

Ebikon, 15. März 2018

### **Stellungnahme der FDP.Die Liberalen Ebikon zum Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost (Vernehmlassung)**

Die FDP.Die Liberalen Ebikon dankt dem Gemeindeverband LuzernPlus für die Gelegenheit, sich im Rahmen der Vernehmlassung zum Gesamtverkehrskonzept (GVK) Luzern Ost äussern zu können. Die grundlegenden Statements zum Thema Verkehr wurden im Rahmen der Parteiversammlung vom Januar breit diskutiert und bereits öffentlich kommuniziert. Die vorliegende Stellungnahme zum GVK hat der FDP-Vorstand in Rücksprache mit den beiden Parteivertretern in der Planungs-, Umwelt- und Energiekommission erarbeitet.

Die Stellungnahme (*kursiv*) der FDP bezieht sich auf folgende Punkte.

#### Siedlungsentwicklung:

Im GVK wird die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung möglicher Projekte abgeschätzt.

- > *Mit der Ortsplanung, welche sich in Ebikon im Moment in Revision befindet, liesse sich die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung steuern.*
- > *Einige im Bericht genannte Projekte sind noch nicht beschlossen: Die Stimmbevölkerung wird beispielsweise im Rahmen des Bebauungsplans MParc entscheiden, ob sie an diesem Standort ein Hochhaus mit entsprechend hoher Bewohnerzahl möchte.*
- > *Generell bezweifelt die FDP die Höhe der prognostizierten Verkehrszunahme.*
- > *Die FDP Ebikon fordert, zuerst das angestrebte Wachstum festzulegen und darauf basierend die nötigen Verkehrsmassnahmen zu planen (und nicht umgekehrt!).*

#### Übergeordnete Strategie:

Im GVK wird davon ausgegangen, dass (MIV-)Infrastrukturausbauten aus finanziellen, politischen und räumlichen Gründen nicht möglich sind. Darum sei ein angebotsorientierter Ansatz zu verfolgen.

- > *Es ist nicht belegt, woher diese Annahme stammt. Gerade punktuelle Ausbauten sind möglich und müssen deshalb geprüft werden.*
- > *Wenn jedoch „angebotsorientiert“ geplant wird, sollte dies auch für den ÖV gelten. Es ist bekannt, dass auch der Ausbau des ÖV die Zersiedelung fördert und damit weiteren Verkehr generiert (siehe Zürcher S-Bahn mit Auswirkungen bis weit in die Ostschweiz)*

Im GVK wird gefordert, dass sogenannte „unnötiger“ MIV vermieden oder verlagert wird. Was „unnötig“ ist, wird nicht erläutert.

- > *Die im Konzept vorgeschlagenen Massnahmen zur Eindämmung des MIV (z.B. Dosierampeln) können nicht zwischen notwendigem und unnötigem Verkehr unterscheiden. Verlagert sich der Verkehr nicht wie gewünscht, stehen letztendlich alle im Stau - inklusive der absolut unverzichtbare Wirtschaftsverkehr.*

#### Modalsplit:

Im Agglomerationsgürtel beträgt das Verhältnis MIV zu ÖV = 70% zu 30%, sogar in der Stadt Luzern ist die Anzahl zurückgelegter Etappen mit dem Auto leicht höher als jene mit dem ÖV

- > *Der MIV bewältigt nach wie vor den weitaus grössten Teil des Verkehrsvolumens. Bereits eine geringfügige Verlagerung würde einen enormen Ausbau des ÖV mit entsprechender Kostenfolge nach sich ziehen.*

Massnahmenblätter (behördenverbindlich):

V1, Informationskampagnen und Sensibilisierung:

Unter anderem ist die Errichtung einer Mobilitätsberatungstelle geplant

> *Das Bedürfnis nach einer weiteren Beratungsstelle dürfte kaum erwiesen sein und die FDP empfiehlt, darauf zu verzichten.*

S1.1, Kommunale Parkplatzreglemente (inklusive Parkierung auf privatem Grund):

Im Rahmen des GVK sollen die Gemeinden verpflichtet werden, restriktive Parkplatzreglemente einzuführen (Beschränkung der maximal möglichen Parkplatzzahl mittels Reduktionsfaktoren, Ausfahrtdosierungen etc.)

> *Die FDP befürwortet die mögliche (freiwillige) Senkung der Anzahl Pflichtabstellplätze (Minimalanzahl). Die Einführung von Parkplatzobergrenzen lehnt die FDP jedoch als unzumutbaren Eingriff in die Eigentumsrechte ab. Ohne genügend Parkplätze ist zudem die Wirtschaftlichkeit der Überbauungen in Frage gestellt.*

S1.4, Anforderungen an Ortsplanungsrevisionen:

In mehreren Punkten wird eine bedeutende Verdichtung an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung gefordert.

> *Die Ortsplanung ist das wirksamste Instrument zur Steuerung der Verkehrsmenge. Es ist richtig, die Verdichtung vor allem an zentralen, (mit dem ÖV) gut erschlossenen Lagen zu fördern. Allerdings ist das Mass der Verdichtung generell zu überdenken. Denn jede Verdichtung bedeutet mehr Bewohner und mehr Arbeitsplätze und somit eine Zunahme des Verkehrs.*

S1.5, Plattform Grossprojekte

Grossprojekte sollen unter den Gemeinden koordiniert werden

> *Die Koordination der Wohn- und Arbeitsplatzangebote unter den Gemeinde ist zu begrüssen*

MIV1, Verkehrsmanagement:

Ausbauoptionen für den ÖV und LV, punktuelle Leistungsoptimierungen für den MIV

> *Auch für den MIV sollen punktuelle Ausbauten ins Auge gefasst werden*

Mittels Verkehrsmanagement soll der Gesamtverkehrsfluss optimiert werden

> *Die bessere Einregulierung der Lichtsignalanlagen muss forciert werden. Ein Grossteil der Stau-problematik im Ebikoner Zentrum wird heute durch die völlig unzureichend programmierten Licht-signalanlagen verursacht. Dosierungsanlagen sollen nur als „letzte“ Massnahme eingesetzt werden, da sie Verkehrsprobleme nur verschieben*

Schleich- und Ausweichverkehr durch Quartiere soll vermieden werden

> *Jede Unterbrechung einer Quartierstrasse erhöht die Belastung der Hauptachsen zusätzlich. Wenn Quartierverbindungen siedlungsverträglich gestaltet werden können, sollen sie zugelassen werden*

MIV2, signalisierte Höchstgeschwindigkeiten

Mit der Herabsetzung der Geschwindigkeiten soll der Verkehr siedlungsverträglicher werden

> *Punktuelle Herabsetzungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten (z.B. im Zentrumsbereich) oder zur Erhöhung der Sicherheit (z.B. im Bereich von Schulen) werden unterstützt. Flächendeckende Temporeduktionen aus „ideologischen“ Gründen sind jedoch zu unterlassen, da sie die Fahrzeiten des ÖV erhöhen und von den Autofahrern nicht akzeptiert werden.*

ÖV1, Ausbau Busangebot:

Busangebot zweckmässig ausbauen

> *Die FDP unterstützt den zweckmässigen Ausbau des Busangebots. Auch die Benutzerfreundlichkeit des ÖV soll verbessert werden. Bei jedem Ausbau ist aber das Preis-Leistungsverhältnis im Auge zu behalten. Mit unabhängigen Fahrgasterhebungen sind die Frequenzen zu überwachen und bei mangelnder Nachfrage Verbindungen wieder zu streichen.*

ÖV1.1, Weiterentwicklung ÖV-Angebot:

- > *Im Kapitel ÖV vermisst die FDP Aussagen zur baldmöglichen Einführung des 15-Minutentakts der S-Bahn Richtung Luzern und Zug. Im einleitenden Teil des GVK wird die Taktverdichtung mit Hinweis auf den fehlenden Durchgangsbahnhof zum vornherein ausgeschlossen. Weil der Durchgangsbahnhof, wenn überhaupt, erst in Jahrzehnten zur Verfügung steht, wird der 15-Minutentakt auf unbestimmte Zeit verschoben. Daher ist die Einführung auch ohne Durchgangsbahnhof einzufordern.*
- > *Die FDP ist überzeugt, dass im ÖV-Bereich nur die S-Bahn den gewünschten Quantensprung punkto Effizienz und Zuverlässigkeit bringen kann.*

LV1, Optimierung Fuss- und Velowegnetz:

Das Angebot für den Langsamverkehr soll ausgebaut und verbessert werden

- > *Die FDP unterstützt die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Der Langsamverkehr ist ökologisch, günstig und platzsparend. Zudem tragen gut frequentierte Fuss- und Velowege massgeblich zur Attraktivierung der Dorfzentren und der Quartiere bei.*

**Fazit:**

- > *Bevor Verkehrsmassnahmen geplant werden, ist das gewünschte Wachstum in den Gemeinden festzulegen und mit den geeigneten Mitteln (Ortsplanung) zu steuern bzw. zu beschränken*
- > *Das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst bringt gute Ansätze, ist aber zu einseitig auf den ÖV ausgerichtet. Dem MIV, der nach wie vor den weitaus grössten Teil des Verkehrsvolumens bewältigt, wird zu wenig Bedeutung zugemessen.*
- > *Das GVK stützt sich in weiten Teilen auf ähnliche Konzepte in der Stadt Luzern. Dabei wird ignoriert, dass die politischen Verhältnisse in LuzernOst völlig anders sind und der Stellenwert des MIV höher ist als in der Stadt Luzern.*
- > *Der Ausbau des ÖVs beschränkt sich auf das Busangebot. Der S-Bahn müsste unbedingt eine höhere Priorität eingeräumt und der 15-Minutentakt eingefordert werden*
- > *Die Zusammenarbeit mit den umliegenden Regionen und Gemeinden müsste intensiviert werden. Gerade die Stadt Luzern trägt mit ihrer politisch motivierten Abschottung des MIV zu den Verkehrsproblemen in der Agglomeration bei*
- > *Die im GVK vorgeschlagenen Massnahmen stellen teilweise erhebliche Eingriffe in die Gemeindeautonomie dar. Die wachsende Tendenz, in die Entscheidungshoheit der Gemeinden einzugreifen (z.B. durch den Kanton, aber auch durch Verbände), den Kommunen aber die Kostenfolgen zu überlassen, erfüllt die FDP mit Sorge*
- > *Der Kostenrahmen fehlt bei den meisten im GVK enthaltenen Massnahmen. Da diese aber behördenverbindlich sind, müssen sie die Gemeinden zwingend umsetzen und die finanziellen Konsequenzen dafür tragen. Ohne Nennung der Kosten kann dem GVK nicht zugestimmt werden.*
- > *Die Bevölkerung kann sich lediglich zum GVK äussern, letztlich aber nicht mitbestimmen. Das fakultative Referendum mit 3000 erforderlichen Unterschriften innert 60 Tagen ist nicht praxistauglich. Um das GVK demokratisch zu legitimieren, ist es in den betroffenen Gemeinden dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.*

**Die FDP Ebikon empfiehlt, das Gesamtverkehrskonzept in den genannten Punkten zu überarbeiten. In der vorliegenden Form kann dem GVK nicht zugestimmt werden.**

Freundliche Grüsse  
Vorstand der FDP.Die Liberalen Ebikon  
René Friedrich / Präsident