

Postulat über die Überarbeitung des Agglomerations- programms

eröffnet am 8. März 2004

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Agglomerationsprogramm zu überarbeiten und an die neuen Voraussetzungen anzupassen. Vor dem Hintergrund der knappen Finanzmittel und des Abstimmungsergebnisses zum Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative ist die Prioritätensetzung zu ändern: Die Priorität der Projekte aus dem Bereich Infrastrukturmassnahmen öV, Infrastrukturmassnahmen Langsamverkehr/kombinierte Mobilität sowie Lenkungsmaßnahmen und Raumordnung ist gegenüber den Infrastrukturmassnahmen MIV zu erhöhen. Die Massnahme Schienenanbindung Kriens ist als Option wieder in das Programm aufzunehmen und entsprechende Lösungen innerhalb des Zeithorizonts bis 2020 konsequent zu evaluieren. Der Massnahmenkatalog Infrastrukturmassnahmen MIV ist kritisch zu überprüfen, zu reduzieren oder/und zeitlich zu staffeln.

Begründung:

In der Abstimmung zum Avanti-Gegenvorschlag wurde von Seiten Kanton und Stadt Luzern eine Zustimmung eng mit dem in den wesentlichen Elementen ausgeführten Agglomerationsprogramm verknüpft. Besonders in der Agglomeration Luzern wurde dieser Gegenvorschlag aber wuchtig verworfen. Die Gründe dazu sind sicher vielfältig, drücken aber mit Sicherheit auch eine kritische bis ablehnende Position weiter Bevölkerungskreise gegenüber übertriebenen Strassenausbauten aus. Einigkeit herrscht zwischen Befürwortern und Befürworterinnen sowie Gegnerinnen und Gegnern darin, dass die Verkehrsprobleme primär in den Agglomerationen zu lösen sind. Das bisher erarbeitete Agglomerationsprogramm setzt finanziell und in den konkreten Massnahmenvorschlägen eine hohe Priorität bei den Strasseninfrastrukturvorhaben, von denen zwar der strassengebundene öV unter Umständen ebenfalls profitieren kann, wohingegen durch die Erweiterung des MIV-Angebots der unbestrittene Ausbau des öV konkurrenziert wird.

Zudem zeigt es sich in den letzten Wochen, dass die öV-Mitfinanzierung von Seiten Bund und SBB ins Wanken geraten ist infolge von Sparmassnahmen und wegen des notwendigen Zusatzkredits für die NEAT, was seinerseits die zur Verfügung stehenden Mittel für die 2. Etappe Bahn 2000 zu reduzieren droht. Letztere ist eine ganz entscheidende Finanzierungsbasis für das S-Bahn-Projekt. Vor diesem Finanzierungseingpass und der generellen Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Luzern ist es deshalb nötig, die Prioritäten finanziell und verkehrlich vermehrt zugunsten der Bereiche öV, Langsamverkehr/kombinierte Mobilität, Lenkungs-

nahmen und Raumordnung zu legen. Zudem wird auf diese Weise der vom Bund verlangte Nachweis für die Nachhaltigkeit des Agglomerationsprogramms besser oder vermutlich überhaupt erst möglich.

In Bezug auf die öV-Verbindung von und nach Kriens steht nach unserer Auffassung eine wirklich tiefgreifende und konsequente Prüfung verschiedener Optionen der Schienenanbindung und deren Integration ins Gesamtverkehrssystem noch aus. Auch die Verbesserung der Busanbindung, auf die das Agglomerationsprogramm bisher setzt, benötigt mindestens streckenweise eigene Trassen, welche im Fall einer Strassen-/Trambahn-Option vorläufig durch den Bus benutzt werden könnten. Sollte sich eine S-Bahn-Lösung abzeichnen, darf mit der Aufnahme der Planungsarbeiten nicht zugewartet werden, wenn ein Realisierungshorizont bis ca. 2016 angesiedelt werden soll.

Adrian Borgula

Gaby Müller

Peter Lerch

Patrick Graf

Louis Schelbert