



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom
Kantonsratspräsident

19. September 2022
Born Rolf

A 757 Anfrage Spring Laura und Mit. über die Verkehrsgrundlagen für den Bypass / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Laura Spring ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Laura Spring: Regierungsrat Fabian Peter gab mir mit den sogenannten ÖV-Massnahmen und den Busspuren gerade einen Steilpass. Dies ist genau unser Problem mit dem Bypass. Er entlastet die Stadt nicht, und mit dem Ausbau des Bypasses ist keine einzige Busspur möglich. Ich beginne daher mit meinem Votum von hinten, damit hätte ich ansonsten aufgehört. Die G/JG-Fraktion würde sich freuen, wenn Sie uns Folgendes darlegen könnten: Uns ist nicht ersichtlich, wie der öV mit dem Bau des Bypasses ausgebaut werden kann. Etwas anderes möchte ich noch aufgreifen, mein Kollege Markus Schumacher weiss, es geht mir und wohl allen Grünen nicht darum, dass die Landbevölkerung nicht in der Stadt willkommen ist. Er weiss, bei mir hat es immer leere Parkplätze an der St.-Karli-Strasse, ihr könnt euch melden und immer parkieren. Kommt einfach vorbei, ihr seid herzlich willkommen. Die Anfrage ist nicht entstanden, weil wir jemanden nicht willkommen heissen wollen und darum gegen den Bypass sind, sondern weil Professor Alexander Erath, Leiter Fachbereich Verkehr und Mobilität der Fachhochschule Nordwestschweiz, ein sehr interessantes Gutachten zum Bypass publiziert hat. Darin sind sehr interessante Erkenntnisse enthalten. Eine Erkenntnis hatten wir schon: Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Das sagt die Wissenschaft, das sagen nicht die Grünen. Diese Erkenntnis ist absolut unbestritten, und aus diesem Grund gibt es die sogenannte Norm. Jetzt wird es etwas technisch, ich fände es aber spannend, wenn Sie versuchen, mitzuhören. Es gibt eine Norm, die vorschreibt, dass man bei grossen Projekten eine Kosten-Nutzen-Analyse im Strassenverkehr durchführen muss. Das Gutachten zum Ausführungsprojekt Gesamtsystem Bypass kommt zum Schluss, dass in der Ausarbeitung des Projektes genau diese Norm verletzt wurde. Mit dem Bypass wird es beispielsweise attraktiv, auf der anderen Seite der Stadt einzukaufen oder mit dem Auto Freizeitaktivitäten nachzugehen, die man zuvor mit dem öV gemacht hätte. Plötzlich wird das Auto schneller und attraktiver als die anderen Verkehrsmittel, und das vom Kanton verwendete Verkehrsmodell kann diesen zusätzlichen Verkehr berechnen. Der Regierungsrat bestätigt aber in seiner Antwort, dass dies nicht stattfand. Die Verdoppelung der Autobahnkapazität hätte aber grosse Auswirkungen auf den Strassenverkehr in der Stadt Luzern. Im Modell ist mit dem Projekt zu wenig Verkehr enthalten. Darum muss zum Beispiel die Umweltverträglichkeitsprüfung mit dem korrekten Verkehr neu gemacht werden. Es ist nicht möglich, mit Pauschalabschätzungen zu begründen, dass der Verkehr nicht berechnet werden muss, und es ist der ganz entscheidende Punkt. Ich komme nun zum Schluss des Votums, der wieder an den Anfang geht: Wir sind wirklich gespannt auf den Beschrieb dieses öV-Ausbaus, der durch den Bypass ermöglicht würde. Vielen Dank.

Daniel Gasser: Der Bypass und der Durchgangsbahnhof sind Jahrhundertprojekte, die schlichtweg zusammengehören. Wir sehen es auch als wichtig und zentral an, dass die Daten zur Berechnung der nötigen Grundlagen laufend aktualisiert und auf den neuesten Stand gebracht werden. In diesem Sinn sind für uns die Fragen durch die Regierung schlüssig und nachvollziehbar beantwortet worden. Was uns an der Anfrage stört, ist unterschwellig etwas anderes: Einmal mehr entsteht aufgrund der Wortwahl und der Vorwürfe der Eindruck, dass ein wichtiges Bauprojekt mit ideologischer Brille angeschaut wird. Wie ich bereits sagte, ist es wichtig, dass man kritisch hinschaut. Aber wir müssen aufpassen, dass man ein so wichtiges Projekt aus ideologischen Gründen nicht als Ganzes gefährdet. Kurz noch zum Thema Busspuren: Vergessen wir nicht, auf dem Bypass wird nicht nur der motorisierte Individualverkehr (MIV) unterwegs sein, nein, im Gegenteil. Man spricht davon, dass dort separate Buslinien geführt werden können, und die sind dann wiederum zentral für einen attraktiven öV-Fahrplan. Nochmals: Unser Rat hat schon mehrmals gesagt, dass der Durchgangsbahnhof und der Bypass zusammengehören, bleiben wir doch gemeinsam auf diesem Weg.

Hasan Candan: Wir sind sehr dankbar für die Anfrage von Laura Spring, weil es diese zwei Luzerner Jahrhundertprojekte gibt, den Bypass und den Durchgangsbahnhof. Wir müssen nun aufpassen: Wir schauen nie zuerst auf die Interessen von Luzern, und es ist für mich offensichtlich, der Durchgangsbahnhof ist höher zu gewichten, er ist das zwingende Projekt. Der Bypass soll auch verwirklicht werden, aber es soll eine Etappierung geben und alles daran gesetzt werden, dass der Durchgangsbahnhof realisiert wird. Regierungsrat Fabian Peter sagte es bereits, wir sind in einer sehr sensiblen Phase. Wir werden von Bern mit Argusaugen beobachtet. Bald kommt in Bern die Kreditierung, es ist noch nicht klar, wohin das Geld fliesst, und wir sind in Konkurrenz mit anderen Projekten, vor allem aus der Westschweiz. Es ist sehr wichtig, dass wir das Signal aussenden, dass wir wirklich den Durchgangsbahnhof wollen und wir dahinterstehen und wir auch mit dem Durchgangsbahnhof die Förderung des öV und die Erreichung der Klimaziele beabsichtigen. Was ganz schlecht wäre, ist, wenn wir ein Signal nach Bern aussenden, dass wir den Fünfer und das Weggli möchten, ein wenig öV, aber auch mit den Autos an den Bahnhof fahren. Wir müssen wirklich anfangen, diese Sargnägel aus der Hand zu werfen. Der erste Sargnagel für den Durchgangsbahnhof haben Sie schon hineingegenagelt, in dem Sie der «Anti-Stauinitiative» der Jungen SVP entgegenkamen. Dies hat man in Bern auch bemerkt, dort denkt man dann, die wollen zwar den Durchgangsbahnhof, aber gleichzeitig überall die Strassen ausbauen, wahrscheinlich ist es ihnen nicht so ernst. Sie wollen lieber Strassen als den Durchgangsbahnhof. Dasselbe gilt für den Bypass, auch hier müssen wir die richtigen Signale aussenden und nicht weitere Sargnägel in den Durchgangsbahnhof hämmern, da man den Durchgangsbahnhof zwar möchte, aber auch noch andere Projekte. Sie müssen wirklich einmal ernsthaft überlegen, Bern wird uns nicht zwei solche Riesenprojekte aufs Mal finanzieren. Darum bitte ich Sie wirklich, diese Sargnägel aus der Hand zu werfen und uns nun wirklich auf den Durchgangsbahnhof zu fokussieren und ein klares Bekenntnis abzugeben, auch wenn das vielleicht damit verbunden ist, dass wir den Bypass etwas hinausschieben, obwohl der Kreditrahmen schon gesprochen ist. Aber legen wir den Fokus darauf und zeigen, dass der Durchgangsbahnhof das wichtigste Projekt des Kantons Luzern ist und wir keine anderen Signale nach Bern senden.

András Özvegyi: Ich möchte kurz auf die Antwort zu Frage 3 eingehen. Die Frage 3 beinhaltet das Thema der Überkapazität des Bypasses. Der Regierungsrat schreibt das etwas versteckt, dass der Bypass ziemlich grosse Überkapazitäten hat. Er schreibt, er freue sich, dass wir mit dem Projekt genügend Kapazitäten für eine ausreichende Verkehrsqualität und somit auch für die Verkehrssicherheit haben werden. Aber eigentlich ist das eine Überkapazität. Man kann das auch anders nennen, eine Überkapazität ist eine MIV-Förderung, und dieser Zustand der Überkapazität torpediert eigentlich das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, er torpediert unsere Anstrengungen im Klimabericht und unseren Trend zur Suffizienz und Auslastung des öV und unsere Modalsplit-Ziele. Darauf wollte ich hinweisen. Vielleicht noch zum Abschluss: Diejenigen, die jetzt gebetsmühlenartig

sagen, die Projekte gehören zusammen – sie werden übrigens aus verschiedenen Kassen bezahlt –, müssen die Verantwortung übernehmen für die Nachteile, die der Bypass in den nächsten 20, 30 und 40 Jahren für unsere nachfolgende Generation haben wird. Die GLP-Fraktion bleibt jedenfalls kritisch und wird nun nicht euphorisch den Bypass fordern.

Korintha Bärtsch: Ich möchte gerade bei András Özvegyi anknüpfen. Er sagte es, diese ideologischen Diskussionen werden ja gerne den Linksgrünen und den Grünliberalen vorgeworfen. Eigentlich müsste man aber auch einmal den Spiegel umgedreht vorhalten, warum man immer anderen dies vorhält und diese Grabenkämpfe in der Verkehrspolitik führt. Dass die beiden Projekte Durchgangsbahnhof und Bypass Zwillingsprojekte sein sollen, ist ein Framing, das heraufbeschwört wird, um diejenigen ruhigzustellen, die das eine Projekt nicht möchten oder um sie auszubremsten. Der öV-Bericht des Verkehrsverbundes Luzern, der gemeinsam mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern in der Vernehmlassung war, enthält – András Özvegyi tönnte das auch an –, dass der Bypass eine massive Kapazitätserhöhung auf der Strasse bedeutet. Diese massive Kapazitätserhöhung müsste man mit verschiedenen Massnahmen wieder eindämmen. Der Bypass ist eigentlich ein Problem des Durchgangsbahnhofs, weil er das öV-Angebot konkurrenziert. Wenn wir einmal in Bern zuhören, wie es seitens des Bundesamtes für Verkehr und der SBB klingt, dann sagen alle – meist hinter vorgehaltener Hand, weil es offiziell nicht so kommuniziert wird –, dass der Durchgangsbahnhof nicht das Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht, das er sollte. Und warum? Weil im Kanton Luzern und in der Agglomeration Luzern der öV zu wenig genutzt wird. Nun können Sie schon sagen, wir machen den Durchgangsbahnhof – wenn er dann kommt – und den Bypass zusammen. Aber eigentlich geht die Strategie beider Projekte diametral auseinander. Wenn Sie dann einfach sagen, es seien siamesische Zwillinge, wenn das eine kommt, kommt das andere auch, und wir müssen für beides kämpfen, dann ist man vielleicht am Schluss auf verlorenem Posten. Darum möchte die G/JG-Fraktion anregen, zuerst zu schauen, was der Bypass für Auswirkungen haben wird. Wenn man diese Auswirkungen einmal betrachtet, ist es eine zehnspurige Autobahn zwischen Emmen Süd und Luzern. Zehn Spuren gibt es fast nirgends in der Schweiz, und wenn das keine Überkapazität ist, dann weiss ich auch nicht, wovon wir reden. Wir müssen wirklich einmal zusammensitzen und schauen, was das für Kapazitäten sind und ob sie in dieser Art und Weise überhaupt notwendig sind. Das wäre der erste Schritt, das gemeinsam anzuschauen, anstatt den anderen einfach Ideologie vorzuwerfen.

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

Fabian Peter: Zuerst möchte ich sagen, dass ich am Votum von Hasan Candan Freude habe. Er erklärte es sehr gut und sagte auch, der Durchgangsbahnhof und der Bypass gehören zusammen. Zum Votum von Korintha Bärtsch: Der Durchgangsbahnhof ist nicht in einem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis, weil wir zu wenig Nutzer auf den öV bringen, sondern weil er zu viel kostet. Das muss ich ehrlich sagen, es ist ein grosser, langer Tunnel, und der Untergrund ist nicht so gut. Aber wir werden damit in der Agglomeration eine grosse Verlagerung auf die Bahn erreichen, das können wir. Aber im Verhältnis zu Zürich, wo viel mehr Leute auf einer engen Fläche wohnen, oder in der Westschweiz ist das eigentlich das Problem; es ist nicht so, dass wir mit dem Bypass ein Problem haben. Dann noch etwas: Der Bypass ist nicht eine Regionalgeschichte, hier geht es nicht um den Kanton Luzern, sondern um die Nord-Süd-Achse durch die Schweiz oder durch Europa. Es geht um den Verkehr von Norden nach Süden, und da sind der Gotthard und der Bypass zentrale Elemente, und wir können wählen, ob wir den Verkehr weiterhin auf den heutigen Strassen haben wollen oder ob wir eine Entlastung schaffen wollen, dass dieser Verkehr möglichst durch den Bypass rollt und wir auf dem anderen System auch für den öV mehr Platz erhalten. Es ist auch so, dass es einen grossen Unterschied gibt: Der Bypass ist viel weiter, er ist vom Bundesparlament beschlossen, der Bundesrat hat die Aufgabe, ihn umzusetzen. Das heisst er ist vergleichbar mit Dekreten, die in Ihren Rat kommen. Wenn Sie diese verabschiedet haben, hat die Regierung das Bauprojekt umzusetzen. Es gibt keinen Anlass mehr für politische Diskussionen, es ist in Bern beschlossen, Bauherr ist der Bund. Wir gehen davon aus, dass Ende dieses Jahres oder nächstes Jahr die Bewilligung des Eidgenössischen

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) erteilt wird, und dann stehen natürlich noch die Gerichte offen, die dann allenfalls noch Einsprachen beurteilen werden, von denen wir leider ausgehen müssen. Dann werden auch die ganzen Prognosen und diese Einwände geprüft, aber das ist nicht mehr Aufgabe des Kantons Luzern, sondern Aufgabe des Bundes, des zuständigen Uvek, und nachher allenfalls der Gerichte. Wir können einfach weiterhin schauen, dass wir den Kanton zusammenhalten, da bitte ich Sie nochmals um Verständnis. Ich glaube, wenn wir diese Projekte gegeneinander ausspielen und die einen sagen, den Bypass braucht es nicht, und die anderen, den Durchgangsbahnhof braucht es nicht, dann haben wir gar nichts. Das wäre für den ganzen Kanton Luzern die schlechteste Lösung von allen, und ich bitte Sie, das mitzunehmen, auch im Sinn des Votums von Hasan Candan. Ich glaube die Schweiz ist durch Kompromisse stark geworden, damit alle etwas erhalten und man die verschiedenen Interessen berücksichtigt und wir nichts blockieren. Wir haben genug Blockaden in unserem Land in anderen Bereichen mit Infrastrukturen, wir sehen es jetzt bei der drohenden Energiemangellage, und ich bitte Sie, hier diesen Fehler nicht auch zu machen. Besten Dank.