

Verkehr



Ausgangslage

Zersiedelung und dadurch längere Wege für Arbeit und Freizeit haben auch im Kanton Luzern zu einer Zunahme der Mobilität geführt. Die Stadt konnte die Verkehrszunahme stoppen, auch setzt sich der Stadtrat für eine Erhöhung des öV-Anteils ein, doch der Kanton baut das Strassennetz weiter aus. Der Kanton verhindert in Ortszentren verkehrsberuhigte Strassen und Tempo 30 Zonen.

Das Agglomerationsprogramm für Luzern setzt auf den Ausbau des Strassennetzes, insbesondere durch das bürgerliche Prestigeprojekt eines Bypasses. Diese Planung verhindert die nötige Neuausrichtung der Verkehrspolitik. Obwohl in der Agglomeration bereits heute zu wenig Platz für Velo und Busspuren ist, wird diesen Anliegen auch keine Priorität eingeräumt. Das jetzt schon wenig ausgebaute öV-Netz auf dem Land droht durch Budget- Kürzungen weiter ausgedünnt zu werden. Für mehr S-Bahn- Verbindungen fehlen die Kapazitäten im Bahnhof. Zu viel Geld fliesst gemäss dem Luzerner Strassenbauprogramm in überdimensionierte Umfahrungsstrassen und Massnahmen, die weitere Kapazitäten auf den Strassen bringen

Die Grünen legen Wert auf _

- _ die Vermeidung von Verkehr wo immer möglich.
- _ die umweltgerechte Gestaltung des unvermeidbaren Verkehrs: Mobilität soll nicht mit dem Auto, sondern zu Fuss, mit dem öffentlichen Verkehr und dem Velo stattfinden.
- _ das Zusammenspiel von Verkehr und Raumplanung: Kurze Wege vermindern Verkehr. Der Bau neuer Strassen löst die Probleme nicht – auf kurzfristige Entlastung folgt längerfristig meist Mehrverkehr.
- _ die Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr und den optimalen Einsatz der Fortbewegungsmittel.
- _ die Förderung des Aktivverkehrs (Fuss- und Veloverkehr): Sie verbrauchen wenig Platz, und belasten die Umwelt kaum. Sowie die Förderung von Carsharing
- _ den Einbezug externer (Umwelt-)Kosten in die Kostenrechnung der Verkehrsträger.

Wir fordern _

- _ eine kantonale Raumplanung, die darauf ausgerichtet ist, Mehrverkehr gar nicht erst entstehen zu lassen. Die Richtplanung muss konsequent dem neuen Raumplanungsgesetz

angepasst werden.

_ eine Neuausrichtung der kantonalen Verkehrspolitik ohne die Megaprojekte Bypass, Spange Nord, sowie weitere grosse Strassenprojekte auf der Landschaft.

_ die nahtlose Weiterführung der Planung und allfällige Vorfinanzierung zur Verwirklichung des Durchgangsbahnhofs. Erst dieser Ausbau des Bahnhofs ermöglicht den Aufbau eines angemessenen S-Bahn-Netzes.

_ ein optimiertes öV-Fahrplanangebot und neue Linien, so dass der öV in der Lage ist, mindestens den zusätzlichen Verkehr vollumfänglich aufzufangen. In Stadt und Agglomeration entstehen Busspuren und Pförtneranlagen wo notwendig, damit die Busse zügig vorankommen. Für die Randregionen stellt der Kanton die nötigen finanziellen Ressourcen zur Verfügung, um das öV-Angebot zu verbessern.

_ die konsequente Förderung von Fuss- und Veloverkehr, zum Beispiel mit autofreien Zonen, durchgängigen Radwegen, der flächendeckenden Einführung von Langsam- und Mischverkehr innerorts und Tempo-30-Zonen auf Durchgangsstrassen innerorts.