

NACHRICHTEN

## Kandidatin für Stadtrat

**WILLISAU** red. Die FDP hat eine Kandidatin für die Nachfolge von Stadtrat **Kurt Heiniger** nominiert. Wie der «Willisauer Bote» berichtet, soll die 40-jährige **Sabine Büchli-Rudolf** den Sitz für die FDP verteidigen. Büchli arbeitet als Key-Account-Managerin bei der Swisscom und war viele Jahre als Handballerin und Handball-Trainerin aktiv. Falls bis am 10. Februar keine weiteren Kandidaturen eingehen, ist sie in stiller Wahl gewählt, andernfalls wird auf den 30. März eine Urnenwahl angesetzt.

## Wauwil bleibt «kinderfreundlich»

**WAUWIL** red. Als erste Gemeinde der Schweiz wurde Wauwil 2009 von der Unicef mit dem Label «kinderfreundlich» ausgezeichnet. Vier Jahre später wurde der Gemeinde die Zertifizierung bestätigt. Die offizielle Übergabe der Urkunde findet im neuen Jahr statt. Das Datum ist noch nicht bekannt.

## Gestaltungsplan ist rechtskräftig

**RÖMERSWIL** red. Der Gestaltungsplan für das Baugebiet «Bodenmatt Nord» ist rechtskräftig. Damit ist der Weg frei für die Überbauung des Gebiets, unter Vorbehalt des Bewilligungsverfahrens. Vorgesehen sind zwei Mehrfamilienhäuser, wie die Gemeinde mitteilt.

## Rücktritt aus der Jugendkommission

**WOLHUSEN** red. **Nicole Sigrist** hat den Rücktritt als Mitglied aus der Jugendkommission erklärt. Grund ist die Reduzierung ihres Stellenpensums bei der katholischen Kirchgemeinde. Sigrist war fast drei Jahre im Amt. Als neues Mitglied hat der Gemeinderat für den Rest der Amtsdauren 2013–2016 Pastoralassistentin **Doris Zemp-Zihlmann** aus Malers gewählt. Die Gemeinde hat zudem eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um die künftige Zusammenarbeit zwischen der katholischen Kirchgemeinde und der Einwohnergemeinde in der Jugendarbeit eingehender zu prüfen.

## Turnhallen sollen saniert werden

**HOCHDORF** red. Die über 40 Jahre alten Turnhallen beim Zentral-Schulhaus in Hochdorf müssen saniert werden. Die Hallen hätten ihren Zenit überschritten und genügen den Anforderungen nicht mehr, heisst es in einer Mitteilung der Gemeinde. Die Hallen werden vor allem für den Turnunterricht am Kindergarten und in der Primarschule gebraucht. Insbesondere bei den Gebäudehüllen, den Fenstern, den sanitären Anlagen und im Bereich der Sicherheit bestehe Handlungsbedarf. Für die Gebäudehülle ist eine umfassende Isolation und im Bereich der Fenster und der sanitären Anlagen ein Ersatz vorgesehen. Zusätzlich soll die Lüftung erneuert werden.

## Solaranlage auf Dach geplant

Bei der Sanierung müssen die Vorgaben der kantonalen Denkmalpflege eingehalten werden, da die Turnhallen im Bauinventar der Gemeinde als «schützenswertes Objekt in einer Baugruppe» eingetragen sind. Im Zusammenhang mit der Sanierung wurde beschlossen, auf den Hallendächern eine Fotovoltaikanlage zu installieren. Diese würde von einem Investor erstellt, und die Gemeinde würde die Dachflächen vermieten. Betrieb und Unterhalt würden vom Investor vorgenommen.

# Landschaft fühlt sich bestraft

**STRASSEN** Die Vernehmlassung zum kantonalen Strassenbauprogramm ist beendet. Besonders die neuen Kriterien für die Priorisierung stossen auf der Landschaft auf Kritik.

FLORIAN WEINGARTNER  
florian.weingartner@luzernerzeitung.ch

Seit dem 23. Oktober läuft die Vernehmlassung zum «Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen», wie das Strassenbauprogramm offiziell genannt wird. Die Vernehmlassung endete offiziell vergangene Woche, doch noch immer gehen bei der zuständigen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur Stellungnahmen ein. Die meisten stammen von Gemeinden. Doch auch Parteien und Verbände haben von ihrem Vernehmlassungsrecht eifrig Gebrauch gemacht.

### Unzufriedene vom Land

Dabei zeigt sich ein regional differenziertes Bild. Während die Vertreter der Agglomeration den Plänen des Kantons überwiegend positiv gegenüberstehen, kritisieren Vertreter der Landschaft den Entwurf des Bauprogramms teils harsch. Besonders scharf ist die Wortwahl der **Idee Seetal AG**. Von Zweiklassengesellschaft und fehlendem Respekt für die Grundrechte der Kantonsverfassung wird da geschrieben. «Als Vertreterinnen und Vertreter der Luzerner Landschaft fühlen wir uns nicht ernst genommen, ja sogar bestraft», heisst es in der Vernehmlassungsantwort.

Hintergrund dieser klaren Stellungnahme ist die Einteilung des Grossprojekts Umfahrung Talstrasse (Kosten von mindestens 110 Millionen Franken) in den Topf C. Während Projekte in Topf A in der Periode 2015–2018 realisiert und solche in Topf B in dieser Zeitspanne geplant werden sollen, haben Projekte in Topf C keinen klaren Zeithorizont. Das Projekt Talstrasse war mit dem Kantonsratsentscheid vom November 2010 in den Topf B vorgerückt. Die Idee Seetal AG beantragt, das Projekt wieder in Topf B einzustellen. Es gelte, den Kantonsratsentscheid zu respektieren und nicht mit «fraglichen Neukriterien» zu kippen.

Die neuen Kriterien (siehe Box) zur Priorisierung der Strassenbauprojekte werden auch vom regionalen Entwicklungsträger **Sursee-Mittelland** in Frage gestellt. Der Verband mit 17 Mitgliedsgemeinden fordert, dass die Kriterien Sicherheit und Schutz der Ortsbilder von nationaler Bedeutung in die Wirkungs- und damit auch die Kosten-Nutzen-Analyse mit einbezogen oder stärker gewichtet werden. Damit zielt er besonders auf die Westumfahrung Beromünster, die in Topf A einzuteilen sei.

Zurückhaltender äussert sich der regionale Entwicklungsträger **Region West**, der Entlebuch, Rottal, Hinterland und Wiggertal vertritt. In seiner Stellungnahme fordert er insbesondere die Verschiebung der Umfahrung Wolhusen in Topf B.

### Parteien zur Ungleichverteilung

Für die meisten Kantonsratsparteien stimmt das Gleichgewicht der Projekteinteilung zwischen Agglomeration und Landschaft nicht. Die **CVP** fordert eine diesbezügliche Überprüfung des Programms. Die **Grünliberalen** wollen, dass als Ausgleich zur Dominanz von Agglomerationsprojekten in Topf A in Topf B mehr Projekte aus dem ländlichen Raum zum Zug kommen. Die **FDP** bezeichnet es als wichtig, dass der Mitteleinsatz in etwa ausgewogen sein sollte. Die **SP** schliesslich schreibt, dass die Kriterien für die Priorisierung der Strassenprojekte im urbanen und im ländlichen Raum nicht in gleicher Form angewandt werden dürften. Es brauche einen «Faktor Land». Von Seiten des **Touring-Clubs Schweiz (TCS)** heisst es dazu: «Der Kanton Luzern muss sich als Ganzes entwickeln können.»

### CVP fordert Spezialfinanzierung

Die CVP will dazu einen Beitrag leisten, indem sie für das Grossprojekt der Agglomeration, den Bypass mit den beiden Spangen Nord und Süd, eine Spezialfinanzierung fordert. So könnten die beiden grossen Umfahrungsstrassen in Wolhusen und im Seetal früher finanziert werden. Für Spezialfinanzie-



Eschenbach soll durch die geplante Talstrasse entlastet werden.  
Bild Corinne Glanzmann

## So werden Projekte neu eingeteilt

**STRASSENBAU** fw. Die Einteilung der Projekte in das neue Strassenbauprogramm erfolgt in einem mehrteiligen Entscheidungsprozess.

### Zuerst die Wirkung...

Zunächst wird die Wirkung nach folgenden Kategorien analysiert: Verkehrssicherheit (Sanierung von Unfallsschwerpunkten), Verbesserung Verkehrssystem Langsamverkehr (Umsetzung Radroutenkonzept), Verbesserung Verkehrssystem öffentlicher Verkehr (Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität erhöhen), Verbesserung Verkehrssystem motorisierter Individualverkehr (Zuverlässigkeit erhöhen), Landschaft (Bodenverbrauch und Fruchtfolgeflächen), Umwelt (Luft- und Lärmimmissionen, Hochwasserschutz, Naturgefahren, Natur- und Landschaft), Siedlung (Raum- und Wirtschaftsstrukturen), Ortsbild (Trennung innerorts).

### ... dann die Relevanz

In einem weiteren Schritt wird die Relevanz des Projekts für die Unterhaltsplanung der Strassen und Kunstbauten, für übergeordnete strategische Planungen wie Richtplan und Aggloprogramm sowie die Bedeutung der Infrastruktur an sich geprüft. Aus Wirkung und Relevanz ergibt sich der Nutzen eines Projekts (gering, mittel und hoch).

### Drei Kosten-Kategorien

Bezüglich Kosten werden die Projekte in drei Kategorien eingeteilt (bis 3 Millionen Franken, zwischen 3 und 25 Millionen, über 25 Millionen). Aus der Kombination zwischen Nutzen und Kosten ergibt sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis (ungenügend, genügend, gut, sehr gut).

Die **Grüne Partei** hingegen lehnt die Planung von neuen Strassen, insbesondere die Umfahrungen Wolhusen und Talstrasse Seetal sowie die Spangen Nord und Süd in der Stadt Luzern, ab. Neue Strassen würde lediglich mehr Verkehr nach sich ziehen. In dieser Einschätzung unterstützt sie die SP.

Von Mitte-links wird zudem die Forcierung der Fertigstellung der im Radroutenkonzept aufgeführten Langsamverkehrsstrecken verlangt. Für eine stärkere Gewichtung der Interessen der Velofahrer setzen sich auch **Pro Velo Luzern** und der **Verkehrsclub der Schweiz (VCS)** ein. Weiter sind die vereinfachte Einführung von Tempo 30 innerorts und die Priorisierung für den ÖV auf den Strassen Thema.

### Kritik an fehlender Information

Verschiedentlich wird kritisiert, dass die Anwendung der Kriterien zur Priorisierung nicht offengelegt würden und dass in den Vernehmlassungsunterlagen wichtige Informationen wie der Realisierungsstand des laufenden Bauprogramms oder des Radroutenkonzepts fehlen. Die CVP ist zudem erstaunt, dass die Verkehrs- und Baukommission des Kantonsrats nicht früher und intensiver in die Vorbereitung des Geschäfts mit einbezogen worden ist.

### Agglo ist zufrieden

Der regionale Entwicklungsträger der Agglomeration, **Luzern Plus**, ist demgegenüber naturgemäss zufrieden mit dem Strassenbauprogramm. Entlang der kantonalen Entwicklungsachsen müssten die Strassenbauprojekte rasch umgesetzt werden. Der **Verkehrsverbund Luzern** schreibt, dass das Strassenbauprogramm in die richtige Richtung ziele. Die neue Kosten-Nutzen-Analyse der Projekte wird ebenso begrüsst wie die daraus folgende Priorisierung vieler Projekte in der Agglomeration Luzern. Hier stehe der ÖV vor den grössten Herausforderungen.

Der **Automobilclub** fordert hingegen, dass Investitionen im öffentlichen Verkehr auch von diesem bezahlt werden. Derzeit würden diverse ÖV-Projekte über die Strassenrechnung finanziert. Diese Forderung kommt auch von Seiten der SVP. Der TCS wiederum erachtet das Bauprogramm als zu ÖV-lastig.

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

Quelle: Kanton Luzern / Grafik: Oliver Marx

rungen, die von den Regelungen der Schuldenbremse nicht betroffen wären, spricht sich auch die **SVP** aus. Sie mahnt aber an, dass zuerst das Wünschbare vom Notwendigen getrennt werden müsse. Konkret will die Partei jedoch, dass die Umfahrungen Wolhusen und Seetal in Topf B eingereiht werden. Zudem verlangt sie von der Verwaltung,

dass diese aufzeigt, wie es mit der Finanzierbarkeit der Infrastrukturprojekte in den nächsten 20 Jahren aussieht. Die Finanzierung der vielen Projekte bereitet auch der FDP Sorgen. Sie vermisst eine Aussage, wie die Grossprojekte finanziert werden sollen. Insgesamt müssten die Finanzmittel für den Strassenbau aufgestockt werden.