

## Angaben zur Stellungnahme

**Thematik:**

Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025: Vernehmlassung

**Teilnehmerangaben:**

Pro Bahn Zentralschweiz  
St. Johannesstrasse 4  
6300 Zug

**Kontaktangaben:**

Verkehrsverbund Luzern  
Seidenhofstrasse 2  
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: [info@vvl.ch](mailto:info@vvl.ch)  
Telefon: 041 228 47 20

**Teilnehmeridentifikation:**

60877

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 1.5	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Die Verschiebung des Modalsplits Richtung ÖV ist absolut zentral, um die Klimaziele zu erreichen. Die erneute Nichterreichung dieser Zielsetzung und der Gründe muss deshalb in den Fokus genommen werden!	Der ÖV und hier insbesondere die Schiene ist bzgl. CO2-Belastung dem mIV weit überlegen - und bei Berücksichtigung der grauen Energie auch dem E-mIV.
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 2.1	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Zu 2.1.2. 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.	Die unausgesprochene Kernaussage hier ist: der Modalsplit wird sich bis 2040 zugunsten des mIV entwickeln, weil es dort Ausbauten gibt, während auf der Schiene die Kapazität ausgeschöpft ist. Das kann nicht sein! Pro Bahn wird noch 2022 ein Massnahmenpaket für das Übergangsregime bis zur Inbetriebnahme von ZBT II und DBL präsentieren und den zuständigen Stellen unterbreiten
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 2.1	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Siehe Eintrag bei 2.1.2 Plus zusätzlich: ein Grund mehr, auf den Ausbau der Autobahn und den Bau des Bypass zu verzichten!	Zitat: Mit dem Bau des DBL (ab ca. 2030) wie auch des Bypasses (ab ca. 2025) sowie der Erweiterung des Autobahnanschlusses Emmen Nord (ab ca. 2026) werden voraussichtlich über mehrere Jahre teilweise erhebliche Einschränkungen für einen Teil des strassengebundenen ÖV entstehen.
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 2.1	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Pro Bahn plädiert für eine radikale Vereinfachung des Tarifsystems mit einem gesamtschweizerischen Einheitstarif und einer Halbierung der Ticketpreise. Allein mit der Reduzierung des ganzen Overheads des Tarifschungels lässt sich viel Geld sparen!	Das sagt schon alles, Zitat: Die Kunden empfinden das Tarifwesen als kompliziert und als grosse Zugangshürde zum ÖV [2]. Die heutige Tariflandschaft mit den regionalen Tarifverbänden (Zonentarif) und dem «Nationalen Direkten Verkehr» (Streckentarif) stösst insbesondere an den Schnittstellen zwischen Verbänden an Grenzen. Der Entwicklungsschwerpunkt Rotkreuz ist bspw. mit einem Ticket oder Abo des Tarifverbands Passepartout aktuell nur mit dem Bus erreichbar, nicht aber mit der Bahn.
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 2.2	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Bei der Planung rund um die Neugestaltung des Bahnhofareals im Zusammenhang mit dem Bau des DBL ist diese Erkenntnis striktestens zu berücksichtigen	Abb. 10 - Sehr gute Darstellung der Grundproblematik des Flächenverbrauches von ÖV und mIV. Noch krasser fällt dies beim Vergleich Schiene - Strasse aus. Leider bleiben die zahlenmässigen Zielsetzungen beim Modalsplit hinter dieser Erkenntnis zurück.
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 2.2	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Es braucht eine alle Bereiche umfassende Verkehrspolitik, um den Modalsplit substantiell und zeitgerecht zu verschieben! Und die Schiene ist das Rückgrat!	Zitat 2.2.3 Mit dem bisher erfolgten parallelen Ausbau der MIV- und öV-Kapazitäten werden die erwünschten Modalsplit-Verschiebungen, wie gezeigt, nicht eintreten. Es braucht einen Massnahmenmix aus Push- und Pull-Elementen, um die Verkehrsmittelwahl entsprechend der politisch geforderten Ziele zu beeinflussen. Neben den Massnahmen, welche die öV-Nutzung fördern (Pull, Anreiz) bräuhete es auch gleichzeitig Vorhaben, welche die MIV-Nutzung im Vergleich unattraktiver machen (Push, Druck). Erst in der Kombination von allen Handlungsebenen werden die besten Wirkungen erzielt.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 2.3.1	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Das bestehende Trolleybusssystem ist systematisch auszubauen!	Die Stadt Luzern hat den grossen Vorteil, dieses System nicht abgeschafft zu haben!
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 2.3.2	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Um den Quantensprung der Passagierfrequenzen nach Inbetriebnahme des ZBT II und des DBL zu bewältigen, sind Multimodale Mobilitätsformen neben der verbesserten Bedienung durch Busse (ohne lange Halte beim Bahnhof!) und einer optimierten Zugänglichkeit für Zufussgehende und Velofahrende der Schlüssel. Dies ist sorgfältig vorzubereiten.	DBL optimal nutzen von Beginn weg!
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 2.3.6	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Die verknüpfte Mobilität ist das anzustrebende System.	Nur damit können die Klimaziele und ein guter Modalsplit erreicht werden.
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 3.2	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Ziele bis 2025 werden vollumfänglich unterstützt!	Selbsterklärend
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 4.3.3	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Pro Bahn wird mit einem Massnahmenbündel für die Übergangszeit bis 2040 noch in diesem Jahr vorstellig werden	Nötig zur Zielerreichung
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 4.3.5	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Die Aufhebung bestehender Haltestellen ist ein NoGo! Die beiden genannten Haltestellen Brittnau-Wikon und St.Erhard-Knutwil sind beizubehalten. Insbesondere in Wikon sind allenfalls Schienenausbauten im Zusammenhang mit dem Projekt Planzer seriös abzuklären und allenfalls zu realisieren.	Brittnau-Wikon ist ein Entwicklungsgebiet und steht mit dem Projekt der Fa. Planzer vor einem Entwicklungsschub, der zumindest teilweise auf der Schiene abzuwickeln ist. Zudem setzt die Gemeinde Wikon erfreulicherweise auf ihren Bahnhof, was unbedingt zu unterstützen ist.
Rückmeldungen zum Entwurf des öV-Berichts 2022 bis 2025 Entwurf öV-Bericht 2022 bis 2025	Kapitel 4.4	Erfasst von: Martin Stuber Pro Bahn ZS Verweis auf Eintrag unter 2.1.4	ebd.

## Umfrage zur Zustimmung

Thematik	Fragestellung	Getroffene Antwort
Gesamteindruck	Sind Sie mit dem öV-Bericht als Ganzes (Inhalt und Darstellung) einverstanden?	
Ausgangslage (Kapitel 2)	Sind Sie mit der Darstellung der Ausgangslage (Kapitel 2) einverstanden?	
Zielzustand und Ziele (Kapitel 3)	Unterstützen Sie den Zielzustand 2050 und die daraus abgeleiteten Ziele bis 2025 (Kapitel 3)?	
Strategische Stossrichtungen (Kapitel 4)	Tragen Sie die kurz-, mittel- und langfristigen strategischen Stossrichtungen (Kapitel 4) mit?	
Fokusfrage Bikesharing als Verbundaufgabe (Kapitel 4.3.8)	Beurteilen Sie es als richtig, dass der VVL die Koordination und Finanzierung eines abgestimmten Bikesharing-Angebots nicht als Verbundaufgabe sieht (vgl. Kapitel 4.3.8)?	
Massnahmen und Finanzierung	Sind Sie mit den geplanten Massnahmen (Kapitel 5) und der darauf abgestimmten Finanzplanung für die Jahre 2022 bis 2025 (Kapitel 6) einverstanden?	