

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (ZuMoLu)

Teilnehmerangaben:

Pro Bahn Zentralschweiz
St. Johannesstrasse 4
6300 Zug

Kontaktangaben:

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch
Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

73547

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	1.3 Parlamentarische Vorstösse	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer Es ist ein klarer Schwerpunkt auf die Reduzierung resp. Verlagerung zu legen. Der Modalsplit muss massiv zugunsten ÖV und FVV verschoben werden.	Im Bereich der Mobilität kann die grösste Wirkung zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Bereich des Strassenverkehrs bei Personenwagen erreicht werden; einerseits im besten Fall durch die Reduktion des MIV-Aufkommens und andererseits durch die Defossilisierung des verbleibenden MIV.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	2.1 Demografische Entwicklungen	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer Die demografischen Entwicklungen müssen bei den ÖV-Einrichtungen systematisch berücksichtigt werden. Ebenso ist das BehiG konsequent umzusetzen.	- Grösstes Wachstum ist bei Ü65; zu Berücksichtigen vor allem bei der Bahnhof- und Haltestellengestaltung und den Umsteigezeiten. Denn der Anteil von Personen mit weniger agiler persönlicher Mobilität wird wachsen. Nicht nur weil deren Bevölkerungsanteil wächst, sondern auch weil diese Bevölkerungsgruppe vermehrt bis ins höhere Alter und generell mehr Mobilitätsangebote konsumieren wird. - In absoluten Zahlen stärkstes Wachstum im Agglokern – gute Voraussetzungen für Modalsplit - Ein gutes Velowegnetz hilft ÖV, wenn damit bequemer Zugang zu Hubs ermöglicht wird
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	3.3 Umweltpolitische Herausforderungen	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer Schlüsselaussage! Alle Mengengerüste sind auf die umweltpolitischen Herausforderungen auszurichten (Verschiebung beim Modalsplit, siehe Begründung).	Gemäss dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern sind die vom Verkehr innerhalb des Kantons Luzern verursachten Treibhausgase bis 2050 auf null zu reduzieren, um die Klimaziele erreichen zu können. Auffällig: wg. des Charakters der Luzerner Landwirtschaft ist der Anteil des Verkehrs am CO2 vergleichsweise tiefer als im nationalen Durchschnitt... Die Treibhausgasemissionen des Verkehrs stammen grösstenteils aus dem Strassenverkehr. Von den rund 675'000 Tonnen CO2/Jahr ist der Personenverkehr für drei Viertel der CO2-Emissionen verantwortlich, der Güterverkehr (Last- und Lieferwagen) für einen Viertel. Vom Personenverkehr sind dabei 97 Prozent auf den MIV und lediglich 3 Prozent auf den öV zurückzuführen. Das betrachten wir als die Grundlage für die Mengengerüste und das ist auch die Grundlage für unsere Forderung nach einer massiven Verschiebung beim Modalsplit.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4 Verkehrspolitische Ziele	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer Wir unterstützen das Prinzip «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln» zu 100%!	der Antrag ist die Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.2 Ziele Gesellschaft	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer Zersiedelung stoppen/einschränken	Das unbegrenzte Wachstum muss reduziert, gestoppt werden. Kein neuer Strassenbau, nur bestehendes Strassennetz ausbauen/optimieren mit Busspuren, Velowegen, Über- und Unterführungen.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.3 Ziele Wirtschaft	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer Verlagerung des Schwerverkehrs (Lastwagen)	Schwerverkehr, insbesondere der Güter-Fernverkehr (Transit) verlagern auf Schiene. Cargo Sous Terrain (CST) im Auge behalten - siehe dazu auch das Gesetz UGüTG, welches vom Parlament im Dezember 2021 verabschiedet wurde.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.4 Ziele Umwelt	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer NettoNull 2050 ist gut, reicht aber nicht. Es ist auch bzgl. Modalsplit ein quantitatives Ziel zu setzen. Es kann nicht sein, dass unter dem schön klingenden Slogan «Dekarbonisierung des Verkehrs» der heutige PKW-Bestand einfach durch noch grössere, noch übermotorisiertere und noch schwerere Elektrofahrzeuge ersetzt wird. Zudem wird der CO2-Footprint über den ganzen Lebenszyklus nie Null sein. Heute muss ein Elektroauto zwischen 60'000 und 70'000 km fahren, bis die Netto-CO2-Emission (also inkl. grauer Energie) besser wird als bei einem Verbrenner. Die Eisenbahn als klimafreundlichstes Verkehrsmittel nach Fuss- und Veloverkehr (FVV) muss zum Rückgrat der Mobilität werden.	Die Kapazitätserweiterung durch ZBTII und DBL und weitere Schienenausbauten erlauben eine massive Verschiebung des Modalsplit. Auf Seite 52 ist das enorme Potential ersichtlich. Eher leichter zu realisieren ist diese Verschiebung im Agglomerationsgürtel Luzern und in der Region Sursee. Schwieriger dürfte es in den übrigen Regionen sein. Der bereits heute recht hohe Anteil von FVV und ÖV in der Stadt Luzern eröffnet die Chance für eine visionäre, weitgehend autofreie und ansonsten autoarme Fussgängerstadt. Dafür ist eine Renaissance der Strassenbahn (Tram) ernsthaft zu prüfen und eine Ausweitung der (Batterie)-Trolleybus Korridore. Alles muss bereit sein, wenn der Kapazitätssprung beim Hauptzubringer Eisenbahn kommt – der Eröffnung des DBL.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5 Ziele pro Raumtyp	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer Wir begrüssen grundsätzlich die Raumeinteilung und die daran angepasste Ausrichtung der Ziele.	Wir begrüssen grundsätzlich die Raumeinteilung und die daran angepasste Ausrichtung der Ziele.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	4.5.4 Ziele ländliche Räume mit kompakten Siedlungen	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer - Lückenschliessung Willisau-Nebikon im Bahnnetz ist anzugehen. - Reaktivierung Bahnverbindung Sursee-Triengen ist anzugehen. - Schliessungs-STOP! der Bahnhaltstellen Brittnau-Wikon / St. Erhard	Willisau und Nebikon sind als Raum mit dichter Besiedlung ausgewiesen – das Potential für eine Bahnverbindung vorhanden.(Wiggertalbahn). Wir verweisen auf den Bericht der Luzern Region West zum Korridor Wiggertal vom 9.10.2017 und die Zielsetzungen für Räume mit dichten Siedlungen (4.5.3). Pro Bahn fordert, dass dieser Lückenschluss im Bahnnetz nun angegangen wird. Sinnvoll ist auch die Reaktivierung der Bahnverbindung Sursee - Triengen und deren Verlängerung bis Schöffland ist ernsthaft zu prüfen. In diesem Zusammenhang soll auch die Idee einer dritten Schiene Schöffland - Aarau für eine direkte Bahnverbindung Sursee-Aarau geprüft werden. Unter diesem Aspekt sind auch die Pläne für eine Schliessung von bestehenden Bahnhaltstellen (Brittnau-Wikon und St. Erhard) ohne weitere Umstände zu begraben.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Gesamtverkehr	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer - Zersiedelung stoppen/einschränken - Vision Fussgängerstadt - Verlagerung des Schwerverkehrs (Lastwagen) auf die Schiene besonders der Güter- Fernverkehr	Das unbegrenzte Wachstum muss reduziert, gestoppt werden. Kein neuer Strassenbau, nur bestehendes Strassennetz ausbauen/optimieren mit Busspuren, Velowegen, Über- und Unterführungen. Für eine visionäre, zukünftige, autofreie Fussgängerstadt (Luzern) gehören für die Stadt/Agglo erneut die Strassenbahn (Tram) und (Batterie)-Trolleybus Korridore zur Mobilitätsstrategie.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Öffentlicher Verkehr	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer Luzern mit dem Durchgangsbahnhof Luzern als Verkehrsdrehscheibe im Zentralschweizer Schienennetz etablieren und die S-Bahn zum Rückgrat der regionalen Verkehrserschliessung entwickeln.	Das ist für Pro Bahn DIE zentrale Stossrichtung, mit dem Ziel Verschiebung des Modalsplits! Was fehlt: ein Übergangsprogramm für den schienengebundenen ÖV bis zur Eröffnung des DBL. Es sind zusammen mit der SBB ALLE denkbaren Möglichkeiten auszuloten, um a) die Kapazitäten auf der Schiene bis zur Eröffnung des DBL zu erhöhen b) die durch den Bau des DBL (und ZBT II) drohenden temporären Kapazitätseinschränkungen auf das absolute Minimum zu beschränken.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	Güterverkehr	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer Verlagerung des Schwerverkehrs (Lastwagen)	Schwerverkehr, insbesondere der Güter-Fernverkehr (Transit) verlagern auf Schiene. Cargo Sous Terrain (CST) im Auge behalten - siehe dazu auch das Gesetz UGüTG, welches vom Parlament im Dezember 2021 verabschiedet wurde.
Teil 1: Bericht ZuMoLu Vernehmlassungsbericht ZuMoLu	8.1 Programm Gesamtmobilität	Erfasst von: Pro Bahn Zentralschweiz A. Schafer Wir begrüßen das Programm Gesamtmobilität als zentrales Planungs-Instrument.	Wir verweisen auch auf unsere Stellungnahme zum öV-Bericht 2022-2025.

Übergeordnete Leitfragen

Thematik	Fragestellung	Getroffene Antwort
Gesamteindruck:	Sind Sie mit dem Inhalt und dem Aufbau des Vernehmlassungsentwurfs des Planungsberichts Zukunft Mobilität im Kanton Luzern grundsätzlich einverstanden?	Stimme zu
Vision und Ziele:	Unterstützen Sie die übergreifende Vision, die kantonsweit einheitlichen Ziele sowie die Ziele pro Raumtyp?	Stimme zu
Strategische Stossrichtungen:	Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, mit welchen Stossrichtungen die gesetzten Ziele erreicht werden sollen?	Stimme eher zu
Programm Gesamtmobilität:	Unterstützen Sie das neue Planungsinstrument Programm Gesamtmobilität und die damit verbundenen gesetzlichen Anpassungen?	Stimme zu