

Antrag und Rückzug für Bauprogramm Kantonsstrassen 2019 – 2022

Antrag von: **Touring Club Schweiz, Sektion
Waldstätte**
(Gemeinde / Interessierte)

Beilage Vernehmlassung

- Bitte unbedingt beachten:
- ⇒ **Bereits in der Liste "Entwurf Bauprogramm 2019 – 2022 für die Kantonsstrassen" aufgeführte Vorhaben sind nicht mehr zu beantragen!**
 - ⇒ Die Bekanntgabe der Massnahme und deren Begründung sind unerlässlich
 - ⇒ Dem Antrag ist ein Übersichtsplan mit Darstellung beizulegen
 - ⇒ **Interessierte müssen ihre Anträge über den zuständigen Gemeinderat einreichen**

	Strassenzug	Abschnitt	Massnahme	Begründung
Antrag 1	<p>Kantonales Gesamtverkehrskonzept Der Entwurf des Bauprogramms 2019 – 2022 enthält eine Vielzahl von Einzelmassnahmen. Ein überdachendes Gesamtverkehrskonzept (kantonale Verkehrsstrategie) ist jedoch nicht ersichtlich bzw. fehlt. Um einzelne Massnahmen auf ihre Tauglichkeit und ihren Nutzen beurteilen zu können, ist ein überdachendes Konzept eine zwingende Voraussetzung. Erst durch die Gesamtschau sind die Teilprojekte konkret und abschliessend zu beurteilen.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Um einzelne Massnahmen auf ihre Tauglichkeit und ihren Nutzen beurteilen zu können, ist ein überdachendes Konzept eine zwingende Voraussetzung. Die vorliegenden Einzelprojekte/Massnahmen können nicht abschliessend beurteilt werden. Forderung: Erarbeiten oder zur Verfügung stellen eines Gesamtverkehrskonzepts. 	<p>Eine Beurteilung des Nutzens und der Tauglichkeit von Einzelmassnahmen ist nur gegeben, wenn ein überdachendes Gesamtverkehrskonzept besteht. Diese Basis-Informationen sind nicht ersichtlich bzw. fehlen gänzlich. Eine seriöse und abschliessende Beurteilung ist nicht möglich.</p>

Antrag 2	Beromünster, Ost- und Westumfahrung (exkl. Rückbau bestehende Kantonsstrassen)	K15/58	<ul style="list-style-type: none"> - Bevor hohe Beträge in Detailplanungen investiert werden, ist ausnahmslos die konkrete Umsetzungschance eines Projekts (Projekt umsetzungsfähig?) sowie die Akzeptanz des Projekts bei der Bevölkerung zu prüfen. Haushälterischer Einsatz von finanziellen Ressourcen ist eine Pflicht. - Bei der Finanzierung von Projekten/Massnahmen ist zwingend zu beachten, dass diese einer Mehrheit der Bevölkerung/Nutzer dient. - Projekte, welche nebst sehr hohen Kosten keinen grossen Nutzen für den DTV bringen, sind kritisch zu hinterfragen bzw. nicht umzusetzen. - Einsatz der finanziellen Mittel haben dort zu erfolgen, wo am meisten Personen betroffen sind bzw. eine Vielzahl profitieren können. Eine Umfahrung von Beromünster ist aus dieser Sicht nicht prioritär zu behandeln. Grund: Fehlendes Gleichgewicht beim Kosten-/Nutzenverhältnis. 	<p>Die exorbitanten Planungskosten von CHF 2'500'000.- (Betrag in Topf A) sind nicht verhältnismässig.</p> <p>Die Gesamtprojektkosten sind im Vergleich zum schlussendlichen Nutzen (betrifft nur einen Kleinstteil der kantonalen Bevölkerung) nicht vertretbar.</p>
Antrag 3	Sinnvolle Mobilität Ein gerechtes Miteinander und Nebeneinander auf den Strassen der Region muss oberstes Ziel sein.	Div.(u.a. K13, K17, K 33a usw.)	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Bevorzugung von ÖV und Langsamverkehr zulasten des MIV. - Verlagerung des ÖV von der Strasse auf die Schiene (Fokus 	Freie Wahl der Bürgerinnen und Bürger bei der Wahl des Verkehrsmittels. Keine staatliche Beeinflussung!

			auf S-Bahnen anstelle von Buslinien). Bau eines leistungsfähigen S-Bahnnetzes um den restlichen Busverkehr auf dem Luzerner Strassennetz zu verflüssigen.	Attraktivität des ÖV kann nachhaltig gesteigert werden (schnelleres und zuverlässigeres Vorwärtskommen, pünktliche Anschlüsse, usw. Bahn vs. Bus, Schiene vs. Strasse)
Antrag 4	Spange Nord	K13, K17 K33a K31	<ul style="list-style-type: none"> - Einzelprojekte sind als fixer Bestandteil des Gesamtkonzepts zu betrachten. Eine Realisierung von Einzelprojekten ist nur gegeben, wenn das Gesamtprojekt final umgesetzt wird. - Die Realisierung von Teilprojekten wie der Bau von Busspuren (u.a. Lindenstrasse – Schiff, Fluhmühle – Einmündung Lindenstrasse, Grenzweg - Flühlmühle, Kreuzstutz – Grenzhof – Rönrimoos, Kupferhammer), von ÖV-Massnahmen am Schlossberg o.ä. und der Radverkehrsanlage Friedentalstrasse – Sedel sind nur gegeben, wenn die Spange Nord gemäss aktueller Planung gebaut wird. - Kritische Prüfung der Zufahrtsrampe Zürichstrasse zur Spange Nord bezüglich Kapazitäten. 	<p>Nutzen für sämtliche Verkehrsteilnehmer ist gegeben.</p> <p>Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel (360-Grad-Mobilität)</p>
Antrag 5	Emmen, Umfahrung Emmen Seetalstrasse (exkl. Rückbau Ortsdurchfahrt)	K16	<p>Verzicht Umfahrung Emmen; Aktivierung Buchrain</p> <p>Diese Strategie verfolgt die Absicht, den überregionalen Verkehr möglichst direkt auf die Autobahn zu führen und die Seetalstrasse dadurch nachhaltig zu entlasten.</p>	Massive Entlastung von Emmen; Verflüssigung von restlichem MIV und vom ÖV (Studie B+S Ingenieure und Partner).

			Der Verkehr aus den angrenzenden Gewerbegebieten ist zum Anschluss Buchrain zu führen. Voraussetzung ist die genügende Funktionsfähigkeit, also der Ausbau des Anschlusses Buchrain.	
Antrag 6	Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz; Optimierung Gesamtverkehrssystem.	K2/4/13/17/32a	Beibehaltung der bestehenden je zwei MIV-Fahrspuren pro Fahrtrichtung auf der Luzerner Seebrücke.	Sicherstellen des Verkehrsflusses für den MIV; Verhindern der Kollabierung des Verkehrs; Erreichbarkeit des lokalen Gewerbes gewährleisten und sicherstellen.

Luzern, 19. Januar 2018

Alexander Stadelmann, Geschäftsführer
TCS-Sektion Waldstätte

(Ort / Datum)

(Unterschrift Antragsteller/in)