A) Zwei Aussagen zu Ihrer grundsätzlichen Einschätzung der Bestvariante Ringstrasse

Mit der Bestvariante bin ich grundsätzlich einverstanden.

- ◯ Stimme voll zu
- ◉ Stimme eher zu
- ◯ Stimme eher nicht zu
- ◯ Stimme nicht zu
- ◯ Keine Antwort

Bemerkung:
Für die SVP ist aus diesen Varianten der Ausbau der bestehenden Strassen (Variante 1) am effizientesten, weil er MIV-Kapazität schafft. Allerdings verlangt er weitere Ermittlungen: Ohne flankierende Massnahmen kann auch Ausbau mehr Verkehr induzieren. Die Grossumfahrung und weitere Autobahnanschlüsse werden von uns wie im Kantonsbericht als eher ungeeignet betrachtet. Die vorliegende Bestvariante (Optimierung Bestand) ist dem Konzept nach sparsam und schnell umsetzbar, bringt der SVP aber vorläufig nicht genug. Deshalb empfehlen wir, Optimierung und Ausbau gedanklich zu verbinden: Kurzfristig Steuerung und Knotenverbesserungen umsetzen, mittelfristig selektiv mehr Fahrspuren prüfen.

Die fachlichen Überlegungen zur Herleitung der Bestvariante sind verständlich.

- ◯ Stimme voll zu
- ◉ Stimme eher zu
- ◯ Stimme eher nicht zu
- ◯ Stimme nicht zu
- ◯ Keine Antwort

Bemerkung:
Die fachlichen Überlegungen und Erklärungen scheinen uns plausibel. Die Ausführungen könnten nach unserer Ansicht da und dort aber noch optimiert werden.

B) Beurteilung Bestvariante je Verkehrsmittel

Massnahmen für den motorisierten Verkehr
Sind Sie mit den Stossrichtungen und den im Projekt vorgesehenen Massnahmen im Grundsatz einverstanden?

- ◯ stimme zu
- ◉ stimme eher zu
- ◯ stimme eher nicht zu
- ◯ stimme nicht zu
- ◯ Keine Antwort

Bemerkung:
Die geplanten Knotenumbauten wandeln zahlreiche bisher freifließende Kreisel (Bifang, Sandgruebe, Schlottermilch, Geuensee) in signalgeregelte Kreuzungen um. Die SVP sieht das zwiespältig: Einerseits können Lichtsignalanlagen den Verkehrsfluss stabilisieren und Busse vorankommen lassen. Andererseits verlangsamen sie den MIV an Spitzenzeiten. Aus SVP-Sicht muss der MIV weiterhin zügig fließen können. Wir fordern, dass bei jedem Umbau mindestens eine motorisierte Durchfahrtsspuren erhalten bleiben und allenfalls zusätzliche Fahrstreifen (Bypässe) geschaffen werden. Beispielsweise könnte für den Schlottermilch-Knoten ein Rechtsabbiegestreifen hinzukommen, statt allein auf Signalisierung zu setzen. Ebenso muss der geplante Ausbau der Umfahrungsstrasse (Ringstrasse) geprüft werden: Zwar hält der Kanton einen reinen Ausbau wegen mehr Verkehr für nachteilig. Die SVP legt jedoch Wert darauf, das Potenzial von Straßenerweiterungen zu prüfen, denn zusätzliche Fahrbahnen würden den innerstädtischen Verkehr entlasten. Forderung: Prüfung von Ausbauvarianten (Spurenverdichtung, Umfahrung) entlang der kantonalen Hauptachsen, um den Engpassdruck abzubauen. Die Signalregelung soll erst nachweislich optimaler sein als ein gut ausgelegter Kreisel. Alle Abbiegerspuren für motorisierten Verkehr sind sicherzustellen.

Massnahmen für den öffentlichenr Verkehr
Sind Sie mit den Stossrichtungen und den im Projekt vorgesehenen Massnahmen im Grundsatz einverstanden?

- ○ stimme zu
- ☑ stimme eher zu
- ○ stimme eher nicht zu
- ○ stimme nicht zu
- ○ Keine Antwort

Bemerkung:
Das Konzept legt Busprioritäten fest (eigene Busspuren, Vorzugsgrün an Ampeln). Die SVP erachtet einen zuverlässigen ÖV als wünschenswert unter der Bedingung, dass er realistisch genutzt wird. Forderung: Vor Umsetzung von Busspuren sind aussagekräftige Fahrgastprognosen zu erstellen. Nur Linien mit dichtem Takt und vielen Umsteigern sollen Vorzugsspuren bekommen. Wir schlagen vor, dass neu geschaffene Busspuren als flexible Spuren genutzt werden dürfen: Solange sich kein Bus nähert, sollen hier auch Taxis und Kleinbusse verkehren dürfen, damit der verbleibende MIV-Rückstau begrenzt wird. Die geplante elektronische Busspur auf der Basel-/Bernstrasse (Beschleunigung Richtung Sursee) erscheint sinnvoll. Sie darf aber, ebenso wie künftige Ampelschaltungen, nur dann Vorrang für Busse haben, wenn eine Busankunft kurz bevorsteht. Forderung: Die Busprioritisierung muss mit Sensoren und Fahrplänen intelligent gesteuert werden. Wartende Pendler mit Auto dürfen nicht ständig gestoppt werden, falls kein Bus ansteht. Insgesamt soll der ÖV so beschleunigt werden, dass mehr Nutzer auf Busse umsteigen. Dies darf aber nicht zu Lasten grundsätzlicher Verkehrsflüsse gehen.

Massnahmen für den Fussverkehr
Sind Sie mit den Stossrichtungen und den im Projekt vorgesehenen Massnahmen im Grundsatz einverstanden?

- ○ stimme zu
- ☑ stimme eher zu
- ○ stimme eher nicht zu
- ○ stimme nicht zu
- ○ Keine Antwort

Bemerkung:
Die Planunterlagen betonen, dass sichere und direkte Fusswege geschaffen werden sollen. Die SVP begrüßt sichere Querungen, mahnt aber Kosteneffizienz an. Statt teurer Unter- oder Überführungen sind für Fussgänger primär ebenerdige Querungshilfen (Fussgängerstreifen, Fussgängerampeln) zu prüfen. Forderung: Wo nötig, sollen Lichtsignalanlagen mit Bedarfsschaltungen für Fussgänger ergänzt werden. Lange Umwege oder aufwändige Rampen sind zu vermeiden, sofern sie die Verkehrskapazität nicht erhöhen. Integrierte Gehsteige an Kreuzungen sollten möglichst direkt ins Netz münden, damit Fussgänger nicht unnötig Umwege machen müssen.

Massnahmen für den Veloverkehr
Sind Sie mit den Stossrichtungen und den im Projekt vorgesehenen Massnahmen im Grundsatz einverstanden?

- ○ stimme zu
- ☑ stimme eher zu
- ○ stimme eher nicht zu
- ○ stimme nicht zu
- ○ Keine Antwort

Bemerkung:
Die Studie fordert attraktive Veloverbindungen mit möglichst direkten Wegen. Auch aus SVP-Sicht sollen Velofahrer sicher ans Ziel kommen. Allerdings darf dies nicht zu Lasten des Autoverkehrs gehen. Forderung: Der Ausbau von Velowegen soll so geplant werden, dass er bestehende Fahrspuren nicht reduziert. Wo möglich, sind Velostreifen auf Nebenfahrbahnen oder Tempo-30-Zonen auszuweisen. Hochwertige Trennstreifen sind nur dort nötig, wo viele Radfahrer unterwegs sind. Die SVP plädiert dafür, bei Fahrbahnverengungen stets doppelt zu prüfen, ob ein geschützter Veloweg oder ein Tempo-30-Korridor effizienter ist. Für Veloverkehr können in Einbahnstrassen zusätzliche Gegenverkehrs-Abschnitte freigegeben werden, anstatt Hauptachsen weiter umzugestalten. Wichtig ist uns: Die Hauptfahrbahnen müssen mindestens eine Spur je Richtung behalten, damit Gewerbe- und Lieferfahrzeuge zügig die Innenstadt erreichen.

Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und Klimaverträglichkeit
Sind Sie mit den Stossrichtungen und den im Projekt vorgesehenen Massnahmen im Grundsatz einverstanden?

- ○ stimme zu
- ○ stimme eher zu
- ☑ stimme eher nicht zu
- ○ stimme nicht zu
- ○ Keine Antwort

Bemerkung:
Geplant ist, die Ringstrasse mit mehr Bäumen und Grünflächen für Schatten und Aufenthaltsqualität urbaner zu gestalten. Die SVP würdigt das Bemühen um eine lebenswerte Umgebung, mahnt jedoch Sparsamkeit an. Forderung: Die Aufwertung des Strassenraums darf nicht zu Breitenverlust bei Fahr- und Parkspuren führen. Wo Bäume gepflanzt werden, müssen Wurzelräume außerhalb der Tragbarkeit für Fahrbahnen liegen. Grüninseln sollten eher als verkehrsberuhigende Elemente an Parkbuchten dienen denn als Bordstein-Heckenschloss mitten im Verkehr. An Bushaltestellen kann es Schutzinseln geben, aber die Einengung des Fahrspurenangebots muss begrenzt bleiben. Generell soll die Gestaltungsqualität stimmen, ohne den Verkehrsfluss über Gebühr einzuschränken.

Die Projektunterlagen erwähnen Klimaaspekte eher am Rande (mehr Grün gegen Hitzestau, Anpassung ans Stadtbild). Aus Sicht der SVP darf der Klimadiskurs nicht auf Kosten der Mobilität getrieben werden. Forderung: Statt symbolischer Pflanzaktionen erwarten wir einen realistischen Beitrag zum Klimaschutz. Dazu gehört das Beibehalten leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur, um Stop-and-Go-Verkehr zu vermeiden. Eine «Klimaverträglichkeit» im vorliegenden Sinn sollte sich vorwiegend an tatsächlichen Emissionsreduktionen messen lassen, nicht an ästhetischer Begrünung. Zwangsmassnahmen gegen den Autoverkehr lehnt die SVP ab; alternativ empfehlen wir die Prüfung energieeffizienter Beleuchtung und lärmarmer Fahrbahnbeläge, statt Fahrspuren zu opfern.

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
C) Allgemeine Würdigung und Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Es wäre zu begrüssen den unnötigen Durchgangsverkehr durch Sursee unter die Lupe zu nehmen. Der ständigen Zunahme der Bevölkerung sollte Einhalt geboten werden. Wie stark fliesst dieser Umstand in die langfristige Planung ein? Sind die Auswirkung wirklich planbar?	
C) Allgemeine Würdigung und Rückmeldung	Allgemeine Rückmeldung	Die kantonale Planung setzt auf zwei kombinierte Stossrichtungen: Eine Zuflusssteuerung mit Ampeln am Siedlungsrand und umfangreiche Knotenumbauten (Transformation von Kreiseln in Lichtsignalanlagen). Dieses Konzept wird im Projekt als «Umfassende Knotenumbauten inkl. Buspriorisierungen am Siedlungsrand» bezeichnet und wurde schliesslich als Bestvariante mit geschätzten Gesamtkosten von 90 - 140 Mio. Franken ermittelt. Die SVP erkennt an, dass intelligente Steuerung grundsätzlich sinnvoll ist. Allerdings ist aus unserer Sicht unklar, ob dadurch der erwartete Verkehrszuwachs bewältigt werden kann. Die Studie weist ausdrücklich darauf hin, dass ein Ausbau der Ringstrasse zwar Engpässe beseitigen würde, aber gleichzeitig mehr Verkehr generiert. Aus SVP-Sicht dürfen daraus keine voreiligen Schlüsse abgeleitet werden: Mehr Strassenkapazität entlastet in der Regel den Zentralbereich und entspricht den praktischen Bedürfnissen der Pendler und der Wirtschaft. Wir sind daher grundsätzlich offen für ergänzende Ausbaulösungen, die vielleicht aus anderen Varianten übernommen werden können. Kritisch betrachtet die SVP die weitgehende Signalsteuerung anstelle von Kreiseln: Obwohl der Kanton Luzern diese Lösung befürwortet, zeigen Erfahrungen, dass moderne Kreisel den Verkehrsfluss oft besser regeln und	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		weniger Stopps erzwingen. Wo immer möglich sollen daher Kreisverkehre erhalten oder ergänzt werden, wie zum Beispiel durch zusätzliche Ausfahrstreifen (Bypässe) am Münster-Vorstadt-Kreisel. Grundsätzlich unterstützt die SVP es, wenn der öffentliche Verkehr (ÖV) beschleunigt wird, etwa durch Busspuren. Dies darf aber nicht dazu führen, dass der MIV im täglichen Berufsverkehr massiv verzögert wird. Wir fordern transparente Nutzen-Kosten-Rechnungen für alle Massnahmen sowie eine klare Priorisierung der Hauptverkehrsachsen. Im Grundsatz sind wir mit den vorgeschlagenen Stossrichtungen einverstanden, sofern sie ausgewogen umgesetzt werden. Die SVP-Kantonsratsfraktion verlangt, dass alle Massnahmen auf ihre Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit hin überprüft werden. Kosten, Kapazitätseffekte und Zeitpläne müssen offen gelegt werden. Wo die Pläne vom Bürokratie- und Ideologiegetriebenen abweichen, bestehen aus unserer Sicht Anpassungsbedarfe.	
D) Direkte Rückmeldung in Plan Gesamtübersicht		Keine Antwort	Keine Antwort