

Stärkung des öffentlichen Verkehrs

SEETAL Am Dienstag hat der Kanton zusammen mit dem regionalen Entwicklungsträger «Idee Seetal» den Synthesebericht betreffend die Mobilität im Seetal veröffentlicht. Das öffentliche Verkehrsangebot soll ausgebaut, auf eine Umfahrung der Dörfer verzichtet werden.

«Die Prüfung der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im oberen Seetal sind abgeschlossen.» Dies schreiben der Kanton und der regionale Entwicklungsträger «Idee Seetal» in einer am Dienstag gemeinsam veröffentlichten Medienmitteilung zur «Planungssynthese Seetal». Eine Folgerung im über 100-seitigen Synthesebericht ist, dass die ermittelten Verkehrsvarianten auch im Zusammenspiel miteinander funktionieren. Zur Vertiefung der Ergebnisse soll nun laut Mitteilung ein regionales Gesamtmobilitätskonzept unter Federführung von «Idee Seetal» erarbeitet werden. Parallel treibt der Kanton Luzern Massnahmen zur kurz- und mittelfristigen Verbesserung der Situation im Strassenverkehr voran, wie zum Beispiel der Neubau des Kreisels Dorfstrasse in Ballwil oder die Verbesserung des Busangebots.

Umfahrungsstrassen als wenig tauglich beurteilt

Im Synthesebericht folgern die Experten, dass die Umsetzung einer Strassenverkehrslösung auf Basis der jeweils besten Variante aus den beiden Zweckmässigkeitsbeurteilungen in Hochdorf und in Eschenbach weiterverfolgt werden soll. In beiden Gemeinden resultierte die Variante «Null+ / öV» als die jeweils beste. Diese beinhaltet eine Verbesserung der Situation auf dem bestehenden Strassennetz und eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Der weitere Ausbau der Strasseninfrastruktur in Form von Umfahrungsstrassen wird hingegen als weniger taugliche Alternative betrachtet, da ein schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erwarten sei. Dieses ergibt sich unter anderem aus deutlich höheren monetären Kosten und einem stärkeren Verschleiss von Kulturland.

Gerardo Cicchetti, Vorstandsmitglied des Vereins «Pro Umfahrung Hochdorf», sagte gegenüber dem «Seetaler Bote», dass für den Verein weiterhin die Gestaltung des Dorfkerns Hochdorf im Zentrum stehe. Eine reine Lösung Null+ würde weiterhin als überbeuerte und somit nutzlose Scheinlösung betrachtet, da ein Ampel- und Tröpfchensystem den Dorfkern weder vom Individual- noch vom Schwerverkehr entlaste. Die im Bericht geforderte Stärkung des öffentlichen Verkehrs



Mit der Variante «Null+ / öV» soll der öffentliche Verkehr gestärkt werden. Bauliche Massnahmen am Bahnhof Hochdorf, wie zum Beispiel ein zusätzliches Perron, wären unabdingbar für die Einführung des Viertelstundentakts der Seetalbahn. Foto: Werner Rolli

sieht Cicchetti als eine zwingende Voraussetzung, sollte auf die vom Verein geforderte Umfahrungslösung endgültig verzichtet werden.

Zeitnaher Ausbau des öV gefordert

Mit der Empfehlung der Experten, die Variante «Null+ / öV» zu favorisieren, ist ein gross angelegter Ausbau des öffentlichen Verkehrs verbunden, damit der Gesamtnutzen daraus effektiv erreicht werden kann. Reto Anderhub, zuständiger Gemeinderat in Hochdorf für den öV, sagt: «Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs muss nun zeitnah erfolgen. Insbesondere die Einführung des Viertelstundentakts bei der Seetalbahn kann nicht bis zur Fertigstellung des Durchgangsbahnhofs in Luzern warten.» Anderhub kann sich gut eine Zwischenlösung vorstellen, die eine zusätzliche Bahnverbindung bis nach Emmenbrücke bietet, bis der Luzerner Durchgangsbahnhof realisiert und damit das Nadelöhr Gütsch entschärft ist. «In Emmenbrücke entsteht bahnhofsnah am Seetalplatz unter anderem das kantonale Verwaltungszentrum, das ein gutes öV-Angebot weiter legitimiert», sagt der Hochdorfer Gemein-

derat. «Langfristig muss ein Regional-express das Ziel sein, der die Seetaler Zentren schneller an die Stadt Luzern anbindet.» Reto Anderhub ist zugleich auch Projektleiter für die Entwicklung des Südiareals und sieht für dieses Gebiet eine Priorisierung des öV-Angebots als zukunftsfähiges Verkehrskonzept.

Sollte das öV-Angebot hingegen nicht im notwendigen Umfang ausgebaut werden, dann nähert sich der Gesamtnutzen der Variante «Null+ / öV» dem Gesamtnutzen des Szenarios der Teilumfahrung von Eschenbach an. Eine solche ist in der betroffenen Gemeinde denn auch noch nicht komplett vom Tisch. Nicole Lüthy, Gemeindepräsidentin von Eschenbach, begrüsst die Erarbeitung eines regionalen Gesamtmobilitätskonzepts, ergänzt jedoch: «Ziel muss es sein, das Verkehrsaufkommen in Eschenbach massiv zu entschärfen. Ansonsten werden wir auch weiterhin an der Umfahrung Eschenbach festhalten.»

Die Experten des Syntheseberichts empfehlen, dass – unabhängig von den Entscheidungen zum Durchgangsbahnhof in Luzern – der öV-Ausbau konsequent angegangen und umgesetzt werden

soll. Dies deckt sich mit der Forderung des Hochdorfer Gemeinderats Reto Anderhub.

Zumolu und Veloverkehr

Weiter ist die vorgeschlagene Lösung mit den Zielen und den strategischen Stossrichtungen «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (Zumolu) kompatibel: So werden einerseits betriebliche und bauliche Massnahmen im bestehenden Strassennetz gegenüber einem Netzausbau, das heisst Umfahrungsstrassen, priorisiert und andererseits werden in den Szenarienbewertungen Kosten und Nutzen umfassend berücksichtigt.

Der Veloverkehr wurde in der «Planungssynthese Seetal» weitgehend ausgeklammert, wobei dies bewusst geschah. So bestehen mit der laufenden Überarbeitung der kantonalen Veloplanung die Chance und die Möglichkeit, das Veloangebot für das Seetal bedarfsgerecht zu planen, schreiben die Experten. Dabei sollten für die Velonetzung die Infrastrukturelemente und der hinterlegte Ausbau des öV-Angebots für das favorisierte Szenario «Null+ / öV» verwendet werden.

Die Planung von Verkehrsinfrastruktur ist anspruchsvoll. So spielen bei Strassen- und Schienenverkehrsprojekten einerseits Form und Ausmass der Mobilitätsnachfrage hinein, andererseits auch technische Kapazitäten der Verkehrsträger. Angebot und Nachfrage sind wiederum von der Siedlungsentwicklung und von Mobilitätsbedürfnissen getrieben.

«Road Map» für das Gesamtsystem

Mit der Planungssynthese sind die Facharbeiten zu den Strassenplanungen abgeschlossen. Nun werden die Ergebnisse im politischen Prozess behandelt, damit die Umsetzung gemäss dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen angegangen werden kann. Die «Road Map» zur Ausgestaltung des Gesamtverkehrssystems im Seetal beinhaltet mehrere Entscheide. Wegweisend sind diejenigen zum Durchgangsbahnhof, die auch das langfristig mögliche Bahn-Angebot im Seetal und das nachgelagerte Busnetz beeinflussen werden. Diese Entscheide, die unter anderem Realisierung, Zeithorizont und Etappierungen betreffen, werden 2026 gefällt.

pd/sb

RATGEBER

Ein solider Jahresauftakt

Auch im neuen Jahr ist das Börsengeschehen massgeblich geprägt von der Zuversicht der Anleger. Angesichts der zähen Inflation sind baldige Zinssenkungen jedoch unwahrscheinlich. Der konjunkturelle Gegenwind hält somit an. Anlagetaktisch ist Vorsicht geboten.

Nach einem holprigen Start in den Januar tendierten die Aktienmärkte in der zweiten Monatshälfte über weite Strecken höher. Getrieben wurden sie von den Hoffnungen auf eine sanftere wirtschaftliche Landung sowie baldige Zinssenkungen der Notenbanken. Für den Swiss Market Index (SMI) resultierte Ende Januar ein Kursgewinn von 1.8 Prozent. Obenauf schweben die Valoren von Lonza und Richemont. Beide Unternehmen profitierten von soliden Geschäftszahlen. Darüber hinaus gehörten sie letztes Jahr zu den Verlierern im hei-

mischen Leitindex, wovon sich viele Börsianer ein gewisses Aufholpotenzial versprechen. Wenig gefragt waren die 2023 gut gelaufenen Zyklischer Geberit, Logitech und Sika. Sie büssten zwischen 7 Prozent und 13 Prozent ein. Für den EURO STOXX 50 Index ging es derweil um 2.8 Prozent nach oben, für den amerikanische S&P 500 Index um 1.6 Prozent. Letzterer kletterte im Monatsverlauf, getrieben von guten Wirtschaftsdaten und dem Hype um Künstliche Intelligenz, auf ein Allzeithoch.

Wegen der geopolitischen Risiken im Nahen Osten sowie der restriktiven Förderpolitik der OPEC tendierten die Ölpreise höher. Mit knapp 84 US-Dollar war das Fass der Nordseemärke Brent zeitweise so teuer wie letztmals im November 2023. Ebenfalls gefragt war Gold. Es profitiert dank seiner Qualitäten als Portfoliodiversifikator vom unsicheren

Marktumfeld. Unserer Meinung nach besteht beim Goldpreis mittelfristig noch Luft nach oben.

Hoffnung auf baldige Zinssenkungen schwindet

Beim Kampf gegen die Inflation erweist sich die letzte Meile als die anspruchsvollste. Der Grundtrend bei den Teuerungsdaten zeigt zwar in die richtige Richtung. Zuletzt nahm die Preisdynamik auf beiden Seiten des Atlantiks allerdings wieder zu. So stieg die Inflation in der Schweiz im Dezember von 1.4 Prozent auf 1.7 Prozent. In der Eurozone und den USA verteuerten sich die Konsumentenpreise um 2.9 Prozent respektive 3.4 Prozent (November: 2.4% bzw. 3.1%). Für die Notenbanken schränkt das den Handlungsspielraum ein. Entsprechend haben die Europäische Zentralbank (EZB) wie auch die US-Notenbank

Fed ihre Zinspause im Januar fortgesetzt. Insbesondere in Übersee dämpften die Währungshüter die Hoffnung der Marktteilnehmer auf baldige Zinssenkungen. Wir rechnen erst im Sommer damit. Die Schweizerische Nationalbank (SNB) könnte gar bis in den Herbst am derzeitigen Zinsniveau festhalten. Folglich flaut der Gegenwind für die Konjunktur vorerst nicht ab. Die damit verbundenen Unsicherheiten spiegeln sich am Kapitalmarkt. Nach dem Zinsrückgang Ende des vergangenen Jahres haben die Renditen im Januar über fast alle Laufzeiten wieder deutlich angezogen. So werfen 10-jährige Eidgenossen derzeit rund 0.8 Prozent ab, vergleichbare Anleihen aus Übersee fast 4 Prozent. Wir halten bei Obligationen vorerst an unserem taktischen Untergewicht fest. Innerhalb der Anlageklasse präferieren wir Emittenten mit hoher und mittlerer Kre-



Stefanie Notter
Individualkunden-
beraterin
Raiffeisenbank
Hitzkirchertal
Tel. 041 919 61 00

ditqualität sowie einer eher kurzen Duration. Sollten sich die Renditen weiter nach oben bewegen, könnten sich daraus aber Kaufopportunitäten ergeben.

RAIFFEISEN