Wohnungen angesiedelt sind. Die Stadt argumentiert eigentlich immer mit dem Lärmschutz, aber genau hier gewichtet sie diesen anders und beachtet diese Prämisse nicht. Das zeigt, dass es einzig um eine Reduzierung des Verkehrs geht und um den Abbau Dutzender bestehender Parkplätze. Auf die Frage, wie die Interessen aller direktbetroffenen Anwohner und Gewerbetreibenden bei beiden Projekte einbezogen werden können, antwortet die Regierung, dass die Projektbearbeitung durch eine Begleitgruppe bestehend aus Anwohnerinnen und Anwohnern, Gewerbetreibenden und Vertretern von Quartiervereinen begleitet würde. Wie im Fall der missratenen Testplanung im Gebiet des Bahnhofs Luzern zeigt sich aber leider, dass solche Begleitgruppen in der Regel so zusammengesetzt werden, dass sie die offizielle Politik der Stadt stützen, wie das auch im konkreten Projekt der Y-Achse der Fall ist. Tatsache ist aber, dass der direktbetroffene Quartierverein Kleinstadt und auch die einzelnen Anwohner die Y-Variante klar ablehnen, weil zu viele Parkplätze wegfallen und die Lärmbelastung mit einer sechsspurigen Kantonsstrasse auf dem Hallwilerweg für die Bewohner massiv zunimmt. Die Interessengemeinschaft (IG) mit über 30 Verbänden und Firmen und insgesamt 800 Mitgliedern setzt sich mit einigen Korrekturen für die bisherige Verkehrsführung ein. Sie ist überzeugt, dass die Y-Variante mehr Verkehrsprobleme schafft, als sie löst. Der Kanton behält bei diesem Projekt die Oberhand und wird letztlich den Variantenentscheid treffen. Aber mit dem Verfahren, wie es unter dem Regime der Kantonsstrassenvereinbarungen läuft, hat die Stadt im Vergleich zu den Agglomerationsgemeinden und den restlichen Gemeinden des Kantons einen viel zu starken Einfluss. Das Projekt Y-Achse gehört beerdigt.

Sabine Wermelinger: Die Fragen sind in den Augen der FDP zufriedenstellend beantwortet. Das Projekt ist im aktuellen Bauprogramm aufgeführt. Der Kantonsrat hat das

Bauprogramm genehmigt. Der Kanton hat die Projektleitung der Stadt Luzern übertragen aufgrund der Vereinbarung über die Zuständigkeiten für Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadt Luzern, welche auf den 1. Januar 2017 datiert ist. Diese Vereinbarung war einigen Mitgliedern des Kantonsrates offenbar nicht bekannt. Die Luzerner Regierung wendet bei Strassenfragen eine gesamtheitliche Betrachtungsweise an, was in letzter Zeit auch bei diversen Anfragen betreffend Lärmbelastung und entsprechende Massnahmen erkennbar war und im Sinn der FDP ist. Es stellt sich die Frage, warum der Kanton die Projektleitung an die Stadt Luzern übertragen hat und ob sich das Vorgehen bewährt. Die Zusammensetzung und die Gewichtung der verschiedenen Mitglieder der offenbar sehr einflussreichen Begleitgruppe ist ein wenig unklar. Aus dieser Begleitgruppe wird Widerstand gegen die Variante mit der heutigen Verkehrsführung angekündigt, und die Stadt bietet diesem Widerstand Hand. Auf der Webseite der Stadt Luzern kann ich lesen, dass vor allem Personen, die Parkplätze erhalten wollen, gegen die neue Y-Lösung sind. Ein Besuch auf der Webseite der IG Pilatus zeigt aber noch etliche andere Gründe, warum die Hauseigentümer, die Gewerbetreibenden, die Gastronomen, die Ladenbesitzer und Weitere enorm und allenfalls sogar existenziell Betroffene gegen die neue Y-Lösung sind. Sie wollen an der Variante mit der heutigen Verkehrsführung festhalten und haben die IG Pilatusplatz mit über 30 Verbänden und Firmen und über 800 Mitgliedern gegründet. Die erwähnte Berücksichtigung der Betroffenen ist offenbar noch nicht auf Kurs. Beim Durchgangsbahnhof Luzern wie auch hier beim Pilatusplatz ist darauf hinzuweisen, dass gemäss kantonalem Strassengesetz das Strassennetz der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu genügen und entsprechend leistungsfähig zu sein hat. Die Anfrage wurde im März 2021 eingereicht, die Antwort der Regierung ist auf den Juni 2021 datiert. Es ist anzunehmen, dass es seither neue Erkenntnisse gibt und eine entsprechende Kommunikation erfolgt. Die FDP erwartet eine Lösung, welche den Direktbetroffenen am Pilatusplatz Zuversicht gibt.

Daniel Gasser: Der Pilatusplatz ist einer der wichtigsten Verkehrsknoten in der Stadt Luzern, und gleichzeitig stehen die Kantonsstrassen in der Hoheit des Kantons. Weil es in diesem Spannungsfeld immer wieder zu Diskussionen kommt, betrachten wir das ganze Projekt mit einer gewissen Skepsis. Mit zwei verschiedenen Ansätzen sollen die Anforderungen des Verkehrs der Zukunft angegangen werden, neu dabei ist auch die Y-Lösung. Für diese Lösung muss ein Mehrwert zentral sein, und dabei bleibt auch die Erreichbarkeit der betroffenen Liegenschaften auch für den motorisierten Individualverkehr ein wichtiger Aspekt. Interessiert warten wir auch auf die Rückmeldung der kantonalen Vernehmlassung zu den beiden Projekten. Wir werden uns im Sinn dieser Ausführungen dann hier im Kantonsrat einsetzen.

Hasan Candan: Die SP ist mit den Antworten der Regierung einverstanden. Regierungsrat Fabian Peter hat in den letzten Jahren eine Kehrtwende geschafft. Die Menschen sprechen wieder miteinander, wenn es um Verkehrspolitik im Kanton Luzern geht. Was die Regierung im Moment mit dem Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern schafft, sind neue Lösungen für Probleme, für die man früher keine Lösungen finden konnte. Es ist sicher sehr wichtig, dass man die unterschiedlichen Voraussetzungen in der Stadt, auf dem Land und in der Agglomeration nicht einander gleichsetzt. In der Stadt leben viele Menschen auf einem engen Raum, und die Lebensqualität nimmt aufgrund von mehr Strassen und mehr Verkehr ab. Auf dem Land ist es wohl so, dass gewisse Personen auf das Auto angewiesen sind, auch in Zukunft. Diesen Spagat schafft die Regierung gut. Ich verstehe aber nicht, wie gewisse Parteien voll auf die Regierung schiessen. Die SP ist nicht in der Regierung, gehört aber hinein. Dass sie auf die Regierung schiessen, obwohl sie sie eigentlich in der Verkehrspolitik unterstützen sollten, wie zum Beispiel bei der Anti-Stauintiative, verstehe ich nicht. Wir müssen eigentlich die Initiative umdeuten in eine Anti-Gesundheitsinitiative und vor allem in eine Wertvernichtungsinitiative. Der Präsident des Luzerner Hauseigentümerverbandes ist auch in der SVP. Mit jedem Dezibel mehr, das Strassen verursachen, wird ein Prozent des Wertes von Liegenschaften vernichtet. Wenn die Anti-Stauintiative durchkommen würde, würden die Hauseigentümerinnen und -eigentümer wohl über eine halbe Milliarde Franken verlieren. Deshalb müssen Sie Lösungen finden, die

für die Stadtbevölkerung, für die Gesundheit und auch für Ihr Klientel wichtig sind. Die Anti-Stauinitiative schafft dies nicht.

Korintha Bärtsch: Ich werde ein wenig hellhörig, wenn Daniel Keller als SVP-Vertreter und flammender Befürworter der Spange Nord, notabene einer vierspurigen Strasse mitten durch ein Wohnquartier, plötzlich ein Problem darin sieht, beim Hirschengraben eine vierspurige Strasse zu bauen. Ich finde das bemerkenswert. Ich finde diese Strasse beim Hirschengraben auch nicht eine gute Lösung. Für die vierspurige Strasse im Hirschengraben, die heute schon vorhanden ist, gibt es einen Lösungsansatz, wie man weitergehen könnte. Anstatt einfach zu sagen, die Y-Lösung sei schlecht, könnte man ein wenig weiterdenken und sich ausdenken, was man für eine Stadtreparatur am Hirschengraben machen könnte. Wie könnte man aus diesem Unort etwas Besseres machen? Man könnte zum Beispiel bei der vierspurigen Strasse eine Tempo-30-Zone errichten. Ich weiss nicht, ob jetzt alle Fahrzeuge in der Stosszeit viel schneller unterwegs sind. András Özvegyi hat heute Morgen sehr gut ausgeführt, wie der Verkehrsfluss ist, wenn man mit einer tieferen Geschwindigkeit kontinuierlich fahren kann als mit einer höheren Geschwindigkeit im Stop-and-go-Modus. Wir wissen alle auch, dass die Knoten und die Ampelanlagen die staufördernden Punkte sind und nicht die Geschwindigkeit. Der Ort, der entstehend könnte auf der anderen Seite des Hirschengrabens an der Obergrundstrasse zwischen Stadthaus und dem Gewerbegebäude, ist ein grosser Pluspunkt, und damit könnte ein grosser Mehrwert entstehen. Ich finde es schade, wenn man die Lösung einfach schlechtredet, ohne weiterzudenken, was es für weitere Möglichkeiten geben könnte. Es steht auch das Parkhaus Kesselturn schon dort am Weg, wo eigentlich auf 200 Metern schon viele Parkplätze zur Verfügung stehen und wo ausserhalb der Stosszeiten sehr gut ein Parkplatz gefunden werden kann. Der ehemalige Stadtluzerner Baudirektor Kurt Bieder hat immer gesagt, die noch weit entfernte Lösung an diesem Ort sei eine autofreie Strecke. Das ist nicht etwas, was von heute auf morgen gekommen ist, sondern FDP-Baudirektor Kurt Bieder hat dies in seiner Vision schon vor zehn Jahren formuliert.

Für den Regierungsrat spricht Finanzdirektor Reto Wyss.

Reto Wyss: Es ist richtig, dass verschiedene Sanierungsvarianten für den Pilatusplatz diskutiert werden. Es wurden entsprechende Studien erarbeitet. Die zur Diskussion stehenden Varianten wurden bereits ausgeführt. Es ist auch nachvollziehbar, dass mit diesen Diskussionen entsprechende Emotionen verbunden sind. Die erarbeiteten Vorprojekte liegen vor und befinden sich bei uns in der Vernehmlassung. Diesbezüglich ist aktuell noch nichts entschieden. Wir können Ihnen also hier und heute keine konkreten Ergebnisse vorlegen. Wir werden dazu in der Regierung eine Stellungnahme verfassen, und Sie werden anschliessend die Gelegenheit dazu haben, das Projekt im Rahmen des Bauprogramms zu beschliessen und es freizugeben.