



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 21. Juni 2021
Kantonsratspräsidentin Ylfete Fanaj

B 67 Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

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

Pius Kaufmann: Die VBK hat den Planungsbericht B 67 an ihren Sitzungen vom 23. April 2021 (Information) sowie vom 21. Mai 2021 beraten. Mit dem vorliegenden Planungsbericht orientiert der Regierungsrat über die erfolgte technische Prüfung, die durchgeführte Vernehmlassung, das geplante weitere Vorgehen im Projekt Spange Nord und die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern. Für die VBK ist die Erreichbarkeit der Stadt Luzern wichtig. Aufgrund der bisherigen Entscheide der Stadt Luzern wurde eine neue Auslegeordnung nötig. Das Abstandnehmen des Kantons vom bisherigen Projekt Spange Nord ist zwar folgerichtig, löst jedoch die bestehenden Probleme auch nicht. Die VBK erwartet sich da vom Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» entsprechende Antworten. Mittels Bemerkungen verlangt die VBK, dass eine durchgehende Busspur Kriens–Ebikon noch einmal evaluiert wird. Es handelt sich um ein Projekt zur Kompensation der früheren Spange Süd. Generell erwartet die Kommission, dass in der weiteren Planung durchgehende Busspuren berücksichtigt werden. Die Verteilung der verkehrlichen Belastung darf bei künftigen Massnahmen aber nicht einseitig erfolgen. Die Stadt Luzern muss für alle Verkehrsteilnehmenden erreichbar bleiben. Dementsprechend sind auch das Projekt Reussportbrücke und die Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof in Abstimmung mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» weiterzuverfolgen. Diese Anliegen wurden bei der Detailberatung mit vier Bemerkungen unterstrichen, die jetzt als Anträge der VBK vorliegen. Auf den Kantonsratsbeschluss wurde einstimmig eingetreten. Die Kommission nahm den Planungsbericht B 67 mit 11 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen zustimmend zur Kenntnis. Es wird mit Fraktionssprechern gearbeitet. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen. Zum Schluss danke ich dem zuständigen Regierungsrat, Fabian Peter, dem Kantonsingenieur, Gregor Schwegler, und dem Leiter der Abteilung Planung, Beat Hofstetter, für die kompetente Begleitung und Unterstützung bei der Beratung dieses Geschäftes.

Für die SVP-Fraktion spricht Räte B. Camenisch.

Räte B. Camenisch: Diese Vorlage hat eine lange Geschichte, eine Geschichte des Versagens in der Verkehrspolitik. Die eidgenössische Verkehrspolitik mit dem Bypass mussten wir so entgegennehmen, obwohl dieser nicht ideal quer durch eine Stadt liegt. Wir hatten Anschlüsse zu machen, bei denen wir uns sichtlich schwertun. Man ist an diese Vorlage verkrampft herangegangen, hat die Direktbetroffenen zu wenig einbezogen und veraltete Verkehrsentwicklungen in die Planungen mit einbezogen. Es gab in diesem Projekt

auch eine gewisse Führungsschwäche. Der Planungsbericht ist eigentlich ein Liquidationsbericht betreffend Spange Nord, aber auch Spange Süd, welche man schon vorher beerdigt hat. Die Scherben dieses Scherbenhaufens kippen wir jetzt in den Kübel «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern». Sie sollen dort etwas ruhen, damit wir uns abkühlen können, und dann müssen wir die Scherben wieder herausnehmen und etwas Gescheites damit machen, aber unter einem anderen Etikett. Jetzt müssen wir bessere Voraussetzungen haben. Damit die Voraussetzungen klar sind, hat die Kommission vier Anträge formuliert, welche die SVP ebenfalls zur Annahme empfiehlt. Dies sind Leitlinien, die unbedingt eingehalten werden müssen, damit nicht wieder ein Absturz passiert. Nach diesem Fiasko müssen wir nun durchatmen und abwarten. Die Anträge der VBK sind der eigentliche Lackmustrtest für das weitere Vorgehen. Beispielsweise würde die durchgehende Busspur von Kriens nach Ebikon 10 Millionen Passagiere befördern, da können wir einfach nicht wegsehen. Die Verkehrsgeosten müssen in Zukunft etwas zurückgebunden werden, damit wir eine einvernehmliche und tragbare Lösung finden werden. Schliessen wir das Dossier B 67 und B 66 als Kapitel ab, in dem wir alle nicht gerade brilliert haben, und gehen wir über in eine Zukunft mit diesem Mobilitätskonzept. Die SVP ist für Eintreten auf die Vorlage und für Zustimmung zur Vorlage und zu den Anträgen.

Für die CVP-Fraktion spricht Daniel Gasser.

Daniel Gasser: Wir danken dem Regierungsrat für diesen Planungsbericht. Wie die CVP schon mehrmals betont hat, steht für uns die Erreichbarkeit der Stadt Luzern für alle Mobilitätsformen im Zentrum unserer Handlungen. Mit Agglomerationsprogrammen und Gesamtverkehrskonzepten wurden in den letzten zehn Jahren unglaublich viel Zeit und Energie in eine effiziente Verkehrsplanung rund um die Stadt und Agglomeration Luzern investiert. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Entwürfe war die Spange Nord. Mit dem Entscheid der Volksabstimmung in der Stadt Luzern zur Lösung Spange Nord hat es eine neue Ausgangslage gegeben, und wir haben eine Auslegeordnung gefordert. Mit dem Planungsbericht B 67 hat der Kanton nun die gewünschte Auslegeordnung gemacht; dies begrüssen wir sehr. Die Vernehmlassung zum Lösungsansatz Reussportbrücke und Anschluss Lochhof zeigt die Breite der Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen. Dass der Kanton jetzt vom Projekt Abstand nimmt, ist nachvollziehbar, löst aber die Probleme nicht. Trotzdem ist es richtig, alternative Massnahmen mit der künftigen Mobilitätsstrategie «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» abzustimmen. Leider stellt die CVP fest, dass einige städtische Interessengruppen die Bedürfnisse des restlichen Kantons zwar nicht gerade ignorieren, aber auch nicht wirklich ernst nehmen. Der Testbericht zum Durchgangsbahnhof oder ganz aktuell das Komitee «Bypass nein» zeigen entsprechende Tendenzen. Mobilität findet im funktionalen Raum statt und nicht innerhalb der Stadtgrenzen. Deshalb muss die Mobilität auch im funktionalen Raum gedacht und geplant werden. Dabei dürfen nicht Einzelinteressen über das Gesamtwohl gestellt werden. Auf der Basis dieser Gedanken ist auch die Bemerkung 3 der VBK entstanden. Es darf nicht sein, dass sich die Stadt Luzern selbst moderaten Lösungen ideologisch verschliesst, wie zum Beispiel dem Basisausbau. Die CVP wird alle Bemerkungen der VBK unterstützen, alle anderen Bemerkungen werden wir ablehnen. Die CVP tritt auf den Planungsbericht ein und wird ihn voraussichtlich zustimmend zur Kenntnis nehmen.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Der Planungsbericht zeigt auf, dass der Kanton die Spange Nord breit abgeklärt hat. Vernehmlassungen, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und eine Gesamtabwägung aller Interessen haben gezeigt, dass andere Lösungen gesucht werden müssen. Der Planungsbericht zeigt aber auch auf, dass an gewissen Erkenntnissen weitergearbeitet werden muss. So muss zum Beispiel das Projekt Reussportbrücke weiterhin eine der möglichen Alternativen sein. Der Regierungsrat soll jedoch unbedingt die heute formulierten Anmerkungen zum Verhalten der Stadt Luzern gegenüber dem Rest des Kantons ernst nehmen und der Stadt Paroli bieten. Im Weiteren sind wir auf den Mobiliätsbericht des Kantons gespannt. Dieser Mobiliätsbericht sollte aufzeigen, wie wir uns alle zusammen – die Stadt, das Land, der ganze Kanton Luzern – in den nächsten Jahren

fortbewegen können. Es ist wichtig, dass wir für die kommenden Jahre die Bagger nicht nur zum Bauen brauchen, sondern auch zum Zuschütten der einzelnen offenen Gräben. Wir können nicht weiter nur jeder für seinen eigenen Garten schauen, es braucht auch Kompromisse, die alle eingehen müssen. Die FDP wird drei der vier Bemerkungen der VBK unterstützen. Sollten in der VBK unterlegene Anträge noch einmal angebracht werden, werden wir diese ablehnen. Die Anträge von Hasan Candan werden wir ablehnen. Den Planungsbericht werden wir zustimmend zur Kenntnis nehmen.

Für die SP-Fraktion spricht Hasan Candan.

Hasan Candan: Der vorliegende Bericht der Regierung zeigt, dass weder die Spange Nord noch der Anschluss Luzern-Lochhof mit Brücke über die Reuss (Fluhmühlebrücke) oder der Basisausbau im Maihof die verkehrspolitischen Herausforderungen der Stadt Luzern und des Kantons zu meistern vermögen. Die Projekte Spange Nord sowie die weiteren Varianten Anschluss Lochhof und Basisausbau sind gänzlich vom ursprünglichen Ziel abgedriftet, die Innenstadt vom Verkehr zu entlasten. Sie erzeugen mehr Fragen und schaffen mehr Probleme, als dass sie Lösungen für die Mobilität der Luzernerinnen und Luzerner in der Zukunft bieten. Sie würden einen enormen Eingriff in die städtischen Quartiere bedeuten und deren Charakter, die Lebensqualität und die Umwelt gleichermaßen negativ beeinträchtigen. Eine Zunahme von Lärm und Schadstoffemissionen mit gesundheitsbeeinträchtigenden Belastungen sowie eine Abnahme der Verkehrssicherheit würden in Kauf genommen. Bäume, Naherholungsgebiete und denkmalgeschützte Bauten müssten neuen Strassen weichen. Die verfolgten Projektvarianten mit einem massiven Strassenausbau in städtischen Quartieren sind deshalb weder zweckmässig noch zukunfts- oder mehrheitsfähig. Die Spange Nord wird hier und heute von unserem Rat beerdigt, und die Variante Anschluss Luzern-Lochhof, dessen früheste Inbetriebnahme in mehr als 15 Jahren sein könnte, erweist sich ebenfalls als Rohrkipper. Die bisherige Planung der Regierung ist gescheitert. Für die SP beginnt hier und heute eine neue verkehrspolitische Zeitrechnung. Die zukünftige Mobilität erhält die Lebensqualität und schützt Klima, Umwelt und Biodiversität. Die Förderung von effizienten und effektiven Verkehrsmitteln und vernetzter Mobilität erhalten nun oberste Priorität. Im urbanen Raum sind das zweifellos der öffentliche Verkehr und das Velo. Sie gehören nun stark ausgebaut, um den Service public zu erhalten und unsere Klimaziele zu erreichen. Für die SP ist klar: Zukunftsfähige Lösungen in der Mobilität verlangen deshalb Investitionen in effiziente und ökologische Verkehrsträger. Diese Investitionen müssen wir heute einleiten. Mit den für die Spange Nord projektierten 200 Millionen Franken soll die dringende Attraktivierung und Förderung des effizienten Verkehrs vorangetrieben werden auf dem Land, in der Agglomeration und den urbanen Zentren. Mobilität, Raum- und Siedlungsentwicklung dürfen nicht mehr voneinander abgekoppelt sein, wie dies in der Vergangenheit zu häufig der Fall war. Wir müssen uns von End-of-the-Pipe-Lösungen oder kurz von der «Pflasterlipolitik» in der Verkehrspolitik verabschieden und die Mobilität ganzheitlich und integriert planen. Menschen auf dem Land und in der Agglomeration haben ein Recht auf Mobilität. Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ist auf den ständigen Leistungsabbau des Service public und die verfehlte Raum- und Siedlungsentwicklung zurückzuführen. Die zukünftige Mobilitätspolitik von Luzern, das Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, muss die Erreichbarkeit des ganzen Kantons gewährleisten, und dies ökologisch und sozial. Mobilität muss für alle Menschen verfügbar und bezahlbar sein. Der stetige Leistungsabbau des Service public auf dem Land muss gestoppt werden. Der behindertengerechte, gleichgestellte Zugang zur Mobilität muss endlich gewährleistet sein. Die zukünftige Mobilitätspolitik von Luzern justiert an vielen Stellschrauben, investiert in alle Regionen des Kantons und muss sich vom alleinigen Heilsbringer emanzipieren. Mit dieser Haltung steht die SP vor breiter Front, denn neben ihr sprechen sich der Luzerner Stadtrat, die Gemeinden Ebikon, Emmen, Horw und Root – zusammen sind das etwa 150 000 Luzernerinnen und Luzerner –, die regionalen Entwicklungsträger LuzernPlus und Region West, alle betroffenen Quartiervereine der Stadt Luzern, weitere Parteien sowie Organisationen und vor allem die überwiegende Mehrheit der Luzerner Stadtbevölkerung kritisch gegenüber den favorisierten Projektvarianten aus.

73 Prozent der Luzernerinnen und Luzerner unterstützten die Initiative der SP «Spange Nord stoppen – lebenswerte Quartiere statt Stadtautobahn». Die starken negativen Auswirkungen auf die Umwelt, die städtischen Lebensräume sowie das Naherholungsgebiet an der Reuss sind für die SP und die Luzernerinnen und Luzerner nicht tragbar. Die Lärm- und Gesundheitsbelastungen beim Kreuzstutz sind heute schon massiv. Mit dem Projekt würden diese noch höher. Das Stadtbild und die Reuss als grüne Lunge und blaue Lebensader würden nachhaltig zerstört. Die Reuss ist ein Gewässer von nationaler Bedeutung, der Abschnitt nach dem Ausfluss aus dem Vierwaldstättersee ist Laichgebiet für gefährdete Fische wie zum Beispiel die Äsche, und der Kanton investiert hohe Summen in die Renaturierung und den Hochwasserschutz an der Reuss. Die Einhaltung der Umweltgesetzgebungen bezüglich Luft, Lärm, Emissionen, Klima sowie Natur- und Heimatschutz ist nicht mehr gegeben. Die Kosten- und Nutzenbeurteilung des Projektes fallen ebenfalls grausam schlecht aus. Die SP tritt auf die Vorlage ein. Zu den einzelnen Anträgen werden wir in der Detailberatung Stellung nehmen. Der Ausgang der Debatte zu den Anpassungen aus der Diskussion in der VBK und den Anträgen der Mitglieder unseres Rates werden entscheidend sein für unsere Haltung in der Schlussabstimmung. Noch ein kurzer Kommentar zur Abrechnungsbotschaft B 66: Wir werden ihr zustimmen. Wir möchten von der Regierung aber eine Antwort zum folgenden Sachverhalt: Im Bericht der Finanzkontrolle hält sie nämlich fest, dass für zwei Aufträge das freihändige Vergabeverfahren gewählt wurde. Aufgrund der Klassifizierung als Dienstleistung hätte für diese aber gemäss der Verordnung 5 zum Gesetz über die öffentlichen Beschaffungen das Einladungsverfahren gewählt werden müssen. Wir wollen nicht in den Raum stellen, dass die Vergabe eventuell Einfluss auf die Studie hätte haben können, aber wir möchten doch eine Antwort auf die Frage haben, warum nicht das Einladungsverfahren gewählt wurde.

Für die G/JG-Fraktion spricht Judith Schmutz.

Judith Schmutz: Wir danken dem Regierungsrat für den vorliegenden Planungsbericht. Die Grünen und Jungen Grünen begrüßen es, dass der Regierungsrat seine Pläne für die Spange Nord aufgrund der Zweckmässigkeitsbeurteilung nicht weiterverfolgt und das Konzept «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» abwarten möchte. Für uns braucht es aber dringend eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik, weshalb wir in der Kommission auch verschiedene Anträge auf Bemerkungen gestellt haben. Das bisherige nachfrageorientierte Verkehrskonzept muss durch eine angebotsorientierte Verkehrsstrategie abgelöst werden. Der Verkehr muss wenn möglich mit den heutigen Strassenkapazitäten funktionieren können. Da das kantonale Projekt neu unabhängig vom nationalen Bypass-Projekt erarbeitet wird, besteht für das kantonale Projekt keine zeitliche Dringlichkeit mehr. So haben wir Zeit, um ein siedlungsverträgliches und umweltschonendes Verkehrskonzept zu erarbeiten. Dabei muss eine Verkehrsverlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel im Vordergrund stehen. Wir haben somit die Chance, eine nachhaltige Verkehrspolitik auf die Beine zu stellen, welche mit den Klimazielen und dem Klimabericht im Einklang steht. Zu den Anträgen der VBK: Zu den Bemerkungen 1 und 2: Wir begrüßen durchgehende Busspuren und stimmen den ersten beiden Bemerkungen zu. Um die Förderung des öffentlichen Verkehrs voranzutreiben, braucht es zwingend durchgehende Busspuren, sodass das Bus- und Velofahren gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) attraktiver ist und man schneller von A nach B kommt. Gerade in der Stadt und der Agglomeration braucht es durchgehende Busspuren, sodass vermehrt der öffentliche Verkehr benutzt wird und weniger Einzelpersonen im Auto unterwegs sind. Weiter wird der öV nicht mehr durch andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer behindert, und der Fahrplan kann eingehalten werden. Mit durchgehenden Busspuren haben wir die Möglichkeit, mehr Raum auf den Strassen zu schaffen für jene Menschen, die ihr Auto wirklich brauchen. Gleichzeitig ist die Förderung des öV unabdingbar für das Erreichen der Klimaziele und notabene für die Umsetzung des Klimaberichtes. Zur Bemerkung 3: Diese Bemerkung ist ein bisschen gefährlich, denn sie klingt sympathisch, und niemand möchte, dass bestimmte Gemeinden anderen Gemeinden gegenüber bevorzugt werden. Aber übersetzt geht es unserer Meinung nach in dieser Bemerkung darum, dass der MIV sich von der Stadt Luzern ausgesperrt fühlt

und überall fröhlich durchfahren möchte. Aber das funktioniert heute zum Glück nicht mehr so. Einerseits fehlt in bestimmten Gemeinden die Kapazität, und andererseits ist diese Forderung mit den Klimazielen nicht vereinbar. Wir müssen die verbindlich festgelegten Klimaziele erreichen, auch wenn uns momentan die gesetzliche Grundlage dazu leider noch immer fehlt. Wir müssen wegkommen von riesigen Projekten, die nur dem MIV dienen, vor allem wenn diese durch Quartiere führen und weder siedlungs- noch umweltverträglich sind. Die Grünen und Jungen Grünen lehnen diese Bemerkung aus diesem Grund ab. Zur Bemerkung 4: Auch diese Bemerkung lehnen wir deutlich ab. Für uns ist klar, dass eine zukünftige Prüfung einer Reussportbrücke und die Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof nie infrage kommen. Die weitere Prüfung des Projektes im Zusammenhang mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» ist nicht mit den Klimazielen vereinbar. In diesem Projekt soll eine nachhaltige Verkehrspolitik im Vordergrund stehen, da haben eine Verknüpfung mit der Reussportbrücke und die Inbetriebnahme des Lochhofs nichts zu suchen. Wir werden für eine nachhaltige Verkehrspolitik weiterkämpfen, in welcher die Reussportbrücke nicht nur auf Eis gelegt wird, sondern ganz geschmolzen ist. Die vier Anträge der SP werden wir unterstützen. Die Anträge beinhalten wichtige Forderungen, welche wir schon verschiedentlich angesprochen habe. Sie sind wesentlich für eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik im Kanton Luzern. Wir dürfen nicht weitermachen wie bisher, sondern müssen Alternativen zu grossen Strassenprojekten präsentieren und eine Verkehrspolitik anstreben, in welcher flächeneffiziente Verkehrsmittel im Vordergrund stehen. Für uns ist es zentral, dass solche grossen Strassenprojekte zusammen mit der Bevölkerung gestemmt werden und nicht gegen den Willen eines Teils der Bevölkerung, da wir die Projekte sonst nicht durchbringen. Dies haben wir bei der Spange Nord gesehen, und diese Lehre muss auch beim Bypass berücksichtigt werden. Abschliessend tritt die G/JG-Fraktion auf den Planungsbericht ein und nimmt ihn aus den oben genannten Gründen neutral zur Kenntnis. Wir begrüssen es sehr, dass vom Projekt Spange Nord Abstand genommen wird, doch dies reicht leider nicht. Die Spange Nord und alle Folgeprojekte müssen aus allen möglichen Planungsinstrumenten gestrichen werden. Es braucht klar einen Richtungswechsel, und wir haben noch viel Luft nach oben, um eine nachhaltige Verkehrspolitik zu betreiben. Wir sind noch nicht dort, wo wir sein sollten. Der Weg ist steinig und lang, aber wir sind bereit, die Steine für eine nachhaltige Verkehrspolitik aus dem Weg zu räumen. Wir danken allen zuständigen Personen für den Planungsbericht.

Für die GLP-Fraktion spricht András Özvegyi.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion dankt für den vorliegenden Planungsbericht und vor allem für den ausserordentlich wichtigen Schritt, die Spange Nord noch einmal seriös von Grund auf zu prüfen. Die Arbeiten, welche vor ungefähr drei Jahren gestartet wurden, waren sehr umfangreich und interessant. Die Interessengruppen konnten sich einbringen oder wurden zumindest periodisch darüber orientiert. Wir sind mit dem Vorgehen, der Ergebnisoffenheit und dem Resultat zufrieden. Das Vorgehen mit dem Gesamtverkehrskonzept «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern», welches man jetzt anstrebt, ist sicher zweckmässig. Es ist das erste Mal, dass ein solches grundlegendes Gesamtverkehrskonzept im Perimeter des ganzen Kantons Luzern gemacht wird. Das erste Agglomerationsprogramm zirka aus dem Jahr 2003 umfasste Einzelprojekte, die schnell zusammengekratzt und dem Bund für Beiträge eingereicht werden mussten. Diese waren nicht aufeinander abgestimmt. Das ist mittlerweile mit den Agglomerationsprogrammen der 2. und 3. Generation viel besser, aber es hat immer noch gewisse fossile Projekte im Programm. Der Nutzen oder eben der «Zu-wenig-Nutzen» dieser Projekte, wie es bei der Spange Nord der Fall war, sollte umfangreich bewiesen werden unter Berücksichtigung aller Nachhaltigkeitskriterien der Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Zum weiteren Vorgehen zur Zukunft der Mobilität im Kanton Luzern hat die GLP-Fraktion einige Hinweise und Anregungen. Erstens: Die Grundlage mit dem neuen Gesamtverkehrsmodell Kanton Luzern liegt erst seit 2020 vor. Wir sind sehr gespannt, wie dieses aussieht. Es bildet die Basis für die neuen Überlegungen. Es ist sehr wichtig, dass dieses fachlich breit anerkannt wird. Zweitens: Wir sind gespannt auf die Basisprognose 2040 des Verkehrs. Es muss vieles

berücksichtigt werden. Wie entwickelt sich der Verkehr nach dem Corona-Stillstand? Wir waren in der unsäglichen Situation, dass der Bundesrat noch dazu aufgerufen hat, den öffentlichen Verkehr zu meiden. Ich hoffe, dass der Bundesrat bald wieder einen gegenteiligen Aufruf macht. Wie verhält sich die Gesellschaft in Bezug auf die Klimafrage? Fest steht, dass der Verkehr seit 1990 noch keinen Beitrag zur Senkung der Treibhausgase geleistet hat, im Gegensatz zu den Gebäuden und der Industrie. Wie wird in diesem Prognosemodell die Wirkung eines allfälligen Durchgangstiefbahnhofs schon eingerechnet? Wenn man an diesen glaubt, und das tun wir ja alle, dann müsste man die Wirkung bereits berücksichtigen. Drittens: Weil bei uns der Boden in der Landwirtschaft und den Zentren ein sehr rares Gut ist, muss beim Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» die Priorisierung der Verkehrsmittel nach dem Prinzip der Flächeneffizienz erfolgen, so wie das die Stadt Luzern bereits seit zehn Jahren macht. Viertens: Zu guter Letzt gilt für die GLP sowieso das «Prinzip 3V»: vermeiden, verlagern, verträglich machen. Alles andere ist Problemschaffung statt Problemlösung. Zum Schluss noch unsere Haltung und ein Hinweis auf die Bemerkungen der VBK: Die Bemerkungen 1 und 2 zu den Buslinien unterstützen wir selbstverständlich, denn es geht um die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs und um die Buslinie Kriens–Ebikon. Dadurch würden die Strassen entlastet, was für den fließenden Verkehr sehr wichtig ist. Die Bemerkung 3 lehnen wir klar ab. Lesen Sie die Bemerkung genau durch. Sie ist das Absurdeste, was ich in meiner Politikkarriere je erlebt habe. Mit dieser Bemerkung werden die Bemerkungen 1 und 2 gerade wieder ungültig gemacht, weil mit einer durchgehenden Buslinie ziemlich sicher die beiden Gemeinden Ebikon und Kriens profitieren würden. Ihre Strassen würden entlastet werden, wenn die Leute auf den Bus umsteigen. Die Bemerkung 3 will jedoch, dass einzelne Gemeinden nicht profitieren. Lehnen Sie die Bemerkung 3 ab, denn sie ist schlecht formuliert. Probleme müssen wir zusammen lösen. Lasten sollen zusammen getragen und Chancen sollen zusammen realisiert werden. Es wird eine Win-win-Situationen geben, welche wir anstreben. Es kann aber im Einzelfall jedoch auch eine Gemeinde geben, welche einen gewissen Anstieg der DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) erlebt. Aber Missgunstpolitik im Fokus der Gemeindegrenzen, welche der Ursprung dieser Bemerkung ist, ist ein schlechter Berater. Die Bemerkungen 4 bis 7 lehnen wir auch ab. Jetzt soll zuerst das Gesamtverkehrskonzept «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» abgewartet werden. Fachleute sollen zuerst zeigen, welche Massnahmen und Projekte aus ihrer Sicht nötig sind, und dann können wir darüber beraten. Es ist jetzt nicht richtig zu sagen, welche Detailmassnahmen politisch gewünscht oder falsch sind. Das käme einem parlamentarischen Hüftschuss gleich und könnte wieder in die falsche Richtung gehen. Für die GLP-Fraktion ist der Planungsbericht B 67 in Ordnung. Wir sind für Eintreten und werden ihn zustimmend zur Kenntnis nehmen.

Urban Frye: Heute möchte ich mich im Namen der mehreren Tausend Bürgerinnen und Bürger bedanken, welche entlang der Spange Nord ihren Lebensmittelpunkt haben. Zuerst bei der Zivilgesellschaft: Am Anfang waren es wenige, fast nur eine Handvoll, welche gegen das unsinnige Strassenprojekt antreten wollten. Es herrschte die Meinung vor, dass die da oben ja sowieso machen, was sie wollen. Widerstand sei zwecklos. Bald aber wurden es mehr und immer mehr, bis es Zehntausende waren, welche sich mit den betroffenen Menschen solidarisierten. Dann möchte ich mich bei den Ratskolleginnen und -kollegen bedanken, welche damals, als das Projekt das erste Mal im Rat war, den Antrag stellten, dass das Projekt überprüft werden solle. Allen voran war dies unser ehemaliger Kollege Herbert Widmer, notabene FDP-Mitglied, welcher die Hand über die Parteigrenze hinweg auf die andere Seite des Rates gereicht hat. Ganz besonders möchte ich mich aber an dieser Stelle bei Regierungsrat Fabian Peter bedanken. Es geht in der Politik meistens eben nicht darum, einen Konsens zu finden, sondern einen Ausweg aus einem Dilemma, aus einer verfahrenen Situation. Dazu braucht es aber die Bereitschaft, sich in eine andere Sichtweise hineinzusetzen und zu verstehen versuchen, warum eine Ansicht so unterschiedlich zur eigenen sein kann. In der Technik mag es eine Bestvariante geben, in der Politik nicht, einfach weil es um Menschen geht, um Gemeinschaft, eben um die Polis. Fabian Peter hat das gemacht, was vielen Politikern so schwerzufallen scheint, nämlich von einer

festgefahrenen Position Abstand genommen und verschiedene Sichtweisen in seine Meinungsbildung mit einbezogen. Dafür danken wir ihm. Etwas hat die Spangen-Diskussion ganz deutlich gezeigt: Die Politik kann nicht mehr ohne Partizipation der betroffenen Zivilgesellschaft von oben herab Projekte entwickeln. Diese wären schlichtweg nicht durchsetzbar. Das wird sich auch in Kriens beim Bypass zeigen, wenn die Autobahn nicht mindestens zugedeckt wird, und auch bei der Reussportbrücke, falls sie denn je wieder aus der Schublade hervorgeholt werden sollte.

Christine Kaufmann-Wolf: Wir sprechen immer wieder davon, dass alle Verkehrsteilnehmer die Stadt Luzern gut erreichen können müssen. Ich selber bin manchmal mit dem Auto, mit der Vespa, mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs, je nach Situation, und ich bin immer froh, wenn ich von der Stadt Kriens auch gut in die Stadt Luzern komme. Mit der Spange Nord hat man uns in Kriens versprochen, dass wir beim Bypass eine durchgehende Busspur bekommen. Dafür haben wir jetzt zwei Anträge der VBK, einerseits für eine Busspur Kriens–Luzern–Ebikon, andererseits für eine generelle Berücksichtigung durchgehender Busspuren, was ich sehr wichtig finde, denn es kommen von überall her aus dem Kanton Luzern Fahrgäste in die Stadt Luzern, und diese sind froh um eine Durchfahrt auf ihrer Linie. Die durchgehende Busspur Kriens–Ebikon ist von ebenso hoher Wichtigkeit. Die Linie 1 ist mit über 10 Millionen Fahrgästen pro Jahr die am stärksten frequentierte Linie in der ganzen Zentralschweiz. Ich habe gehört, der Antrag 1 sei erledigt, weil der Antrag 2 alle Busspuren enthalte. Ich bitte Sie aber, dem Antrag 1 unbedingt zuzustimmen. Es ist sehr wichtig, dort noch einmal Lösungen, neue Ideen und Massnahmen zu finden, denn jeder Fahrgast in einem Bus ist nicht in einem Auto und verstopft die Strassen weniger. Das ist ein Nutzen für alle, die in diese Richtung fahren. Besten Dank für Ihre Unterstützung.

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

Fabian Peter: Besten Dank für die verschiedenen Voten und die Anregungen zum weiteren Vorgehen. Ich werde am Schluss darauf zurückkommen, und ich kann Ihnen versichern, wir werden beim Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» auch die zuständige Kommission, die Öffentlichkeit sowie das Parlament auf diesen Weg mitnehmen. Ich kann Ihnen aber auch bereits im Voraus sagen, dass es nicht ganz einfach sein wird, einen gemeinsamen Nenner für die künftige Mobilitätspolitik zu finden. Unser Ziel ist ein grösstmöglicher gemeinsamer Nenner. Ich danke auch Urban Frye für das an mich gerichtete Lob, aber ich möchte hier betonen, dass dies der Weg der Regierung ist. Alle diese Entscheide sind von der Gesamregierung abgestützt, und deshalb gebe ich das Lob gerne an meine Kollegen weiter. Die Spange Nord hat eine fast 20-jährige Geschichte, darum an dieser Stelle auch ein kurzer Rückblick, der mir legitim scheint: Im Jahr 2000 wurde ein Letter of Understanding unterzeichnet von der Luzerner Regierung, dem Stadtrat, dem Verband Luzerner Gemeinden, dem Regionalplanungsverband der SBB, dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern, dem ACS, dem TCS, der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Zentralschweiz sowie der regionalen Wirtschaftsförderung Luzern. Damals hat man miteinander ein Commitment gemacht, wie man die Verkehrsprobleme bewältigen will. 2003 hat die Stadt Luzern dann ihre Verkehrsstrategie «Luzern macht mobil» verabschiedet. Die Spange Nord und die Spange Süd waren damals die wesentlichen Bestandteile, um für den öffentlichen Busverkehr Platz zu schaffen. 2006 wurden die Massnahmen folgerichtig im Agglomerationsprogramm, im Bauprogramm für die Kantonsstrassen und im Richtplan verankert. Bis dahin war das Konzept der Spange Nord auch völlig unbestritten. 2010 startete das Bundesamt für Strassen (Astra) mit der Planung des generellen Projekts Bypass. 2013 und 2014 wurde das Vorprojekt Spange Nord als kantonales Anschlussprojekt vorgestellt und 2015 und 2016 nochmals optimiert. Ab dann wurde es konkreter, und man hat gesehen, was da passiert. Ab dann, also ungefähr ab 2015, formierte sich Widerstand, insbesondere von den Betroffenen, später dann aber auch von der Stadt Luzern insgesamt. Sie sehen also in diesem kurzen Rückblick, dass viel Zeit ins Land gegangen ist. Das ist eines der Probleme grosser Infrastrukturprojekte generell. In diesem Zeithorizont hat sich aber auch einiges geändert. Die Bedürfnisse der verschiedenen Gruppierungen und die Meinungen, Haltungen und

politischen Mehrheiten veränderten sich und haben zum heute vorliegenden Resultat geführt. Die Planungssicherheit bei grossen Infrastrukturprojekten, die sich über einen so langen Zeithorizont erstrecken, weil sie so gross sind, beinhaltet grosse Unsicherheiten, weil sich die divergierenden Interessen mit der Zeit verändern. Gleichwohl ist es mir und für unseren Kanton wichtig, dass wir doch noch Grossprojekte durchsetzen und bauen können, sonst geraten wir in einen Stillstand. Ihr Rat genehmigte am 8. Mai 2018 einen Sonderkredit von 6,5 Millionen Franken mit dem Zusatzauftrag zur Prüfung von Untertunnelungen, von weiteren alternativen Ideen, des Verzichts auf die Fluhmühlebrücke sowie des Verzichts auf die Spange Nord als Ganzes. Dies sollte auch mit intensivierten Kommunikationsmassnahmen begleitet werden. Ich kann mich noch gut an die Veranstaltung im Verkehrshaus erinnern. Deshalb haben wir das Projekt Spange Nord im Auftrag Ihres Rates auch von unabhängigen externen Experten ergebnisoffen überprüfen lassen. Die Resultate kennen Sie, und diese behandeln wir heute im Rahmen dieses Planungsberichtes. Als Bestvariante empfahlen die externen Experten die Inbetriebnahme des Anschlusses Lochhof zusammen mit der Reussportbrücke. Weil das Projekt Spange Nord nicht mehr als Bestvariante empfohlen wurde, fiel die Strategie der grossen Projekte, wie sie im Jahr 2000 einmal abgesprochen wurde, in sich zusammen. Wir müssen also einen neuen Weg aufzeigen. Die Regierung hat dann beschlossen, dass wir das Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» erarbeiten, um festzulegen, wie die künftige Mobilität im Kanton Luzern aussehen soll. In diesem Rahmen prüfen wir auch innovative, zukunftsgerichtete Mobilitätsformen und Technologien. Es macht deshalb aus unserer Sicht keinen Sinn, einzelne Projekte übers Knie zu brechen, bevor nicht die strategischen Stossrichtungen des Projektes «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» klar sind. Wichtig wird künftig die Multimodalität sein. Das heisst man kombiniert bestmöglich verschiedene Verkehrsmittel, natürlich mithilfe der digitalen Hilfsmöglichkeiten, die sich heute auf dem Smartphone bieten. Diese Strategie verfolgt auch der Bund, insbesondere das Eidgenössische Departement für Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Wir nehmen teil an einem Pilotprojekt «Multimodale Drehscheiben» zusammen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und dem Astra. Wir müssen auch weiterverfolgen – das haben wir bei Corona erlebt – , dass das Brechen von Verkehrsspitzen eine zentrale Lösungsmöglichkeit bieten kann. Man kann durchaus von 7.00 bis 9.00 Uhr Homeoffice machen und erst dann ins Büro fahren. Das trägt ebenfalls dazu bei, dass die Stosszeiten entlastet werden können. Das ist nicht bei allen Berufen möglich, aber speziell in der Dienstleistungsbranche sind das Themen, die wir aufnehmen müssen. Neue Arbeitsformen wie Homeoffice und die fortschreitende Digitalisierung unterstützen sowieso künftige Mobilitätslösungen, sodass das Netz auch in Zukunft reicht. Diese Chancen sollten wir unbedingt nutzen. Wichtig ist auch, dass wir uns eine Offenheit bewahren mit den künftigen Instrumenten und flexibel sind für Mobilitätsherausforderungen der Zukunft, da diese einem relativ raschen Wandel unterworfen sind. Sobald die Strategie aus dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» konsolidiert ist, können wir damit abgleichen, welche Projekte für die Zukunft unserer Mobilität sinnvoll und richtig sind. Die Entscheide bezüglich Fertigstellung des Autobahnanschlusses Lochhof und der Reussportbrücke werden deshalb auf das Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» abgestimmt. Zeitlich besteht kein Druck, dies heute bereits zu entscheiden, da dieser frühestens mit der Eröffnung des Bypasses 2036 eröffnet werden könnte. Rückwärts gerechnet müsste man ungefähr 2026 mit der Planung einer Brücke beginnen. Noch ein Wort zu den Busspuren: Die Spange Nord hätte genug Verkehr aus der Stadt hinausgelenkt, um die durchgehende Busspur von Kriens-Kupferhammer über die Seebrücke und weiter umzusetzen. Das war eigentlich ein Entlastungsziel der Spange Nord. Wir verschliessen uns natürlich nicht davor, dies jetzt trotzdem zu prüfen. Wir werden dies prüfen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof, das auch eine Antwort auf die Testplanung der Stadt Luzern ist, und auch weitere Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Wir wollen die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden ausgewogen berücksichtigen und einen Zugang für alle Verkehrsteilnehmer ermöglichen. Noch kurz zu den Grundsätzen, die ich in den Voten gehört

habe: Ja, neue Mobilitätsformen nehmen wir auf. Wir überprüfen die Prognosemodelle. Prognosen bei den Verkehrsmodellen sind auf lange Frist etwa wie die Wetterprognosen, vielleicht etwas stabiler. Sie bleiben politisch aber immer angreifbar. Wir werden uns auch mit dem Thema Bodenkonzum und Fruchtfolgeflächen beschäftigen. Bezüglich Stadt und Land: Wir haben beim CO₂-Gesetz die deutlich unterschiedlichen Abstimmungsergebnisse von Stadt und Land gesehen. Bei der Mobilität ist es mir wichtig, dass man respektiert, dass das Auto für die Landbevölkerung einen anderen Stellenwert hat, als das in der Stadt der Fall ist. Es bietet einfach andere Möglichkeiten vor Ort. Der öV macht dort Sinn, wo viele Leute wohnen und wo man mit dem öV den kollektiven Verkehr fördern kann. Das ist auf dem Land schwierig. Das müssen wir gegenseitig respektieren. Der Stellenwert der Strassen und des MIV ist auf der Landschaft ein anderer als in der Stadt. Es ist mir überhaupt wichtig, dass man respektiert, dass unterschiedliche Verhältnisse, Bedürfnisse und Lebensstile da sind. Trotzdem brauchen wir einander, denn die Landschaft produziert Nahrungsmittel. Sie hat Flächen für Wald, Biodiversität und Weiteres. Im städtischen Raum finden viele Kultur-, Bildungs- und Zentrumsthemen statt. Es ist wichtig, dass wir miteinander gehen, einander gegenseitig respektieren, gemeinsam Lösungen suchen und nicht der eine dem anderen etwas vorschreiben will. Zu den Anträgen der VBK: Die Bemerkung 1 lehnen wir aus formellen Gründen ab. Wir wollen nicht eine explizite Busspur bevorzugen. Wir sind aber bereit, die Anträge 2, 3 und 4 zu akzeptieren. Ich komme später auf die Anträge zurück. Ich danke nun für die konstruktive Beratung der zuständigen Kommission Verkehr und Bau unter der Leitung des Präsidenten Pius Kaufmann, mit der wir auch in Zukunft bei diesem Thema intensiv zusammenarbeiten werden.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Bemerkung VBK: Eine durchgehende Busspur Kriens–Ebikon soll noch einmal evaluiert werden unter Einbezug erweiterter Ideen, Massnahmen und Priorisierungen.

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

Pius Kaufmann: Ich spreche gleich zu den Bemerkungen 1 und 2 der VBK. Die durchgehende Busspur Kriens–Ebikon soll noch einmal evaluiert werden. Es handelt sich um ein Projekt zur Kompensation der früher vorgesehenen Spange Süd, darum wurde diese Buslinie explizit gefordert. Mit der Bemerkung 2 wird eine generelle Aussage zu durchgehenden Busspuren gemacht. Die Bemerkung 1 wurde mit 11 zu 2 Stimmen von der VBK verabschiedet. Die Bemerkung 2 wurde mit 7 zu 6 Stimmen von der VBK verabschiedet. Ich bitte Sie im Namen der VBK, den Bemerkungen 1 und 2 zuzustimmen.

Patrick Hauser: Die FDP lehnt den Antrag 1 der VBK grossmehrheitlich ab. Die durchgehende Busspur wäre grundsätzlich wünschenswert. Allerdings führt der Weg zwingend über die Seebrücke und würde genauso zwingend zu einem Spurabbau für den Individualverkehr auf der Seebrücke führen. Das wiederum würde – wie bereits früher in einem Bericht aufgezeigt wurde – zu massiven Verkehrsproblemen im absoluten Zentrum der Stadt führen, was für uns nicht tolerierbar ist. Die Blockierung der Hauptverkehrsachse durch Luzern hätte auch schwerwiegende Auswirkungen auf umliegende Gemeinden, gerade auch auf Kriens und Ebikon. Es ist und bleibt ein Faktum: Wenn wir den Verkehr um das Zentrum führten, würde dieses entlastet, und dann wäre auch der Weg frei für Busspuren auf der Seebrücke. Gerade aber diese Umfahrung wird jetzt mit diesem Bericht beerdigt, und damit wird auch klar, dass momentan kein Spurabbau auf der Seebrücke stattfinden kann. Ich frage mich, wie die Krienser ohne durchgehende Busspur von Ebikon nach Kriens am Abend wieder nach Hause nach Kriens kommen. In der Bemerkung 2 der VBK wird der Wunsch nach weiteren durchgehenden Buslinien noch einmal geäussert, was wir selbstverständlich unterstützen. Aber diese spezifische Forderung nach einer Linie Kriens–Ebikon können wir so nicht unterstützen und bitten Sie, diese Bemerkung abzulehnen. Sie weckt Hoffnungen, welche nicht erfüllt werden können.

Räto B. Camenisch: Ich habe hier eine andere Meinung als mein Vorredner, welcher praktisch Nachbar der Luzerner Seebrücke mit einer deshalb etwas speziellen Optik ist. Ich habe aber die Optik von 10 Millionen Passagieren, welche die Linie frequentieren.

10 Millionen Passagiere sind etwas, was im Ausland durchaus einen U-Bahn-Ast implizieren würde. Warum fordern wir diese Busspur? Man hat das Vorhaben der Spange Süd verlassen, weil man ein sogenanntes «modernes Verkehrsdenken» haben wollte. Das Kernelement der durchgehenden Busspur aus diesem Vorhaben wollte man jedoch beibehalten. Erst mit der Beerdigung der Spange Nord stand plötzlich irgendwo in einem Nebensatz, dass auch diese durchgehende Busspur nicht mehr möglich sei. Deshalb stellen wir diesen expliziten Antrag, damit diese Busspur noch einmal geprüft wird. Es sollen auch spezielle Massnahmen angeschaut werden. Die Buslinie muss zum Beispiel nicht genau die gleiche sein, oder man könnte die Seebrücke verbreitern. Es ist alles möglich, man muss nur wollen. Wir geben dieses Anliegen in die neue Planung mit und bitten Sie, diese Busspur zu retten. Ansonsten würde die ganze Zentralschweiz den Kopf schütteln, dass man die am meisten frequentierte Busspur der Zentralschweiz in der neuen Verkehrsplanung nicht berücksichtigt. Ich bitte Sie, den Antrag zu unterstützen.

Hasan Candan: Auch wir unterstützen das Votum des Vorredners, und ich bitte Sie, die beiden Bemerkungen 1 und 2 zu überweisen. Wir haben eigentlich keine andere Wahl, weil wir unsere eigenen Grundlagen befolgen müssen, die wir beschlossen haben. Erstens: Mit der Streichung des öV aus dem Projekt wurden die momentanen Entwicklungen im urbanen Mobilitätsbedürfnis missachtet. Der Autoverkehr in der Stadt Luzern ist seit Jahren rückläufig, bei der Seebrücke um minus 6 Prozent, in der Stadt Luzern um minus 4 Prozent. Immer mehr Personen benützen das Velo, hier ist es ein Plus von 20 Prozent, und ein Plus von 7 Prozent ist es beim öV. Zweitens: Das Projekt ohne öV steht ebenfalls im Widerspruch zum kantonalen Richtplan und missachtet die festgeschriebenen Bedingungen, dass der zukünftige Mehrverkehr gemäss richtungsweisender Festlegung bevorzugt mit dem öV oder dem Fuss- oder Veloverkehr abgedeckt werden soll. Drittens: Weiter wurden Zielwerte des Agglomerationsprogramms der 3. Generation als weiteres politisches Steuerungselement unseres Rates untergraben, denn dieses fordert explizit den Modalsplit des MIV in der Agglomeration bis 2030 um 5 bis 10 Prozent zu senken, Referenzzustand 2010. Viertens: Im Letter of Understanding von 2000, welcher der Kanton Luzern verabschiedet hat, ist ganz klar das Ziel festgehalten, dass im Innern der Agglomeration der öV gefördert werden soll. Das vorliegende Projekt ohne die Busspuren steht ebenfalls im Widerspruch zur gemeinsam verabschiedeten Stossrichtung des Regierungsrates mit dem Stadtrat, mit dem Verband Luzerner Gemeinden, dem Regionalplanungsverband Luzern der SBB und allen anderen Unterzeichnenden. Wir müssen den Bemerkungen zustimmen, damit wir unsere eigenen Richtlinien einhalten.

Maurus Frey: Die Regierung schreibt im Planungsbericht B 67, dass es sich zeigen wird, welche zusätzlichen Massnahmen für den öV in der Region Luzern zu treffen sind. Es wird auf den öV-Bericht 2022–2025 verwiesen. Ich möchte mit Ihnen einen Blick in die Vergangenheit werfen: Am 31. März 2014, also vor sieben Jahren, hat unser Rat in der Beratung des öV-Berichtes 2014 die folgende Bemerkung der VBK und von Heidi Frey überwiesen: «In der Agglomeration Luzern ist die Buspriorisierung konsequent umzusetzen.» Im öV-Bericht von 2018–2021 steht dann zu dieser Bemerkung geschrieben: «Aus Sicht Angebot ist diese Pendenz zentral.» Doch was ist passiert? Die Busspuren und die Buspriorisierung wurden zuerst aufgeschoben, dann wurden sie mit der Spange Nord verknüpft, und nun will die Regierung die Erkenntnisse aus dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» abwarten. Für die Stadt Kriens und für den städtischen Raum an der Kantonsstrasse K 5 ist Zuwarten keine Option. Das Problem, die Ursachen und die Lösungen sind bekannt. Während der Realisierung der Grossprojekte des Durchgangsbahnhofs und des Bypasses wird sich diese Problemlage im Grossraum Luzern weiter zuspitzen. Darauf müssen wir uns jetzt vorbereiten. Mit Blick auf ein funktionierendes öV-System auf der K 5 möchte ich Sie ermutigen, sowohl der Bemerkung 1 als auch der Bemerkung 2 zuzustimmen. Zum Votum von Patrick Hauser: Es handelt sich nicht um Hoffnungen, es handelt sich um Realitäten und um Herausforderungen, welche wir nun jetzt und unverzüglich nach sieben Jahren warten anpacken müssen. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

András Özvegyi: Die GLP-Fraktion wird der Bemerkung 1 zustimmen. Ich möchte die FDP bitten, die Bemerkung noch einmal zu lesen, denn diese ist relativ offen formuliert, um noch einmal zu evaluieren und die Ideen und Massnahmen anzuschauen. Alles ist möglich. Mich stört an der Haltung der FDP etwas: Wir haben in den Eintretensvoten den Kanton Luzern für seinen Mut gelobt, von seiner fixen Position bezüglich der Spange Nord wegzukommen. Auch die Parteien sollten in einem solchen Moment nicht in ihren fixen Positionen verharren. Das Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» kommt erst noch, und wir werden sehen, was dann gemacht wird. Wenn die FDP diese Bemerkung ablehnt, weil sie jetzt schon weiss, dass es nicht funktionieren werde, dann ist das ein Vorgehen der Erkenntnisse der Experten. Wir werden dies in einem halben Jahr oder in einem Jahr noch einmal diskutieren, und deshalb kann man dieser Bemerkung jetzt getrost zustimmen.

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

Fabian Peter: Die Bemerkung 1 lehnen wir aus formellen Gründen ab, weil wir nicht eine einzelne Busspur als Bemerkung prüfen wollen. Wir beantragen, die Bemerkung 2 zu überweisen, weil dort die Busspuren insgesamt gemeint sind. Ich habe auch erwähnt, dass wir im Rahmen der gesamtverkehrlichen Überprüfung des Durchgangsbahnhofs Luzern sowieso diese Überprüfungen machen, auch diejenige einer solchen Busspur. Wir finden es formell jedoch korrekt, wenn man die Bemerkung 2 allein überweist.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 92 zu 20 Stimmen zu.

Bemerkung VBK: In der weiteren Planung sollen durchgehende Busspuren berücksichtigt werden.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 89 zu 19 Stimmen zu.

Bemerkung VBK: Die Verteilung der verkehrlichen Belastung aufgrund künftiger Massnahmen soll nicht zugunsten einzelner Gemeinden erfolgen.

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

Pius Kaufmann: Bei dieser Bemerkung geht es darum, dass künftige Massnahmen nicht zugunsten einzelner Gemeinden erfolgen sollen. Verkehrspolitische Sololäufe einzelner Gemeinden lösen die Probleme des gesamten Raumes nicht. Die Verkehrsplanung soll in funktionalen Räumen gemacht werden. Dieser Bemerkung wurde mit 8 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen.

Hasan Candan: Ich bin Mitglied der VBK, und wir sind stolz auf die ersten beiden überwiesenen Bemerkungen, aber auf diese Bemerkung bin ich überhaupt nicht stolz. Sie war ein Schnellschuss, und der Redner der GLP hat dies im Eintretensvotum erwähnt. Diese Bemerkung ist schon fast ein bisschen Slapstick, denn sie sagt indirekt, dass eine Massnahme nicht mehr zulässig ist, wenn eine Gemeinde davon profitiert. So würden die Bemerkungen 1 und 2 obsolet werden. Wir haben bei jedem Strassenbauprojekt eine Gemeinde, die profitiert. Diese Bemerkung macht überhaupt keinen Sinn. Solche Widersprüche sollten wir nicht in Planungsberichten festschreiben. Auch die Begründung, dass es der Kanton sei, welcher die Planung der Strassen mache, ist für mich nicht haltbar. Ich kann nicht verstehen, wieso sich dann plötzlich eine Gemeinde das Recht herausnimmt, im Eigeninteresse zu planen. Wir planen immer im Interesse des Kantons. Aus ganz vielen Gründen ist diese Bemerkung eine schlechte Bemerkung, die zu schnell formuliert wurde. Ich bitte Sie, diese abzulehnen.

Daniel Gasser: Der Kommissionspräsident hat es erwähnt, und ich habe es in meinem Eintretensvotum bereits gesagt: Mobilität findet im funktionalen Raum statt. Für uns bedeutet das auch, dass jede Gemeinde, die Stadt und die Agglomerationsgemeinden, ihren Teil zu dieser Mobilität beiträgt, es muss also eine Gesamtschau im Fokus stehen. Zu dieser Gesamtschau gehört für uns vor allem auch die Stadt Luzern. Die Bemerkung 3 soll dazu ein Zeichen setzen. Je nachdem wie man die Belastung oder Entlastung interpretiert, kann man hier zu unterschiedlichen Schlüssen kommen, da gebe ich András Özvegyi ein Stück weit recht. Wir sehen dies anders als er, und ich bin sehr froh, dass gemäss VBK-Protokoll der zuständige Regierungsrat die Botschaft auch entsprechend verstanden hat. Ich erlaube mir, gleich noch zu den Bemerkungen 5 bis 7 zu sprechen. Diese greifen unseres Erachtens der

Mobilitätsstrategie vor. Wir wollen zuerst die künftige Strategie kennen und sind überzeugt, dass es nicht zielführend ist, einzelne Massnahmen losgelöst als Bemerkungen zu platzieren, auch wenn wir zum Teil Sympathien für die Bemerkungen hegen.

Räto B. Camenisch: Das ist eine ganz wichtige Bemerkung, denn damit will man verhindern, dass genau die gleichen Gründe, welche zum Scheitern der 20-jährigen Bemühungen geführt haben, nun wieder dazu führen, dass wir in eine Falle laufen. Es ist wichtig, dass man auf alle Rücksicht nimmt. Es ist wichtig, dass man Ziele vor Augen hat. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass nicht die Bedürfnisse aller befriedigt werden können. Darum müssen wir dies einmal explizit für die nächste Planung mit auf den Weg geben. Ja, es kann für andere Nachteile geben, anders ist keine Lösung möglich.

David Roth: Diese Bemerkung ist nichts anderes als das Beackern von Missgunst, von Spaltung und der Abneigung gegenüber der Stadt Luzern, welche einzelne in diesem Rat hegen. Das ist äusserst bedauerlich, müssen wir doch alle immer wieder feststellen, dass der Ausgleich zwischen Stadt und Land in unserem Kanton zentral wäre. Das wird immer wieder betont. Hier will man jedoch genau das Gegenteil tun. Wie vielen Gemeinden hat das Projekt in Flühli-Sörenberg genützt? Einer Gemeinde. Der Kreisel Altishofen-Schötz: vielleicht zwei Gemeinden. Die Lammschlucht: einzelnen Gemeinden. Die Umfahrungen Beromünster und Eschenbach, all dies sind Dinge, welche einzelnen Gemeinden nützen und nicht allen Gemeinden. Mehrere dieser Projekte werde ich wohl nie im Leben benützen. Trotzdem sind sie häufig richtig, und trotzdem sollte man sie realisieren. Deshalb bitte ich Sie, die Bemerkung abzulehnen. Leisten Sie der Spaltung, der Abneigung und der Missgunst in diesem Kanton keinen Vorschub. Das ist das Gegenteil von dem, was wir brauchen und was wir als Kantonsrat innerhalb der Bevölkerung vermitteln sollten.

Urs Marti: Ich möchte auf keinen Fall den Stadt- und Landgraben stärker öffnen, ich muss David Roth widersprechen. Es geht nicht um Abneigung. Die Bevölkerung der Agglomeration und besonders jene der Landschaft kann zurzeit viele Ungereimtheiten einfach nicht beantworten. Die Stadt will keinen Mehrverkehr. Das verstehen wir. Die Stadt will aber auch keine Lösungen anbieten, siehe Busparking, grosse Lösungen für das Personenparking, zum Beispiel bei den Museggtürmen, die Spange Nord und die Fluhmühlebrücke, und neustens will man auch den Bypass verhindern. Die Landbevölkerung fragt sich ernsthaft, ob die Rollenverteilung noch richtig ist, oder soll der Richtplan diese Entwicklung berücksichtigen? Mit einem fehlenden öV auf der Landschaft wird für sie der MIV wichtiger, welcher wiederum in der Stadt verhindert wird. Bitte überweisen Sie diesen Antrag.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 71 zu 39 Stimmen zu.

Bemerkung VBK: Das Projekt Reussportbrücke und die Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof sind in Abstimmung mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» weiterzuerfolgen. Zudem soll der Kanton die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden ausgewogen berücksichtigen und entsprechende Vorkehrungen zu deren Erfüllung treffen.

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

Pius Kaufmann: Mit der Bemerkung 4 will die VBK dem Projekt Reussportbrücke und der Inbetriebnahme des Autobahnanschlusses Lochhof in Abstimmung mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» Vorschub geben. Diese Bemerkung wurde mit 9 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung überwiesen. Ich bitte Sie, der VBK zu folgen.

Simone Brunner: Wir lehnen die Bemerkung 4 klar ab, dass das Projekt Reussportbrücke und die Inbetriebnahme des Anschlusses Lochhof in Abstimmung mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» weiterfolgt werden sollen. Ich bin zu 100 Prozent mit Daniel Gasser einverstanden, dass die Stadt Luzern für alle Luzernerinnen und Luzerner und Touristinnen und Touristen und Weitere erreichbar bleiben soll. Keine Angst, das wird sie auch, auch wenn wir alternative Verkehrsprojekte zugunsten unserer Umwelt andenken müssen. Darüber – das hören wir jetzt in der vergangenen Debatte zur Spange Nord immer wieder –, wie eine solche Lösung aussehen soll, sind wir uns in diesem Rat bei Weitem nicht einig. Bevor aber Massnahmen bewahrt werden, welche bereits in der Vernehmlassung stark

umstritten waren, und nicht eindeutig klar war, dass man dafür Mehrheiten finden würde, sollte man diese besser nicht weiterverfolgen. Es geht darum, jetzt auch neue Lösungen zu verfolgen. Wir haben sehr spannende Ansätze in den Eintretensvoten oder auch von Regierungsrat Fabian Peter gehört. Aus meiner Sicht könnten genau diese alternativen Ideen, wie eine Verkehrspolitik in der und rund um die Stadt Luzern aussehen könnte, Mut machen, die alten Zöpfe abzuschneiden. Zum Votum von Martin Birrer: Der Stadt Paroli zu bieten, ist eine deutliche Kampfansage, und ich glaube nicht, dass man mit dieser Haltung den Stadt-Land-Graben wird schliessen können. Es geht doch darum, Lösungen zu finden, welche für den Standort Stadt Luzern sozial verträglich und auch ökologisch nachhaltig sind und zugleich einen Nutzen für alle liefern. Das ist tatsächlich kein einfaches Unterfangen, aber ich glaube, es gilt in einen Dialog zu treten und die Gräben, welche in den vergangenen Voten aufgetan wurden, nicht noch mehr zu vertiefen. Es ist wohl auch legitim, dass eine Standortgemeinde, welche die Verkehrslasten während des Baus und des Betriebs einer solchen Brücke trägt, und vor allem auch die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner eine stärkere Stimme haben sollten als diejenigen, welche vielleicht ein- oder zweimal im Monat in die Stadt fahren.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 73 zu 41 Stimmen zu.

Bemerkung Candan Hasan zu S. 11: Für umfassende Mobilitätsmassnahmen des Projekts Zukunft Mobilität Luzern, sollen zur Förderung von effizienten Verkehrsmitteln sowie zur Erreichbarkeit des ganzen Kantons mindestens 200 Mio. Franken zur Verfügung gestellt werden.

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

Pius Kaufmann: Diese Bemerkung lag in dieser Form der VBK nicht vor. Ich kann Ihnen deshalb keine Empfehlung abgeben. Es lag eine ähnliche Bemerkung vor, die mit 9 zu 3 Stimmen abgelehnt wurde.

Hasan Candan: Ich spreche gleich zu allen drei Bemerkungen, weil sie zum einen zusammengehören und zum anderen, weil sich wahrscheinlich aufgrund eines mangelnden Interesses niemand anders dazu äussern wird, was ich sehr bedaure. Für die SP beginnt heute die neue verkehrspolitische Zeitrechnung. Die bisherige Projektierung der Regierung ist gescheitert, in der Vernehmlassungsantwort ist niemand zufrieden. Es muss eine neue Richtung eingeschlagen werden. Dieser Rat hat gerade die Bemerkung überwiesen, dass man doch dem Autobahnanschluss Lochhof Bedeutung beimessen sollte. Ich frage Sie, ob das wirklich eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik ist. Die Regierung schreibt selbst, dass dieser Anschluss frühestens 2036 eröffnet werden könnte. Wir müssen die Mobilitätsprobleme jedoch jetzt lösen. Sie stehen jetzt im Stau, jetzt sinkt die Lebensqualität. Ich verstehe nicht, warum man so weiterfahren möchte wie bisher. Es braucht einen Kurswechsel und eine komplette Neuausrichtung. Wir müssen aufhören mit End-of-the-Pipe-Lösungen. Im Moment schaut man bloss, wo die Leute hinwollen und wo es am meisten Verkehr gibt. Die SP will jedoch eine andere Verkehrspolitik. Wir fragen uns, woher die Menschen kommen. Kommen sie aus Marbach-Escholzmatt? Kommen sie aus Lieli? Kommen sie aus Inwil, aus Kriens oder der Stadt Luzern? Was sind das für Menschen? Wo arbeiten sie? Mobilität hat sehr viel mit Raumplanung zu tun und damit zu verstehen, woher die Menschen kommen und was ihre einzelnen Bedürfnisse sind. Sie können dies nicht einfach übers Knie brechen und sagen, es bräuchte einen neuen Autobahnzubringer. Sie müssen mit den Menschen sprechen, was die Regierung in der bisherigen Mobilitätspolitik nicht gemacht hat. Mat hat sie vor vollendete Tatsachen gestellt. Man muss sich von Megaprojekten verabschieden, bei denen über die Köpfe der Bevölkerung hinweg entschieden wird. Man muss an vielen Stellschrauben drehen. Ich bitte Sie deshalb darum, meine beiden Bemerkungen zu überweisen und auch das nötige Geld dafür zu sprechen. Wir könnten jetzt die 200 Millionen Franken des gescheiterten Megaprojekts investieren, aber wir sollten auch bereit sein für die zukünftigen Massnahmen, die eine effiziente Mobilität fordern. Das sind in der Stadt wohl der öV und der Fuss- und Veloverkehr, aber auf dem Land vielleicht das Auto in Kombination mit Park-and-ride mit

dem Zug. Wir müssen bereit sein, dort zu investieren, wo wir vielleicht nicht den grössten Nutzen sehen. Es gibt auch (ehemalige) Gemeinden, die über gar keine öV-Anbindung verfügen. Deshalb müssen wir jetzt der Regierung mit auf den Weg geben, wie es weitergehen soll. Ich bitte Sie, diese drei Bemerkungen zu unterstützen.

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

Fabian Peter: Hasan Candan hat erklärt, dass die Politik der Regierung gescheitert sei. Sie haben vorher selbst den Letter of Understanding aus dem Jahr 2000 implizit als Argument bei einer der vorherigen Bemerkungen benützt, und damals waren sich Kanton, Stadt und viele mehr einig. Vorher haben Sie das erwähnt und jetzt wieder ausgeblendet, dass es nicht nur eine Politik der Regierung war, sondern eben eine aller Partner. Man hat sich vor 20 Jahren einmal auf etwas geeinigt. In der Zwischenzeit hat sich vieles verändert, und das sollte man so stehenlassen und nicht einzelnen Vorwürfe machen. Es haben verschiedene Seiten dazu beigetragen, dass dieser Letter of Understanding nicht umgesetzt werden konnte. Zu den Bemerkungen: Bei der Bemerkung 5 geht es um die Reservation von 200 Millionen Franken. Die Mittel reservieren wir jeweils im Bauprogramm, welches Ihr Rat verabschiedet. Darin wird festgelegt, welche Mittel wir für welche Projekte verwenden. Wir lehnen diese Bemerkung ab, weil es das falsche Instrument ist, in diesem Planungsbericht diese Bemerkung zu stellen. Die Bemerkung 6 lehnt die Regierung ebenfalls ab. Wir sind offen für Neues. Diese Bemerkung fordert aber explizit, dass man von allen bisherigen Modellen abrückt. Es gibt jedoch durchaus bewährte Themen, die wir weiterhin mitnehmen wollen. Weil wir offen in das Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» gehen, lehnen wir diese Bemerkung ab. Zur Bemerkung 7: Diese hört sich zuerst gut an, aber wenn wir dann den effizienten Verkehrsmitteln im ganzen Kanton eine prioritäre Rolle geben, dann würde das auch für Romoos gelten, und ich glaube nicht, dass beispielsweise in Romoos die effizienten Verkehrsmittel im Sinn des kollektiven Verkehrs das richtige Mittel sind. Sie schränkt aus unserer Sicht ebenfalls zu fest ein, und wir wollen im Projekt «Zukunft Mobilität» diese Herausforderungen offen angehen. Ich bitte Sie also im Namen der Regierung, die Bemerkungen 5, 6 und 7 abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 80 zu 31 Stimmen ab.

Bemerkung Candan Hasan zu S. 11: Eine konstruktive und lösungsorientierte zukünftige Mobilitätsförderung bedingt eine Abkehr von den bisherigen geprüften Varianten und eine grundsätzliche Neuausrichtung.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 80 zu 32 Stimmen ab.

Bemerkung Candan Hasan zu S. 11: Um die zukünftigen verkehrspolitischen Herausforderungen anzugehen, wird in der weiteren Mobilitätsplanung effizienten Verkehrsmitteln eine prioritäre Rolle zugeschrieben.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 78 zu 33 Stimmen ab.

Antrag Candan Hasan zu Ziffer 1: Vom Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern wird Kenntnis genommen.

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

Pius Kaufmann: Dieser Antrag lag in der Kommission vor und wurde mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt. Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen und den Planungsbericht gemäss der Regierung zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Hasan Candan: Die Regierung kann es so drehen und wenden, wie sie möchte, ihre verkehrspolitische Taktik ist gescheitert. Mit dem vorliegenden Bericht ist nicht der verkehrspolitische Befreiungsschlag geschafft. Es stehen noch mehr Fragen im Raum als zuvor. Als gut zu bewerten ist einzig, dass die Spange Nord versenkt wird. Die zweitbeste Variante, ebenfalls ein Rohrkrepierer, wird vielleicht auf 2036 versprochen im Zusammenhang mit dem Bypass, von dem wir auch nicht wissen, ob er kommt. Alle ihre Umweltziele, ihre Raumplanungsziele, ihre Klimaziele und ihre sozialen Ziel hat die Regierung bei der Projektierung über Bord geworfen. Die SP will festhalten, dass wir noch nicht viel weitergekommen sind, aber einen kleinen Schritt gemacht haben. Die Kommission

und der Rat haben entschieden, dass der öV gefördert werden muss und wir uns von dem Projekt verabschieden. Aber wir müssen noch eine ganz grosse Arbeit leisten, wie wir unsere zukünftige Mobilität gestalten wollen. Sie muss sicher sozial sein. Es müssen alle Menschen in diesem Kanton Zugang zu Mobilität haben, und sie muss auch bezahlbar sein. Dabei muss auch die Abstimmung vom letzten Wochenende berücksichtigt werden, und man muss sich von Roadpricing oder Ähnlichem verabschieden, wo nur Einzelne zahlen müssen. Die Regierung muss Verantwortung übernehmen, eine klimagerechte, eine sozialgerechte und eine umweltgerechte zukünftige Mobilität zu gestalten. Deshalb werden wir den Bericht neutral zur Kenntnis nehmen, weil es eine sehr grosse Anstrengung braucht, um unsere Ziele zu erreichen.

Korintha Bärtsch: Eigentlich ist heute ein Freudentag für die Grünen und Jungen Grünen, denn heute, am 21. Juni 2020, versenken wir die Spange Nord. Es wird in der Stadt Luzern keine Spange Nord geben, ein Verkehrsprojekt, von dem man in den letzten Jahren immer behauptet hat, es sei genau das Richtige für den Kanton Luzern. Es werde das heilbringende Mittel sein, um den Durchgangsverkehr aus der Stadt herauszuholen und mögliche Busspuren zu realisieren. Dies hat sich nicht bewahrheitet. Es wäre ein Freudentag für uns, aber ich kann mich nicht wirklich freuen. Ich bin konsterniert über die gefallenen Voten und über das angesprochene Verhältnis zwischen Stadt und Land. Alle wollen etwas dafür tun, dass der Graben nicht so gross wird, wie ihn der letzte Abstimmungssonntag suggeriert hat. Ich bin konsterniert darüber, dass man die Bemerkung 3 so formuliert, dass man eine Gemeinde drückt, anstatt eine konstruktive Bemerkung einzureichen, um alle Gemeinden und alle Stimmberechtigten mitzunehmen, um gemeinsam eine Lösung zu finden, welche auf einem guten Fundament steht und nicht gleich umkippt, wenn es einmal etwas stärker windet, dass man weitermacht, so wie man das mit dem Gesamtverkehrskonzept gestartet hat, die Partnerschaft zwischen Kanton Luzern, LuzernPlus als Regionalem Entwicklungsträger und der Stadt Luzern. Man hat es geschafft, ein Konzept zu machen, welches gut funktioniert und in den Stosszeiten für eine Entlastung des öV sorgt. In den Stosszeiten sind auch die grossen Probleme des Verkehrs zu verorten, also während vier Stunden täglich und nicht während 24 Stunden, für die wir überdimensionierte Ausbauten unserer Strassen hätten in Kauf nehmen müssen. Leider habe ich von niemandem zum Gesamtverkehrskonzept etwas gehört. Ich hoffe aber, dass das Gesamtverkehrskonzept für die Zukunft der Mobilität, welche das grösste Projekt in der Verkehrspolitik sein wird, eine gute Basis ist und dass der Kanton Luzern und Sie alle – Vertreterinnen und Vertreter von Stadt und Land – gemeinsam eine Lösung für Stadt und Land finden können. Ich hoffe, dass wir verbindliche Partner sein können und im Voraus alles gründlich diskutieren und nicht einfach einigen nicht zuhören und sagen, sie wollten sowieso immer recht haben und sollten jetzt einmal hinten anstehen.

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

Fabian Peter: Wenn wir vor zwei Jahren diesen Planungsbericht beraten hätten, dann hätte es wohl viel längere Rednerlisten gegeben, und es wäre noch viel emotionaler diskutiert worden. Es blieb heute insgesamt sehr sachlich, jetzt kamen doch noch gewisse Emotionen hoch, vielleicht auch im Rahmen des Abstimmungsergebnisses vom letzten Sonntag. Tatsache ist, dass wir beispielsweise beim Gesamtverkehrskonzept Luzern nach wie vor dran sind. Ich hatte letzten Freitag eine Sitzung mit der Stadt, mit dem Verkehrsverbund Luzern und mit LuzernPlus. Seit zehn Jahren arbeitet man hier zusammen, und diese Arbeit wird weitergehen. Wir haben jetzt mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» eine grosse Kiste, die wir angehen und wo wir alle Beteiligten mitnehmen. Ich hoffe, dass wir einen möglichst grossen gemeinsamen Nenner finden. Gewisse Unterschiede werden wohl bleiben, und die Bedürfnisse von Stadt und Land sind unterschiedlich. Das heisst nicht, dass man sich deswegen streiten muss, sondern man kann sich gegenseitig respektieren und die jeweils besten Lösungen zulassen, welche in diesen Räumen akzeptiert sind. Ich bitte Sie, den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen, wie es auch die VBK beantragt.

Der Rat lehnt den Antrag mit 81 zu 32 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 102 zu 1 Stimmen zu.