

Für das Land bleibt kaum Geld



Daniel Haas, Vizepräsident des Vereins Dampferfreunde

Konkurrenz für Dampfschiffe?

Die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) will bis 2017 ein neues Paradeschiff in Betrieb nehmen (Ausgabe von gestern). Das neue Schiff ist so gross wie das Dampfschiff «Stadt Luzern» und soll zahlreiche spezielle Erlebnisse an Bord bieten – vom Wasserfall bis zu Touchscreens. Was hält der rund 10 000 Mitglieder zählende Verein Dampferfreunde Vierwaldstättersee davon? Wir haben bei Vizepräsident Daniel Haas nachgefragt.

Daniel Haas, das geplante Schiff wird mit Fussbad, Kompass-Sitz, «intelligentem» Fernrohr und Wasserfall alles andere als langweilig. Trifft es Ihren Geschmack? Daniel Haas: Das kann ich erst beurteilen, wenn das Schiff fertig gebaut ist. Die Attraktionen klingen jedenfalls interessant.

NACHGEFRAGT

Fürchten Sie jetzt um die Vormachtstellung des bisher grössten Schiffs, des DS «Stadt Luzern»? Haas: Nein. Das neue Schiff wird durch die Innovationen wohl eine neue Kundenschaft ansprechen und das Angebot in der Erlebnis-Schifffahrt erweitern.

Das Schiff soll auf der Parade-strecke Luzern-Flüelen zum Einsatz kommen. Eine Konkurrenz für die Dampfschiffe? Haas: Auf dieser Strecke gibt es im Sommer drei Dampfschiffkurse pro Tag. Wir gehen davon aus, dass dies so bleibt und die Motorschiffkurse angepasst werden. Sollte dies nicht der Fall sein, werden wir intervenieren.

In 10 bis 15 Jahren wird die SGV die «Stadt Luzern» sanieren. Wann werden Sie eine Spendenaktion starten? Haas: Das Datum steht noch nicht fest. Derzeit erarbeiten wir die Form der Spendenaktion. Die Details werden nächstes Jahr zusammen mit der SGV ausgearbeitet.

ALEXANDER VON DÄNIKEN

Das Zitat



«Die neue Gesamtplanung liest sich wie die Parteiprogramme der Linken und Grünen.»

Peter With, Präsident der SVP Stadt Luzern. 21

STRASSEN Der Kanton will zwei grosse Bauprojekte auf der Landschaft auf die lange Bank schieben. In der Agglo wird hingegen gross investiert. In Wolhusen und im Seetal ist man enttäuscht.

FLORIAN WEINGARTNER
florian.weingartner@luzernerzeitung.ch

Das Strassenbauprogramm des Kantons Luzern ist reich befrachtet mit Projekten. Für den Zeitraum 2015 bis 2018 sind 66 Projekte vorgesehen. Kostenpunkt: zirka 250 Millionen Franken. Weitere Projekte mit unbestimmtem Zeithorizont werden mit Kosten von 1,1 Milliarden Franken an zweckgebundenen Mitteln zur Verfügung.

Nur noch dritte Priorität

Es ist deshalb klar, dass nicht alle Vorhaben innert gewünschter Frist umgesetzt werden können. Im Bauprogramm sind drei Grossprojekte in Topf C aufgeführt – diese haben bloss dritte Priorität mit langfristigen Zeithorizont: die Umfahrung von Wolhusen, die Umfahrung von Hochdorf, Ballwil und Eschenbach (Talstrasse) sowie das Projekt Spange Nord in der Stadt Luzern. Die Spange Nord und die Umfahrung von Wolhusen befanden sich bereits zuvor in Topf C. Die Umfahrung im Seetal hingegen war bisher in Topf B platziert, also als Projekt, das in den kommenden Jahren zumindest geplant werden sollte. Der Luzerner Baudirektor Robert Küng sagt: «Diese Projekte kosten alle 100 Millionen Franken oder mehr. In diesen Dimensionen braucht es eine saubere Auslegeordnung und eine gewisse Flexibilität.»

«Nicht akzeptabel»

In den betroffenen Regionen ist man allerdings enttäuscht. Pius Höltschi, ehemaliger CVP-Kantonsrat aus Aesch und Sprecher des Regionalverbands Idee Seetal in Sachen Talstrasse, sagt: «Ich bin enttäuscht, konsterniert und frustriert, dass wir nach all unseren Bemühungen nun wieder gleich weit sind. Wir fühlen uns einmal mehr benachteiligt.» Der Luzerner Kantonsrat hatte 2010 den Entscheid gefällt, die Talstrasse in den Topf B vorzuziehen. «Unser Anliegen ist nicht aus der Luft gegriffen, sonst hätten wir damals den Kantonsrat nicht davon überzeugen können», sagt Höltschi. Die Verschiebung in Topf C bezeichnet Höltschi als «nicht akzeptabel». Man werde versuchen, wieder in Topf B zu gelangen, so Höltschi, «sonst war die ganze Arbeit für die Katz». Positiv sei einzig, dass weitergeplant werden solle.

Pius Höltschi vermutet, dass das intensive Lobbying der Interessengemeinschaft Umfahrung Wolhusen etwas mit dem Regierungsentscheid zu tun haben könnte. Doch auch in Wolhusen ist man alles andere als erfreut. Gemeindepräsident Peter Bigler sagt: «Es macht sich etwas Ernüchterung breit.» Das nun gewählte Vorgehen sei aufgrund der finanziellen Möglichkeiten des Kantons zu erwarten gewesen. «Wir bleiben sicher dran. Für unsere Region ist die Umfahrung gleich wichtig wie für andere Regionen deren Projekte, auch wenn der Leidensdruck in Verkehrszahlen ausgedrückt vielleicht unterschiedlich ist», so Bigler.

Auch die Umfahrungsstrasse Spange Nord in Luzern (Schlossberg-Reussbühl) bleibt in Topf C. Der für Verkehr zuständige Stadtrat Adrian Borgula will noch nicht viel zum kantonalen Bauprogramm sagen. Er habe jedoch einen «positiven ersten Eindruck» gewonnen.

Kosten-Nutzen statt Regionalpolitik

Dass die Agglomeration Luzern im neuen Strassenbauprogramm wesentlich stärker profitiert als die Landschaft, ist nicht ganz zufällig. Denn die Regie-

Stau in Eschenbach – wann die Seetaler Dörfer entlastet werden, ist weiter unklar.
Bild Eveline Beerkircher



Bauprogramm		
Wichtige Projekte 2015 bis 2018		
Emmen Projekt Seetalplatz Umgestaltung Kosten 2015 bis 2018 75 Mio. Fr.	Kriens/Luzern Renggloch Ausbau, Radweg 20 Mio. Fr.	Kriens Obernauerstr. ÖV-Priorisierung, Radweg 11 Mio. Fr.
Luzern Hauptstrasse Ausbau Luzern-Emmen, Busspur, Radweg 10,5 Mio. Fr.	Ettiswil Feldmatt-Post-Rüti Umbau, Radweg 6 Mio. Fr.	Ebikon Schachenweid-Schmiedhof ÖV-Priorisierung, Lärmschutz 5,5 Mio. Fr.
Langfristige Grossprojekte		
Zeitpunkt der Realisierung unbestimmt		
Luzern Projekt Spange Nord Kosten 150 Mio. Fr.	Seetal Umfahrung Talstrasse 110 Mio. Fr.	Wolhusen Umfahrung Süd 100 Mio. Fr.

Quelle: Kanton Luzern / Grafik: Oliver Marx

rung will bei der Priorisierung von Bauprojekten künftig andere Kriterien anwenden als bisher. «Zur Beurteilung, welches Projekt welchem der drei Töpfe A, B und C zugeteilt werden soll, haben wir entschieden, neue fachliche Kriterien zu entwickeln», sagt Küng. So sollen weniger regionalpolitische Überlegungen den Ausschlag geben, sondern vor allem das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Projekts. Und dieses ist wegen höherer Verkehrszahlen in der Agglomeration Luzern meist besser als anderswo.

Gleichzeitig soll der Planungshorizont verkürzt werden. Regierungsrat Robert Küng: «Bisher konnte man davon ausgehen, dass ein aufgeführtes Projekt kaum mehr hinterfragt wurde. Von Topf C kam es in Topf B und schliesslich in Topf A. Kosten und Wirkung wurden nur wenig berücksichtigt.» Angesichts der prognostizierten Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse sei man gezwungen, diese Vorgehensweise zu ändern. «Wir rechnen in den nächsten zwanzig Jahren mit einer Zunahme des individuellen Strassenverkehrs von 20 Prozent, vor allem im Agglomerationsgürtel», so Küng.

Seetalplatz ist der grösste Brocken

Wenn das Bauprogramm 2015–2018 sehr auf die Agglomeration fixiert ist, hat dies aber auch mit dem Seetalplatz zu tun. Für den Topf A, also die fest eingeplanten Projekte, sind 250 Millio-

«Ich bin konsterniert und frustriert. Wir fühlen uns einmal mehr benachteiligt.»

PIUS HÖLTSCHI,
VERBAND IDEE SEETAL

nen reserviert – fast ein Drittel davon entfällt auf die Umgestaltung des Seetalplatzes in Emmen. Baudirektor Küng sagt dazu: «Es ist so, dass zwischen 2015 und 2018 die Finanzen stark im Projekt Seetalplatz konzentriert sind. Deswegen gibt es eine Durststrecke für die Landschaft.» Das sei aber zu erwarten gewesen. Markus Odermatt (CVP, Ballwil), Präsident der kantonsrätlichen Kommission Verkehr und Bau (VBK), ist ebenfalls aufgefallen, dass «das Programm eher agglomerationslastig ist». Im Detail möchte Odermatt das Programm nicht kommentieren, da man es in der Kommission noch nicht besprochen habe.

MFZ-Steuer erhöhen?

Zu den knappen Mitteln im Strassenbau sagt Odermatt: «Der Bund zeigt aktuell mit der Vignettenpreiserhöhung vor, wie eine Möglichkeit zur Mittelgenerierung aussieht.» Eine Erhöhung der Abgaben, die den Strassenbau finanzieren – beispielsweise Motorfahrzeug- und Mineralölsteuern – hält er für möglich. «Die Aufgaben nehmen sicher nicht ab. Die zur Verfügung stehenden Mittel hingegen werden tendenziell weniger, da beispielsweise sparsamere Autos gefahren werden. Die Geldquellen für den Strassenbau sind nicht gesichert», sagt Odermatt. Dabei dürfe man auch den Strassenunterhalt nicht vergessen, der einen immer grösseren Teil der Mittel beanspruche. «Bei Neubauten muss man auch an den Unterhalt denken, der dadurch nötig wird. Das wurde bisher vielleicht etwas vergessen.»

Eine Spezialfinanzierung für die anstehenden Grossprojekte wie Spange Nord sowie die Umfahrungen Seetal und Wolhusen hält Odermatt für eher unwahrscheinlich. Dies habe man zwar beim Projekt Seetalplatz diskutiert, aber wieder davon abgesehen. Denn gemäss Regierungsrat solle der Tiefbahnhof Luzern das einzige Projekt sein, welches für eine solche Spezialfinanzierung in Frage käme.



Strassen: Sämtliche Projekte im Detail auf www.luzernerzeitung.ch/bonus

Strassenbau: Der Kantonsrat entscheidet in einem Jahr

ZEITPLAN flw. Der Entwurf «Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen», wie das Strassenbauprogramm offiziell heisst, wurde gestern in die Vernehmlassung geschickt. Bis zum 12. Dezember haben die zur Vernehmlassung eingeladenen Gemeinden, Verbände und Parteien Gelegenheit, Anträge auf Änderungen im Bauprogramm zu stellen.

Diese werden danach von der Verwaltung bearbeitet, bevor im Juni des kommenden Jahres der Regierungsrat über die überarbeitete Fassung ent-

scheidet. Im September 2014 berät die kantonsrätliche Kommission Verkehr und Bau das Strassenbauprogramm. Der definitive Entscheid im Kantonsrat soll gemäss Planung in rund einem Jahr an der Novembersession fallen.

Als erste Partei haben sich gestern die Grünen zum Bauprogramm geäussert. Sie kritisieren insbesondere den Umbau des Seetalplatzes, der während der gesamten Bauzeit 2013–2017 total 190 Millionen Franken kostet. Dadurch bleibe kein Geld mehr für den ÖV und den Langsamverkehr.