

Luzern

Friedhöfe lichten sich

Weil es immer weniger Erdbestattungen gibt, wird auf Luzerner Friedhöfen Platz frei. 29

Mit neuen Ideen gegen alte Probleme

Luzern Die Grünliberalen stellen dem Agglomerationsprogramm des Kantons ein eigenes Konzept gegenüber. Es enthält alte Ideen wie die Metro – aber auch neue wie Bus-Rundkurse. Das Ziel: die Stadt Luzern vor dem Verkehrskollaps bewahren.

Alexander von Däniken
alexander.vondaeniken@luzernerzeitung.ch

So viel vorweg: Das «Verkehrskonzept Luzern» der kantonalen GLP wird nicht allen Autofahrern gefallen. Denn der «Gegenvorschlag zum Agglomerationsprogramm der dritten Generation» des Kantons, der unserer Zeitung exklusiv vorliegt, sieht eine konsequente Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs vor.

Die dritte Version des Agglomerationsprogramms mit Massnahmen wie dem Durchgangsbahnhof und dem neuen Autobahn-Bypass liegt bereits beim Bund. Vorgesehen ist, dass die entsprechenden Bundesmittel ab 2019 freigegeben werden. Vor diesem Hintergrund ist das Verkehrskonzept der GLP nicht als offizieller Gegenvorschlag zu verstehen, sondern als Diskussionsgrundlage, wie GLP-Präsident Roland Fischer erklärt (siehe «Nachgefragt»). Das Konzept sieht folgende Rahmenbedingungen vor: Verkehrszunahme von heute bis ins Jahr 2040 um rund 50 Prozent, maximal gleich hoher Kostenrahmen wie beim Agglomerationsprogramm (die dringenden Massnahmen kosten den Kanton 225 Millionen Franken), und neue Strassen gibt es nicht zur Kapazitätserweiterung für den Autoverkehr, sondern als Ersatz von bestehenden Verbindungen.

ÖV und Velos vor Autos

Das Verkehrskonzept wollen die Grünliberalen an der Versammlung vom kommenden Montag in Kriens ihren Mitgliedern vorstellen. Es sieht folgende Hauptmassnahmen vor:

– **Durchgangsbahnhof Luzern** inklusive zusätzlicher S-Bahn-Haltestellen Kreuzstutz, Ruopigen und Steghof. Die Haltestelle Mattenhof soll zu einem Umsteigebahnhof ausgebaut werden.

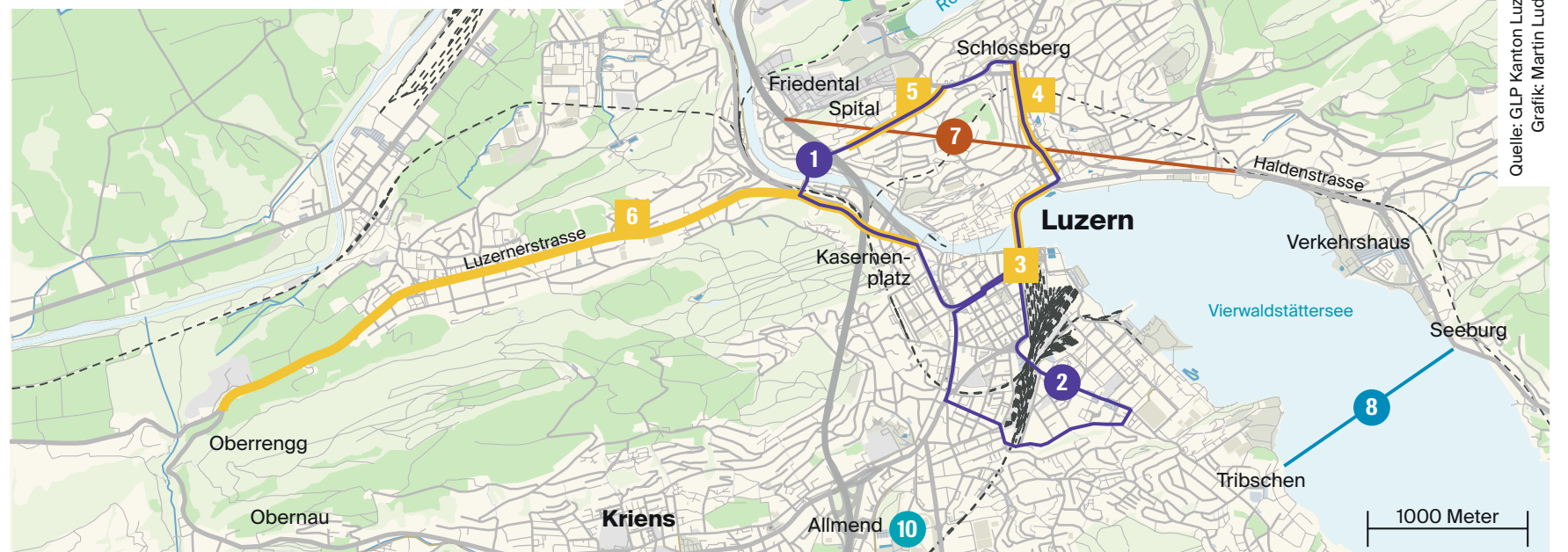
– **Metro** vom Schwanenplatz bis zum Ibach. Dort soll ein Parking für Cars und Autos eingerichtet werden.

– **Durchgehende Busspuren**; zum Beispiel auf den Strecken Eichhof-Schlossberg-Ebikon, Bahnhof Luzern-Bahnhof Emmenbrücke oder Bahnhof Emmenbrücke-Kriens Mattenhof und Kreuzstutz-Schlossberg.

– **Bus-Rundkurse**; zum Beispiel Bahnhof Luzern-Schlossberg-Spitalstrasse-Kreuzstutz-Pilatusplatz sowie Bahnhof Luzern-Paulusplatz-Steghof-Werkhofstrasse (siehe Grafik).

– **Velostrassen**; etwa die Strecke Horw-Mattenhof-Steghof-Rösslimatt-Luzern Bahnhof-Luzernerhof-Schlossberg. Zudem soll das Velonetz ausgebaut werden; zum Beispiel auf der

Die wichtigsten Punkte des GLP-Verkehrskonzepts



Bus-Rundkurse	Autoarme Zonen	Neuer Stadttunnel	Schiffshuttle	Carparkplätze
1 Bahnhof Luzern – Schlossberg – Spitalstrasse – Kreuzstutz – Pilatusplatz – Bahnhof Luzern	3 Luzernerhof – Bahnhofplatz	7 Tunnel vom Friedental bis zur Haldenstrasse	8 Schiffshuttle zwischen Verkehrshaus/Seeburg und Tribtschen	9 Friedental/Ibach (Erschliessung mit Metro bis Schwanenplatz)
2 Bahnhof Luzern – Paulusplatz – Steghof – Werkhofstrasse – Bahnhof Luzern	4 Löwenplatz – Schlossberg			10 Allmend (Erschliessung mit bestehender Bahn)
	5 Spitalstrasse			
	6 Renggstrasse – Kasernenplatz			

Nachgefragt

«Durchgangsverkehr bekämpfen»



Wie wollen die Grünliberalen das Verkehrskonzept etablieren? **Roland Fischer (52, Bild)**, Präsident der GLP Kanton Luzern, erklärt die Hintergründe.

Roland Fischer, die dritte Generation des kantonalen Agglomerationsprogramms ist praktisch in trockenen Tüchern. Was bezwecken Sie mit dem «Gegenvorschlag»?

Wir haben realisiert, dass es grossen Widerstand gegen Teile aus dem Agglomerationsprogramm gibt, weil dem Autoverkehr zu viel Platz eingeräumt wird,

dem ÖV und Langsamverkehr aber zu wenig. Hier wollen wir eine Alternative bieten.

Mit den kritisierten Elementen sprechen Sie den Bypass und die Spange Nord an?

Genau. Diese Massnahmen führen nur zu Mehrverkehr, aber nicht zu einem Mehrwert für die Stadt und Agglomeration. Unser Konzept sehen wir als Diskussionsgrundlage für die Öffentlichkeit. Dabei soll es aber nicht bleiben. Wir wollen auch mit gezielten Vorstössen aus dem Kantonsrat zuhanden der Regierung für das Konzept kämpfen. Damit beginnen wir noch dieses Jahr.

Maihofstrasse, Tribtschenstrasse und Bernstrasse.

– Voraussetzung für die durchgehenden Busspuren, die Bus-Rundkurse und die Velostrassen sind **autoarme Zonen**. In diesen haben Velos und Busse Priorität. Jeweils am Anfang und Ende der Zonen soll es eine automatische Nummernschild-Registrierung für Autos geben. Mit diesem «Road Pricing» sollen Autos und

Lieferwagen in die Zone fahren können, müssen dort aber für eine bestimmte Dauer bleiben. Wer nur durchfährt, muss mit einer Gebühr rechnen. Autoarme Zonen stellt sich die GLP auf folgenden Strecken vor: Luzernerhof-Bahnhofplatz (inklusive Parkhaus Bahnhof und Bahnhof-Vorfahrt), Löwenplatz-Schlossberg (inklusive Wesemlinstrasse bis Klosterplatz), Spitalstrasse, Renggstrasse/Cheerstrasse-Bernstrasse-Baselstrasse.

Wie wollen Sie als kleine Fraktion im Kantonsrat die bürgerlichen Parteien von einem Konzept überzeugen, das den Autoverkehr praktisch aus der Stadt verbannt?

Das mit dem Verbannten stimmt genau nicht. Im Gegenteil: Durch gezielte Massnahmen wie die autoarmen Zonen wird nur der Durchgangsverkehr bekämpft. Wer für Einkäufe in die Stadt fahren will oder als Gewerbetreibender Kunden- und Lieferaufträge macht, ist davon nicht betroffen. Mehr noch: Das Gewerbe erhält mehr Platz. Darum bin ich zuversichtlich, dass wir das Gewerbe vom Konzept überzeugen können und damit auch die bürgerlichen Parteien. (avd)

– **Mobility-Hubs**, die den individuellen Autoverkehr mit ÖV und Langsamverkehr verbinden. Dazu kommen Park&Ride, Car- und Velo-Sharing.

– **Fussgängerzonen**: Als Anregungen schlägt die GLP Flaniermeilen an der Bahnhof- und der Sempacherstrasse vor, aber auch die Verbreiterung von bestehenden Fusswegen auf der Seebrücke und am Schweizerhofquai.

– Zwischen Verkehrshaus/Seeburg und Tribtschen soll ein **Schiffshuttle** zum Einsatz kommen. Per Schnellboot können so Fussgänger und Velofahrer rasch über das Luzerner Seebecken gelangen.

– Weil die Seebrücke, der Schweizerhofquai sowie die Zürich- und die Haldenstrasse in autoarmen Zonen liegen, würde zusätzlicher Umfahrvverkehr entstehen. Dem will die GLP mit einem neuen **Verbindungstunnel** von der Haldenstrasse bis zum Friedental begegnen.

Stichwort Umfahrung: Die GLP hat die neue Stadtautobahn Bypass bisher stets kritisch beurteilt. Um die bestehende Autobahn A2 zu entlasten, schlägt die Partei vor, andere Massnahmen zu prüfen – vom Potenzial neuer Konzepte wie fahrerlose Autos bis zu einem Ausbau des S-Bahn- oder Metrosystems. Als zweite Priorität soll eine Art «Bypass light» geprüft werden: ein neuer Umfahrungstunnel vom Friedental bis zur Autobahnausfahrt Kriens mit einem Halbanchluss im Lochhof und nur einer Röhre mit Gegenverkehr. Definitiv soll laut den Grünliberalen die Autobahnausfahrt Luzern Zentrum geschlossen werden. Das mindere den Verkehrsfluss durchs Zentrum und bietet Chancen für eine städtebauliche Entwicklung des Kasernenplatzes.

Die GLP hat im Konzept auch Begleitmassnahmen vorgesehen. So sollen Car- und Velo-Sharing gefördert und zusätzliche Tempo-30-Zonen im Zentrum geprüft werden.

ANZEIGE

Jetzt
20%
Herbst-Abholrabatt
auf Möbel*

Herbst-Abholrabatt gilt auf Katalogpreise. Gültig vom 4.10.–28.10.2017.

EGGER

Samstag, 21. Oktober
Metzgete
nur **Fr. 9.90**
pro Portion

Jetzt
15%
Herbstabatt
auf Teppiche*

Jetzt
10%
Herbstabatt
auf Lampen*

* Nicht kumulierbar mit der Boutique-Bonuskarte und anderen Aktionen. Wenige Marken und bereits reduzierte Artikel sowie Preis/HITS ausgenommen. Gültig bei Kauf/Bestellung vom 4.10.–28.10.2017. Artikel solange Vorrat.