



Stadt Luzern

Erläuterungen des Stadtrates
zur städtischen Volksabstimmung
vom 25. November 2012

Initiative
Kein Südzubringer in die Stadt



**Stadt
Luzern**
Stadtrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 25. November 2012 können Sie über folgendes Geschäft abstimmen:

- **Initiative**
Kein Südzubringer in die Stadt

Der Stadtrat freut sich, wenn Sie von Ihrem Stimmrecht Gebrauch machen.

Luzern, im September 2012

Freundliche Grüsse

Namens des Stadtrates

Stefan Roth
Stadtpräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber

Inhalt

■	Initiative	
	Kein Südzubringer in die Stadt	
	Vorlage in Kürze	4
	Ausgangslage	7
	Spange Süd und Agglomerationsprogramm	8
	Linienführung und Planungsstand	9
	Initiative	9
	Darstellung des Initiativkomitees	10
	Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat	11
	Stellungnahme des Stadtrates	13
	Beschluss des Grossen Stadtrates	14
	Stimmzettel (Muster)	15
	Empfehlung an die Stimmberechtigten	15

Initiative Kein Südzubringer in die Stadt

■ Vorlage in Kürze

Am 30. Mai 2011 hat die Partei der JungsozialistInnen Luzern (JUSO) die städtische Volksinitiative «Kein Südzubringer in die Stadt» mit 822 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Initiative verlangt, dass sich die Stadt Luzern, soweit rechtlich möglich, weder an der Ausführung noch an der Planung eines Südzubringers im Raum Grosshof–Steghof/Tribschen beteiligt.

Als Südzubringer bzw. Spange Süd wird die geplante Strassenverbindung zwischen dem Autobahnanschluss Luzern-Kriens und dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Luzern (ESP Bahnhof) bezeichnet. Nach heutigem Planungsstand ver-

Die Route der geplanten Spange Süd führt ab der Autobahn in einem Tunnel unter der Arsenalstrasse und der Allmend hindurch in Richtung Hubelmatt.



läuft die Spange Süd vom Autobahnanschluss Luzern-Kriens unter der Allmend hindurch und weiter durch den Hubelmatt-
hügel zur Verzweigung Geissensteinring/Fruttstrasse. Von dort führt sie auf dem Trasse der heutigen Fruttstrasse weiter unter der neu erstellten Langensandbrücke und unter dem Konzertzentrum Schüür hindurch zur Rösslimatte. Die Schüür müsste nach heutigem Stand dem Strassenbau nicht weichen.

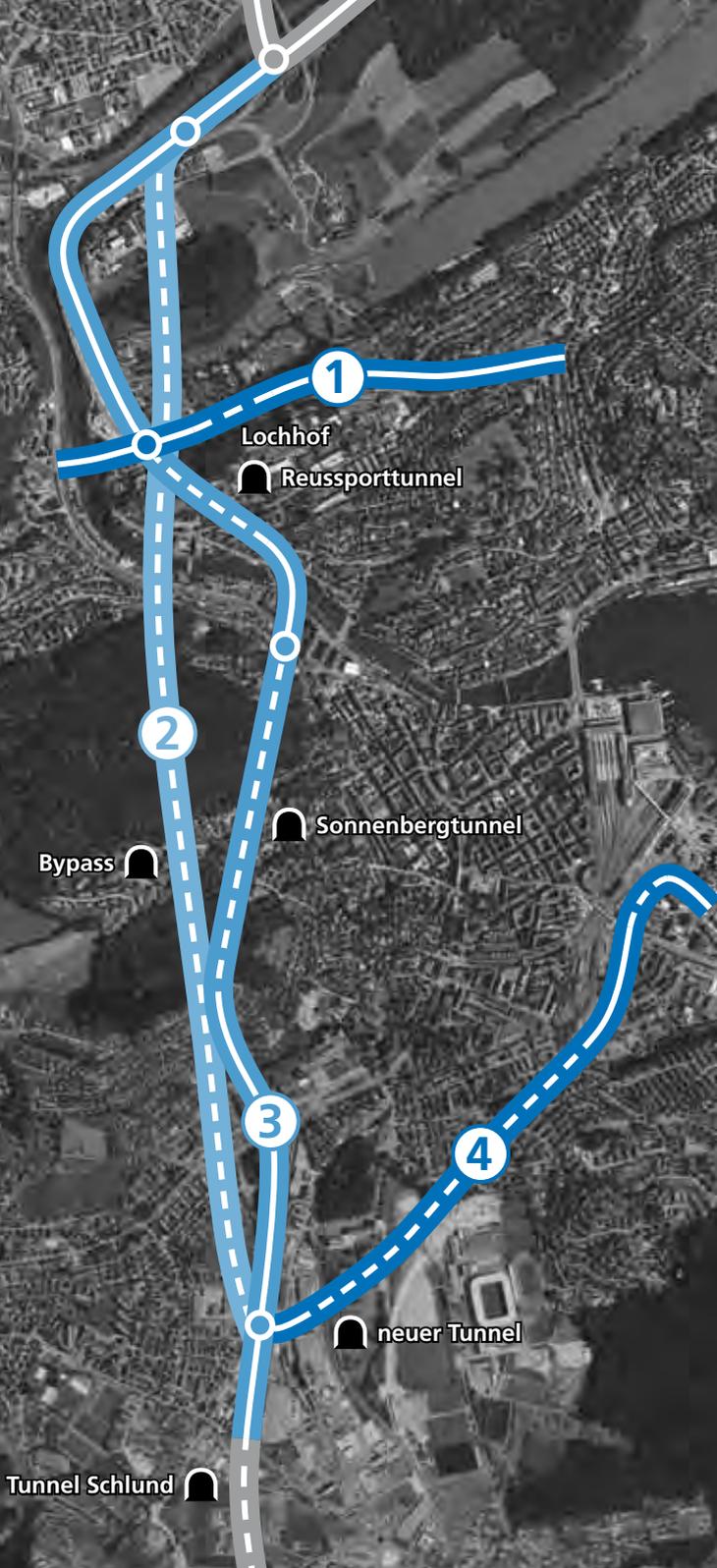
Die Spange Süd ist Teil der Stadtumfahrung, mit der verschiedene Ziele erreicht werden sollen:

- Stadtzentrum vom motorisierten Individualverkehr entlasten
- Wohnquartiere beruhigen
- Platz für den öffentlichen Verkehr schaffen

Das Initiativkomitee erachtet diese verkehrstechnische Lösung als veraltet und befürchtet, die neue Strasse bringe keine Entlastung, sondern mehr motorisierten Individualverkehr.

Die Stadtumfahrung, zu welcher auch die Spange Süd gehört, ist Teil des Agglomerationsprogramms Luzern. Der Stadtrat erachtet den Planungsstopp der Spange Süd zum jetzigen Zeitpunkt als falsches Signal an den Bund, da sich ein Stopp negativ auf die Subventionierung des Agglomerationsprogramms auswirken könnte. Es sei verfrüht, sich von der Spange Süd – deren Linienführung erst angedacht ist – abzuwenden. Dieser Ansicht schloss sich auch eine Mehrheit des Grossen Stadtrates an: Der Rat lehnte die Initiative mit 23 zu 21 Stimmen ab.

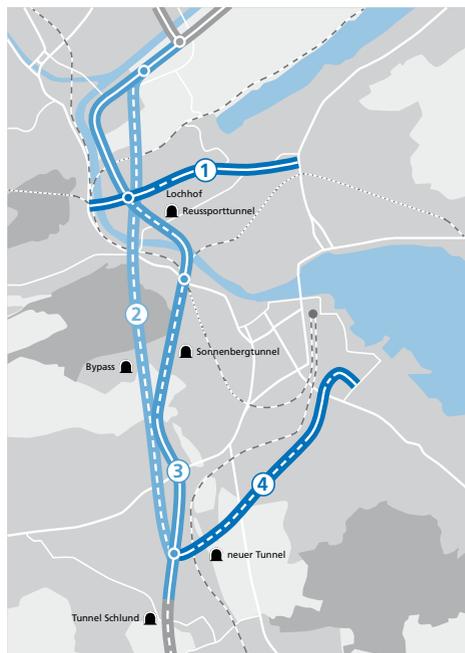
Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt» abzulehnen.



Ausgangslage

Südzubringer ist die Bezeichnung für die Spange Süd. Die Spange Süd ist eine geplante Strassenverbindung zwischen dem Autobahnanschluss Luzern-Kriens und dem Bahnhofgebiet der Stadt Luzern. Sie ist ein Teil der künftigen Stadtumfahrung sowie des Agglomerationsprogramms.

- 1 Spange Nord
- 2 Bypass
- 3 Stadtautobahn / Cityring
- 4 Spange Süd



Die Stadtumfahrung besteht aus dem Bypass für den Transitverkehr, der Stadtautobahn, der Spange Nord und der Spange Süd:

- **Bypass**
Eine unterirdische zusätzliche Autobahn entlastet die jetzige A2 vom Transitverkehr.
- **Stadtautobahn**
Die jetzige A2 dient künftig dem städtischen Verkehr zur Umfahrung des Zentrums.
- **Spangen Nord und Süd**
Die beiden Spangen führen den Verkehr aus den Quartieren weg auf die Stadtautobahn.

Ziel dieser Umfahrungsspange um die Stadt Luzern herum ist es, die Innenstadt nachhaltig vom Verkehr zu entlasten.

Mit dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, welches in der Abstimmung vom 26. September 2010 vom Volk angenommen wurde, wird der Stadtrat verpflichtet, den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, um das Ziel einer vom Durchgangsverkehr befreiten Stadt (Agglomerationsprogramm) möglichst rasch zu erreichen.

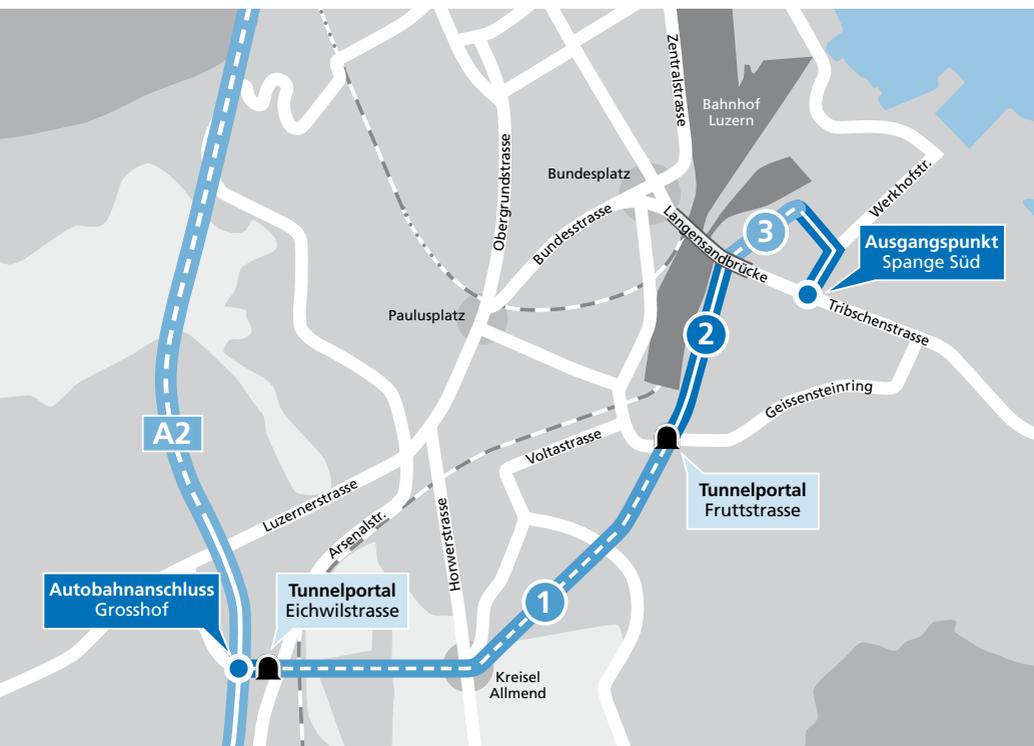
Spange Süd und Agglomerationsprogramm

Die Stadumfahrung gehört zum Agglomerationsprogramm 2005–2020. Das Agglomerationsprogramm will anhand eines Gesamtverkehrskonzepts das Stadtzentrum und die Wohnquartiere vom motorisierten Individualverkehr entlasten. Zudem sollen der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr in der Stadt bevorzugt behandelt werden.

Neben der Spange Süd, der Spange Nord und der Stadtautobahn beinhaltet das Agglomerationsprogramm viele Einzelmassnahmen und Konzepte (Busspuren, Radwegverbindungen usw.), welche helfen sollen, die Situation des öffentlichen Busverkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt zu verbessern.

Am Agglomerationsprogramm beteiligen sich der Bund, der Kanton und die Stadt finanziell. Es ist in diesem Jahr in seiner zweiten Generation dem Bund eingereicht worden.

- 1 Neuer Tunnel
- 2 Fruttstrasse
- 3 Neuer Strassenabschnitt



Linienführung und Planungsstand

Für die Spange Süd ist noch kein Vor- oder gar Bauprojekt vorhanden. Bisher ist lediglich die Linienführung angedacht. Diese beginnt im Raum des Autobahnanschlusses Luzern-Kriens, verläuft unter der Allmend hindurch und weiter durch den Hubelmatthügel zur Verzweigung Geissensteinring/Frutttstrasse. Von dort führt sie oberirdisch weiter auf dem heutigen Trasse der Fruttstrasse, unter der neu erstellten Langensandbrücke und unter der Schüür hindurch zur Rösslimatte. Nach heutigem Planungsstand müssten keine Gebäude weichen. Das Konzertzentrum Schüür bliebe erhalten.

Die Spange Süd ist als zweispurige Strasse im Gegenverkehr vorgesehen. Aufgrund ihrer Funktion wird sie ins Netz der Kantonsstrassen aufzunehmen sein. Als solche wird sie durch den Kanton Luzern gebaut und unterhalten werden. Die heutige Planung rechnet mit Planungs- und Baukosten von 250 Millionen Franken. Eine finanzielle Beteiligung der Stadt Luzern ist denkbar.

Für die Realisierung der Spangen Nord und Süd braucht es den Bypass als Voraussetzung. Die A 2 ist bereits heute am Kapazitätslimit und kann nur bedingt Mehrverkehr bewältigen. Ob der Bypass dereinst realisiert wird, ist offen. Mit dem Bau des Bypasses kann gemäss heutiger Planung nicht vor 2030 begonnen werden, dies gilt somit auch für die Spange Süd.

Da künftig auch der Bahnhofplatz vom Durchgangsverkehr entlastet werden soll, könnte die Spange Süd auch im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof oder der Erschliessung neuer Wohn- und



Beim Konzertzentrum Schüür endet die geplante Spange Süd.

Arbeitsplätze im Gebiet des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof als südseitige Erschliessung von Bedeutung sein.

Initiative

Die Partei der JungsozialistInnen Luzern (JUSO) reichte am 30. Mai 2011 mit 822 gültigen Unterschriften die städtische Volksinitiative «Kein Südzubringer in die Stadt» in der Form der allgemeinen Anregung ein.

Das Initiativbegehren lautet: «Soweit rechtlich möglich, beteiligt sich die Stadt Luzern weder an der Ausführung noch an der Planung eines Südzubringers im Raum Grosshof–Steghof/Tribschen.»

Der Grosse Stadtrat hat die Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt» für gültig erklärt.

Darstellung des Initiativkomitees

Die Partei der JungsozialistInnen Luzern (JUSO) hat am 30. Mai 2011 die städtische Volksinitiative «Kein Südzubringer in die Stadt» mit 822 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Stellungnahme des Komitees:

JA zur Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt»

Das Projekt Südzubringer erachten wir als ein überflüssiges, in den 60er-Jahren konzipiertes Projekt, das den Auftrag, die Stadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, verfehlt. Mit einem zusätzlichen Autobahnanschluss in die Stadt, respektive ins Tribschenquartier, wird die Verkehrsbelastung nicht abgebaut, sondern Mehrverkehr produziert, der direkt in ein Wohnquartier fliesst. Stur verfolgt der Stadtrat seit Jahren ein Verkehrskonzept, das nicht in der Lage ist, irgendwelche Probleme zu lösen. Seit den 70er-Jahren hat das Projekt bereits mehrere Hunderttausend Franken verschlungen. Für die Umsetzung dieses veralteten Vorhabens würden schätzungsweise Kosten in der Höhe von 200 Millionen Franken entstehen. Geld, das jeglichen Effekt verfehlt. Mit der aktuellen Finanzlage der Stadt ist das ein absolut unvernünftiges Unterfangen.

Fakt ist: Neue Strassen führen zu Mehrverkehr. Dies zeigt sich am Beispiel der dritten Tunnelröhre am Baregg (A 1): Nach nur einem Jahr hat das Verkehrsaufkommen um 20 Prozent zugenommen. Durch einen neuen Autobahnzubringer direkt in die Stadt – auf den gemäss den Planern möglichst viel Verkehr kanalisiert werden soll – wird es massiven Mehrverkehr bei den Auf- und Abfahrtsorten geben. Die Verkehrsströme werden verlagert, jedoch auf keinen Fall reduziert. Wir wollen als Zukunftsvision eine attraktive Stadt Luzern mit einem Raumplanungskonzept, welches dazu einlädt, sich in der Stadt aufzuhalten. Das Tribschenquartier ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, und die Menschen dort sind aktuell kaum auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen. Mit einem Anschluss an die Autobahn wird das Quartier abgewertet und verunstaltet: Es käme zu mehr Staus, mehr Abgasen und unerwünschten Lärmemissionen. Das bedeutet: Weniger Lebensqualität für die Stadtbewohner.

Mit einem zweiten Verkehrsknotenpunkt mitten in der Stadt (vergleiche Kasernenplatz) würde die Attraktivität von Luzern verringert. Die Agglomerationsgebiete sind belastet durch zu viel Verkehr. Um die Agglomerationsgebiete entlasten zu können, muss die Förderung des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden. Dieser ist in den dicht besiedelten Städten das weitaus wirtschaftlichste und effizienteste Verkehrsmittel. Nur mit einer Fokussierung auf Bahn-, Bus- und Veloverkehr können die grossen Mobilitätsströme nachhaltig und zukunftsweisend gestaltet werden.

Mit einem JA zur Initiative würde sich das Volk klar gegen den sinnlosen Ausbau der Autobahn in der Stadt aussprechen. Ein sinnvolles Verkehrskonzept hat zum Ziel, dass die Besucher mit dem ÖV in die Stadt kommen und nicht mit ihren privaten Luftverschmutzern. Das veraltete Projekt muss jetzt endlich aufgegeben werden, damit die Stadt und der Kanton sich auf die Erarbeitung von zeitgemässen, nachhaltigen und echten Verkehrskonzepten konzentrieren können.

Behandlung der Vorlage im Grossen Stadtrat

Die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr entlasten: Hinter dieses Ziel stellen sich alle Fraktionen des Grossen Stadtrates. Doch die Diskussion über die Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt» zeigte, dass sich das Parlament über den Weg, dieses Ziel zu erreichen, nicht einig ist.

Die **CVP-Fraktion** ist der Meinung, dass die Spange Süd genau jene Ziele verfolge, wie sie im Agglomerationsprogramm und im Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität festgehalten sind: die Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr und somit die Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Darum solle die Spange Süd als möglicher Lösungsansatz erhalten bleiben. Deren Nutzen müsse aber gründlich geprüft und weitere, allenfalls kostengünstigere und effizientere Varianten in Betracht gezogen werden. Eine Annahme der Initiative könne aufgrund des Signals an den Bund das gesamte Agglomerationsprogramm bis hin zum Tiefbahnhof gefährden. Die CVP-Fraktion lehnt die Initiative ab.

Die **GLP-Fraktion** stellte fest, dass die Spange Süd nicht mit dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität zu vereinbaren sei. Es bestehe kein Gesamtverkehrsmodell, das auch Zielzustände für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr aufzeige. Der Stadtrat nenne im Bericht und Antrag zwar flankierende Massnahmen zur Spange Süd wie neue Busspuren oder eine attraktive Pilatusstrasse, doch fehle es an kon-

kreten Planungen oder Visionen. Weiter bringe jede neue Strasse Mehrverkehr, so auch die Spange Süd. Der Mehrwert, den die Spange Süd für die Bevölkerung schaffen solle, sei nicht ersichtlich. Ohne konkrete flankierende und ausfinanzierte Massnahmen für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr stelle sich die GLP-Fraktion gegen die Spange Süd. Zudem hätten vergleichbare Projekte gezeigt, dass Baukosten in der Höhe von 250 Millionen Franken für eine unterirdische Strassenführung nicht realistisch seien. Die GLP-Fraktion empfiehlt die Initiative zur Annahme.

Die **SP/JUSO-Fraktion** ist der Meinung, die Spange Süd sei verkehrsplanerischer Unsinn aus den 1970er-Jahren und nicht mehr zeitgemäss. Für das Konzept der Spange Süd sei jahrelang zu viel Geld ausgegeben worden. Die Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt» setze dem ein Ende und mache den Weg frei für neue Lösungen, welche einer echten, nachhaltigen Verkehrsplanung gerecht würden. Mit der Spange Süd würde der motorisierte Individualverkehr nicht reduziert, sondern gefördert. Dies widerspreche nicht nur dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. Vielmehr würde die Stadt an Attraktivität und Lebensqualität einbüssen. Es könne auch nicht Teil eines nachhaltigen städtischen Verkehrskonzepts sein, 250 Millionen Franken für den motorisierten Individualverkehr auszugeben. Die SP/JUSO-Fraktion empfiehlt, der Initiative zuzustimmen.

Im Zusammenhang mit dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität die Spange Süd als nachhaltig zu bezeichnen, sei ein Hohn, argumentierte die **Fraktion der Grünen und Jungen Grünen**. Denn mit der Spange Süd würden die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr erhöht. Höhere Kapazitäten würden überall zu Mehrverkehr führen. Vielmehr müssten die bestehenden Flächen effizienter genutzt und müsste der Verkehrsfluss richtig verteilt werden. Dann würden die heute bestehenden Verkehrsflächen ausreichen, um die Lebensqualität in der Stadt Luzern zu steigern. Dies sei aber eine Frage des politischen Willens und der konsequenten Priorisierung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Dazu brauche es weder eine Spange Süd noch eine Spange Nord noch einen Bypass, sondern eine konsequente Auslegung der städtischen nachhaltigen Mobilität. Die Fraktion der Grünen und Jungen Grünen stimmt der Initiative zu.

Die **SVP-Fraktion** lehnt die Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt» ab. Sie erinnerte daran, dass die Spange Süd Bestandteil des Agglomerationsprogramms des Kantons Luzern der zweiten Generation ist. Es sei problematisch, daraus einzelne Teile herauszupicken. Sämtliche Massnahmen seien aufeinander abgestimmt mit dem Ziel, die Innenstadt nachhaltig vom Verkehr zu entlasten. Mit der Spange Süd könnten der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof, die Tribschenstadt und das Schlüsselareal Steghof optimal erschlossen werden. Der unumgängliche Mehrverkehr, der durch die Entwicklung dieser Gebiete entstünde, könne mit der Spange Süd abgeführt werden, ohne die Innenstadt zusätzlich zu belasten. Dies entspräche dem Ziel des Reglements für nachhaltigen Verkehr.

Torpediere man die Spange Süd schon heute, würde dies dem Bund signalisieren, dass Luzern nicht an einer ganzheitlichen Lösung interessiert sei. Noch ginge es nicht um den Bau. Doch die Annahme der Initiative würde eine Beteiligung an der Planung verhindern. Dies käme einem Denkverbot gleich. Die SVP-Fraktion lehnt die Initiative ab.

Die **FDP-Fraktion** erinnerte daran, dass die Spange Süd Bestandteil des Agglomerationsprogramms ist. Die Ziele, die Innenstadt vom Verkehr zu entlasten und den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr zu fördern, seien richtig. Das Agglomerationsprogramm sei aber ein Gesamtpaket und bestehe nicht nur aus der Spange Süd. Es gäbe keinen Grund, die Spange Süd als Einzelmassnahme zu behandeln. Die Initiative käme zum falschen Zeitpunkt. Denn weder baue noch plane die Stadt Luzern heute eine Spange Süd. Wenn, dann sei dies Sache des Kantons. Die Initiative anzunehmen bedeute, ein Denkverbot auszusprechen. Dies sei in unserer Gesellschaft nicht üblich. Die Spange Süd und das Agglomerationsprogramm müssten weitergedacht und konkretisiert werden, um deren Chancen und Auswirkungen zu erkennen. Nur so könne dereinst über ihre Notwendigkeit entschieden werden. Es sei wichtig, alle Optionen offenzuhalten. Die FDP-Fraktion lehnt die Initiative ab.

Der Grosse Stadtrat sprach sich mit einer knappen Mehrheit gegen die Initiative aus: Die Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt» wurde mit 23 zu 21 Stimmen abgelehnt.

Stellungnahme des Stadtrates

Die Spange Süd ist Bestandteil der langfristig geplanten Stadtumfahrung von Luzern. Als solche ist sie ein wichtiger Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern, welches der Kanton in seiner zweiten Generation in diesem Jahr dem Bund eingereicht hat. Das Agglomerationsprogramm Luzern beinhaltet viele einzelne Verbesserungen im Strassenraum, so zum Beispiel die Planung eines Gesamtverkehrssystems für das Agglomerationszentrum, ein Konzept für den künftigen Umgang mit dem Cartourismus, Konzepte und Massnahmen zur Verminderung der Zeitverluste des öffentlichen Busverkehrs und viele Einzelmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Annahme der Volksinitiative «Kein Südzubringer in die Stadt» würde an die nationalen Prüfbehörden der Agglomerationsprogramme in Bern das Signal senden, dass die Stadt Luzern nicht hinter diesem Gesamtkonzept stehe. Das wiederum wäre deshalb höchst problematisch, weil es sich auf die Beurteilung des gesamten Agglomerationsprogramms und damit auch auf die Mittelzuteilung (Subventionierung) der einzelnen Massnahmen negativ auswirken könnte.

Ein weiterer Grund, weshalb die Spange Süd aus heutiger Sicht nicht verunmöglicht werden sollte, ist der folgende: Um die gegenseitigen Behinderungen des öffentlichen Bus- und des Erschliessungsverkehrs zum Bahnhof künftig zu reduzieren, muss die Verkehrsmenge auf dem künftigen Bahnhofvorplatz reduziert werden. Da auch die

Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz dem Projekt Tiefbahnhof Luzern weichen müsste, ist die Verkehrserschliessung und die Parkierung im Bahnhofgebiet, insbesondere auch jene des KKL Luzern, neu zu konzipieren. Die Zufahrt zu diesem Gebiet wird in Zukunft stärker als bisher von Süden her erfolgen müssen. In diesem Kontext könnte die Spange Süd oder könnten zumindest Teilabschnitte derselben eine neue Bedeutung erhalten.

Und schliesslich könnte die Realisierung von Teilabschnitten der Spange Süd auch eine Voraussetzung für die Realisierung künftiger Neubauprojekte und die Schaffung weiterer Wohn- und Arbeitsplätze im Gebiet des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof sein. Wie weit dies der Fall ist, wird momentan überprüft. Eine verbindliche Antwort auf diese Fragestellung wird voraussichtlich erst das Gesamtverkehrskonzept geben können, dessen Resultate Ende 2014 erwartet werden.

Aus diesen Gründen ist der Stadtrat von Luzern überzeugt, dass es falsch wäre, zum heutigen Zeitpunkt die Spange Süd als mögliche zukünftige Option zur Verbesserung der Mobilität und des Gesamtverkehrssystems der Stadt Luzern aus dem Programm zu streichen. Er lehnt deshalb die Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt» ab. Der Stadtrat betont in diesem Zusammenhang aber deutlich, dass momentan keine Arbeiten, auch keine Planungen, an der Spange Süd vorgenommen werden, weder durch den Kanton noch durch die Stadt Luzern.

Beschluss des Grossen Stadtrates

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 22 vom 30. Mai 2012 betreffend

■ Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt»,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von § 43 des Gemeindegesetzes des Kantons Luzern vom 4. Mai 2004 sowie von Art. 9 lit. b und Art. 12 Abs. 1 Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I. In eigener Kompetenz:

Die Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt» ist gültig.

II. Zuhanden der Stimmberechtigten:

Die Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt» wird abgelehnt.

III. Der Beschluss gemäss Ziffer II unterliegt dem obligatorischen Referendum.

Luzern, 27. September 2012

**Namens des Grossen Stadtrates
von Luzern**

Theres Vinatzer
Ratspräsidentin

Hans Büchli
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat



**Stadt
Luzern**

Stimmzettel

für die Abstimmung
vom 25. November 2012

<p>Wollen Sie die Initiative Kein Südzubringer in die Stadt annehmen?</p> <p>MUSTER</p>	<p>Antwort</p> <p>.....</p>
--	-----------------------------

Empfehlung an die Stimmberechtigten

Grosser Stadtrat und Stadtrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Kein Südzubringer in die Stadt» abzulehnen.



Fotos: Bruno Rubatscher

Pläne: Stadt Luzern Geoinformationszentrum / GIS Kanton Luzern, Tino Röllin