

Ebikon, 4. Februar 2018

Die FDP Ebikon nimmt Stellung zum Gesamtverkehrskonzept Ost und zur Kantonsratsdebatte

Verkehrsthemen bewegen Ebikon und Umgebung im Moment stark. Kanton, Gemeinderat, LuzernPlus und Verkehrsverbund geben den Takt an; die Situation wirkt unübersichtlich. Die Bevölkerung kann mittels Vernehmlassungen teilweise mitreden, am Schluss aber nicht entscheiden. Der FDP.Die Liberalen Ebikon ist beunruhigt über diese Entwicklung und plädiert für ein strukturiertes, direktdemokratisches Vorgehen

Das Gesamtverkehrskonzept Ost und die Kantonsratsdebatte zu den neusten Verkehrsvorhaben beinhalten nach Ansicht der FDP.Die Liberalen Ebikon eine ganze Reihe von Ungereimtheiten. Dafür hat sie einen Katalog von lösungsorientierten Vorschlägen erarbeitet. „Als erstes schlagen wir vor zu klären, wieviel Wachstum in Ebikon noch erwünscht ist. Mit der Ortsplanung, welche sich im Moment in Revision befindet, lässt sich die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung steuern“, hält Parteipräsident René Friedrich fest. Zudem soll hinterfragt werden, ob die Verkehrszunahmen im prognostizierten Masse eintreffen. Gerade relativ kurzfristig umsetzbare Massnahmen wie Taktverdichtungen oder Dosierungssampeln sollen daher nicht „auf Vorrat“ eingerichtet werden.

Mehr Visionen und zukunftsweisende Technologien

Im öffentlichen Verkehr wird praktisch ausschliesslich auf Busse gesetzt. Einen wirklichen Quantensprung punkto Effizienz und Zuverlässigkeit bringt nur die S-Bahn. Hier sind der 15-Minutentakt und zusätzliche Haltestellen einzufordern, unabhängig davon, ob der Durchgangsbahnhof je gebaut wird. Generell wären mehr „Visionen“ erwünscht. Vertiefere Abklärungen zum „fahrlertungslosen“ Elektrobetrieb der verlängerten Linie 1 hätten allenfalls ein bis zwei Jahre gekostet, am Schluss vielleicht aber ein System mit Zukunft hervorgebracht.

Konzept setzt nur auf ÖV und verschweigt Kosten

Das in der Vernehmlassung stehende Gesamtverkehrskonzept Ost fördert ÖV und Langsamverkehr, was zu begrüßen ist. Hingegen wird der motorisierte Individualverkehr, welcher auch weiterhin den grössten Anteil des Verkehrs bewältigt, von Verbesserungen ausgeschlossen. Ein Gesamtverkehrskonzept wird dem Namen jedoch nur gerecht, wenn es allen dient. Bedenklich ist zudem, dass die Kosten im Gesamtverkehrskonzept Ost mit keiner Silbe angesprochen werden. Es darf nicht sein, dass Massnahmen als behördenverbindlich beschlossen werden, von denen man den Finanzbedarf nicht kennt.

Mehr grenzübergreifende Zusammenarbeit und Mitsprache der Bevölkerung

Die Zusammenarbeit mit den Rontalgemeinden läuft nun vermehrt an; mit Luzern hingegen scheint diese kaum zu existieren. Die Stadt beschliesst, vorwiegend aus politischen Motiven, immer mehr Massnahmen, die den motorisierten Individualverkehr und somit auch den Wirtschaftsverkehr behindern und in die Agglomeration verdrängen.

Nebst dem Miteinander über die Gemeindegrenzen hinaus muss auch die Mitsprache der Bevölkerung in der Verkehrspolitik stark verbessert werden. Projekte von grosser Tragweite wie die Verlängerung der Trolleybuslinie 1, der Bushub Ebikon oder das Gesamtverkehrskonzept Ost sind dem Stimmvolk zwingend zur Abstimmung zu unterbreiten