



Raum- und Regionalentwicklung  
Marbachstrasse 21  
6002 Luzern

Luzern 24. Januar 2006

## **Anpassung des kantonalen Richtplanes aufgrund des Agglomerationsprogramms Luzern**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit grossem Interesse haben wir die Anpassungsvorschläge vom 2. November 2005 gelesen und studiert.

Weil wir das vorliegende Agglomerationsprogramm ganzheitlich beurteilen, verzichten wir auf eine detaillierte Stellungnahme.

Das Agglomerationsprogramm Luzern bezweckt, dass sich die Region Luzern wirtschaftlich nachhaltig entwickeln kann, dass sie für Unternehmer attraktiv wird, dass sich die Qualität des Lebensraumes Luzern als Wohn- und Freizeitraum erhöht und dass die Umweltsituation gesamthaft verbessert werden kann.

Unseres Erachtens entspricht dieser Grundsatz überhaupt nicht der aktuellen Planung. Diese geht eindeutig am Ziel vorbei, besonders in den Bereichen Qualität des Lebensraumes und vor allem der Umweltsituation. Da besteht dringender Handlungsbedarf, wie nur die Beispiele der letzten Tage und Wochen in Sachen Luftverschmutzung durch den motorisierten Verkehr liefern. Auch die Finanzlage von Bund, Kanton und Gemeinden wird in Zukunft kaum besser. Die Pendlerströme werden durch die geforderte oder gewollte Flexibilität auch in Zukunft dauernd zunehmen. Darum muss der öffentliche Verkehr ausgebaut und an Attraktivität gefördert und verbessert werden.

Wir stellen fest, dass im Allgemeinen immer komplexere, (zu) perfekte Lösungen gesucht und auch erarbeitet werden, statt sinnvolle und zweckmässige. Gefordert sind pragmatische Lösungen von Projekten und Planung. Der schweizerische Perfektionismus verfehlt dadurch oft sinnvolles und zweckmässiges Handeln. Die Regeln der Privatwirtschaft (mit möglichst wenig finanziellen Mitteln innert nützlicher Frist das Maximum erzielen) scheinen ein Fremdwort zu sein.

Genau deshalb fordert Pro Bahn, auf den Bypass Autobahn A2 zu verzichten und dem ÖV bei der Planung folgende Prioritäten zu geben:

Projekt:	Begründung/Nutzen:
<b>Stadtbahn (V4-14)</b> (Verbindet Bahnhof Luzern mit Kriens, Ebikon, Emmen, Würzenbach, Tribtschen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlagerung des Individual-Verkehrs auf öffentlichen Verkehr</li> <li>- Transportkapazität, Fahrkomfort und –qualität sind hoch</li> <li>- Bestehende Schienennetze können benutzt werden</li> <li>- 1. Priorität hat die Strecke Kriens – Luzern</li> </ul>
<b>Tieferlegung Zentralbahn (V4-13)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnübergänge werden aufgehoben; der Individual-Verkehr fliesst besser</li> <li>- Trasse wird frei für Fussgänger-, Veloweg</li> <li>- S-Bahn im Halb-/Viertelstundentakt</li> <li>- Verbesserung der Anschlüsse in Luzern von und nach allen Richtungen</li> <li>- Zusätzliche Haltestelle auf Stadtgebiet</li> </ul>
<b>Doppelspur Rotsee (V4-13)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passagierzahl auch in den kommenden Jahren stark steigend</li> <li>- S-Bahn Luzern-Zug Halb-/Viertelstundentakt</li> <li>- Luzern-Zürich 20-Minutentakt</li> </ul>
<b>Haltestellen S-Bahn (V4-15)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allmend, Meggen Dorf, Hochdorf Wirtlen und Würzenbach müssen alle die gleiche Priorität (A) haben.</li> <li>- Entlastung des Strassenverkehrs und Verlagerung auf die Schiene. Die Strassen sind jetzt schon verstopft und Stau herrscht nicht nur in Stosszeiten</li> </ul>
<b>Schnellzugsverkehr (V4-11)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stündliche Verbindungen von Luzern Richtung Gotthard-Tessin</li> <li>- Jede 2. Stunde direkte Verbindung von Luzern nach Italien resp. andere Destinationen). Luzern als Zentralschweizer Wirtschafts- und Touristenzentrum ist auf regelmässige optimale Bahnverbindungen auch Richtung Süden (Tessin/Italien) angewiesen. Entlastung der Autobahn A2. Durch die NEAT ist genügend Kapazität auf der Schiene vorhanden.</li> </ul>

Alle diese Projekte sind zwingend innert nützlicher Frist zu realisieren, damit der eingangs erwähnte Zweck des Agglomerationsprogramms erreicht wird. Geplante Zwischenlösungen, wie Bereitstellen/Ausbau von Busspuren kosten viel Geld und Zeit und verhindern langfristige zukunftsorientierte Lösungen.

Den Verzicht auf den Bypass begründen wir wie folgt:

Mit der Annahme der Alpeninitiative, dem Bau der NEAT und der Zustimmung zur LSVA erfolgt die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. In Zukunft wird das Problem also nicht der Transitverkehr sein. Im Gegenteil, der Bypass fördert den Autoverkehr in der Stadt, d.h. Verkehrskollaps statt Umsteigen auf den ÖV. Die enormen Kosten könnten auf effizientere, nützlichere und zukunftsorientierte Projekte verteilt werden. Nur so erreicht der Zweck des Agglomerationsprogramms auch eine wirkliche Nachhaltigkeit.

Pro Bahn verlangt, dass bei der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms unsere Forderungen, wie die neue Prioritätensetzung, berücksichtigt werden und somit auch eine sinnvolle Investitionspolitik betrieben wird.

Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis und Ihre Bemühungen und grüssen Sie freundlich.

Karin Blättler  
Präsidentin

Alois Spichtig  
Vizepräsident