

## Stellungnahme Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

Die Stellungnahme wurde noch nicht übermittelt.

**Thematik:**

Programm Gesamtmobilität (PGM) 2027-2030

**Teilnehmerangaben:**

Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs  
Fabian Sebastian Spichtig  
Flurstrasse 4  
6030 Ebikon

**Kontaktangaben:**

Kanton Luzern  
Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: [buwd@lu.ch](mailto:buwd@lu.ch)  
Telefon: 041 228 51 55

**Teilnehmeridentifikation:**

203873

## A) Grundsätzliche Einschätzung der Vorlage

Mit der Vorlage bin ich grundsätzlich einverstanden.

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

### **Bemerkung:**

Pro Bahn Zentralschweiz begrüsst die Vorlage grundsätzlich, da sie erstmals eine verkehrsmittelübergreifende Planung im Kanton Luzern etabliert. Positiv werten wir der Fokus auf das 4V-Prinzip (Vermeiden, Verlagern, Vernetzen, Verträglich abwickeln) und das Ziel, den Modalsplit zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel zu verschieben.

#### 1. Finanzielle Priorisierung

- Kritik am Verteilschlüssel: Der Entwurf sieht vor, den Anteil der zweckgebundenen Mittel für den ÖV von 35% auf 10% zu senken und stattdessen den Strassenanteil auf 90% zu erhöhen. Auch wenn dies durch allgemeine Staatsmittel kompensiert werden soll, besteht das Risiko, dass der ÖV bei künftigen Sparpaketen verletzlicher ist.

- Finanzierungslücke: Es wird bereits im Dokument darauf hingewiesen, dass mit den aktuellen Mitteln ein wesentlicher Teil der geplanten Angebotsmassnahmen bis 2030 nicht sichergestellt ist.

#### 2. Pünktlichkeit und Infrastruktur

- Dringlichkeit der Busbeschleunigung: Luzern liegt bei der Bus-Pünktlichkeit im schweizweiten Vergleich an zweitletzter Stelle. Pro Bahn kritisiert, dass viele Busbeschleunigungsmassnahmen erst spät (nach 2030) realisiert werden sollen.

- Ressourcenkonflikt mit Grossprojekten: Es besteht die Sorge, dass personelle und finanzielle Ressourcen in Grossprojekte (wie Umfahrungen) fließen, anstatt die „zielkonformer“ Beschleunigungsmassnahmen für den ÖV voranzutreiben.

#### 3. Angebotsqualität

- Abhängigkeit von Bauphasen: Pro Bahn fordert, dass während der grossen Bauphasen (Bypass, Durchgangsbahnhof) die Pünktlichkeit und das Angebot ohne massive Verschlechterungen für die Fahrgäste aufrechterhalten werden.

Wir sind grundsätzlich einverstanden, fordern jedoch eine verbindliche Priorisierung von Busbeschleunigungsmassnahmen und eine rechtlich abgesicherte, langfristige Finanzierung des ÖV-Angebots, die nicht zugunsten des Strassenausbaus geschwächt werden darf.

**Die Vernehmlassungsbotschaft ist verständlich.**

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

**Bemerkung:**

Grundsätzliche Bewertung: Ja, mit Vorbehalten

Die Vorlage ist strukturell logisch aufgebaut und erläutert die Umstellung von bisherigen Einzelprogrammen auf ein integriertes Instrument. Pro Bahn betont, dass „Verständlichkeit“ nicht nur die Lesbarkeit, sondern auch die Transparenz der Konsequenzen für die Fahrgäste bedeutet.

Positive Aspekte der Verständlichkeit

- Klare Struktur: Der Bericht ist in einen Strategieteil (basierend auf Zumolu) und einen Massnahmenteil gegliedert, was die Einordnung erleichtert.
- Visualisierungen: Die Verwendung von Abbildungen zur Massnahmenbewertung und zur Einbettung in die kantonale Planung hilft, die komplexen Abhängigkeiten zu verstehen.
- Glossar: Fachbegriffe wie „Abgeltung“, „flächeneffiziente Verkehrsmittel“ oder „Mobility-Pricing“ werden für Laien erklärt.

Kritische Punkte aus Sicht der Fahrgäste

Pro Bahn bemängelt, dass bestimmte für die Kunden entscheidende Informationen trotz der formalen Verständlichkeit „versteckt“ oder unklar bleiben:

- Verschleierte Prioritäten: Obwohl das 4V-Prinzip (Vermeiden, Verlagern, Vernetzen, Verträglich abwickeln) als Kerngedanke genannt wird, zeigt die Massnahmenliste, dass viele ÖV-Projekte aufgrund finanzieller Engpässe in die Periode „Umsetzung offen“ verschoben wurden.
- Komplexität der Finanzierung: Die geplante Reduktion des zweckgebundenen ÖV-Anteils von 35% auf 10% bei gleichzeitiger Kompensation durch Staatsmittel ist zwar beschrieben, deren langfristige Sicherheit für den Laien aber schwer einzuschätzen.
- Pünktlichkeitsdefizit: Die Botschaft gibt offen zu, dass Luzern bei der Bus-Pünktlichkeit fast an letzter Stelle liegt. Pro Bahn findet, dass die „Verständlichkeit“ dieser Misere zwar gegeben ist, die vorgeschlagenen Lösungen (Busbeschleunigung) aber oft erst sehr spät realisiert werden sollen.

Die Botschaft ist formal gut verständlich und transparent in der Darstellung der Prozesse. Für die Bahnkunden ist sie jedoch ernüchternd, da sie klar aufzeigt, dass der finanzielle Spielraum für dringende Angebotsverbesserungen trotz neuer Strategie eng bleibt und das Auto bei der Mittelzuteilung weiterhin im Fokus steht.

## **B) Massnahmenprogramm Mobilität**

**Massnahmen Infrastruktur Mobilität**

Sind Sie mit den Stossrichtungen und der Zusammensetzung der Massnahmenliste «Beschlussperiode 2027-30» in der Beilage 1 im Grundsatz einverstanden?

- stimme zu  
 stimme eher zu  
 stimme eher nicht zu  
 stimme nicht zu

**Bemerkung:****1. Kritik an der Massnahmenliste (Beilage 1)**

Pro Bahn hinterfragt die Zusammensetzung der Liste kritisch, da der Fokus stark auf der Strasseninfrastruktur liegt:

- Geringer Anteil reiner ÖV-Projekte: Ein Grossteil der 143 Massnahmen in Beilage 1 sind Gesamtverkehrsmassnahmen oder dienen primär dem MIV.
- Verzögerung bei der Busbeschleunigung: Der Verbundrat stellt im Dokument bereits fest, dass die Realisierungszeitpunkte für Busbeschleunigungsmassnahmen zu weit in der Zukunft liegen. Pro Bahn ist ebenfalls dieser Meinung, da ohne diese Massnahmen die Betriebskosten steigen und die Attraktivität sinkt.
- „Option Beginn Realisierung“: Viele Massnahmen in Beilage 1 sind lediglich als Option markiert und werden bei finanziellen Engpässen aufgeschoben.

**2. Widerspruch zwischen Strategie und Umsetzung**

Obwohl die Strategie das 4V-Prinzip (Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich abwickeln) propagiert, sieht die reale Umsetzung laut Dokument anders aus:

- Ressourcenbindung durch Grossprojekte: Pro Bahn bemängelt, dass personelle und finanzielle Ressourcen in die Planung von Umfahrungen (z. B. Eschenbach, Wolhusen) fliessen, anstatt den ÖV prioritär zu behandeln.
- Pünktlichkeitskrise: Es wird explizit erwähnt, dass Luzern bei der Bus-Pünktlichkeit im schweizweiten Vergleich an zweitletzter Stelle steht. Die Massnahmenliste in Beilage 1 bietet aus Sicht der Fahrgäste keine ausreichend schnelle Abhilfe für dieses „dringende“ Problem.

**3. Finanzielle Bedenken**

Pro Bahn sieht die langfristige Finanzierung des ÖV-Angebots als gefährdet ansehen:

- Anpassung des Verteilschlüssels: Die geplante Senkung des ÖV-Anteils an den zweckgebundenen Verkehrssteuern von 35% auf 10% werten wir als strategisches Risiko, auch wenn eine Kompensation durch Staatsmittel versprochen wird.
- Ungesicherter Angebotsausbau: Für das Paket AggloMobil 4 (z. B. Halbstundentakt Luzern-Engelberg) ist die Finanzierung aktuell teilweise noch nicht gesichert.

Wir sind mit der Massnahmenliste nicht einverstanden, solange die dringend benötigten Infrastrukturen für die Busbeschleunigung nicht massiv prioritär behandelt werden. Es ist nicht hinnehmbar, dass Luzern bei der Pünktlichkeit das Schlusslicht bildet, während Ressourcen in Vorprojekte für neue Umfahrungsstrassen fliessen.

**öV-Angebot**

**Sind Sie mit den öV-Angebotsmassnahmen im Grundsatz einverstanden?**

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

**Bemerkung:**

**1. Finanzielle Unsicherheit und Kürzungen**

- Nicht gesicherte Finanzierung: Pro Bahn bemängelt, dass die Finanzierung eines wesentlichen Teils der für 2027–2030 geplanten Angebotsmassnahmen derzeit nicht sichergestellt ist.
- Kürzung des zweckgebundenen Anteils: Die Reduktion der zweckgebundenen Mittel für den öffentlichen Verkehr von 35% auf 10% würde als strategisches Risiko gewertet, selbst wenn eine Kompensation durch allgemeine Staatsmittel versprochen wird.
- Abweichung vom Bedarf: Der Verbundrat beantragte für den Finanzplan 2026–2029 bereits höhere Beiträge, als schlussendlich berücksichtigt wurden, was Spielräume für Angebotsverbesserungen einschränkt.

**2. Pünktlichkeit als ungelöstes Kernproblem**

- Mangelnde Busbeschleunigung: Pro Bahn kritisieren, dass dringend nötige Infrastrukturmassnahmen zur Busbeschleunigung im Programm oft zu spät (nach 2030) realisiert werden sollen.
- Schlusslicht bei der Qualität: Angesichts der Tatsache, dass Luzern bei der Bus-Pünktlichkeit im schweizweiten Vergleich an zweitletzter Stelle steht, fordert Pro Bahn, dass Angebotsausbau ohne pünktliche Infrastruktur wirkungslos bleibt.
- Zusatzkosten durch Stau: Da Busse im Stau stehen, müssen zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, um den Fahrplan zu stabilisieren, was Mittel bindet, die eigentlich für den Angebotsausbau (mehr Linien/Takte) gedacht wären.

**3. Bewertung der Massnahmenpakete**

- Zustimmung zu AggloMobil 4: Die geplanten Verbesserungen im Rahmen von AggloMobil 4 (z. B. zusätzliche Durchmesserlinien und der Halbstundentakt Luzern–Engelberg) werden begrüsst, sofern sie tatsächlich finanziert werden.
- Kritik an der Flexibilität: Das System, zusätzliche Massnahmen im Umfang von 20% als „Puffer“ einzuplanen, könnte als Eingeständnis gewertet werden, dass viele Projekte aufgrund fehlender Infrastruktureife ohnehin verzögert werden.

Pro Bahn Zentralschweiz kann den Angebotsmassnahmen im Grundsatz nicht zustimmen, solange deren Finanzierung auf wackeligen Beinen steht und die Infrastruktur zur Busbeschleunigung nicht massiv prioritär behandelt wird. Ein theoretisch schöner Fahrplan nützt den Fahrgästen nichts, wenn die Busse aufgrund fehlender Priorisierung im Stau stehen und Anschlüsse verpasst werden.

**Drei Programmpakete (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velonetzplanung sowie Strassenabwasserbehandlung)**

**Sind Sie mit den drei Programmpaketen (Behindertengleichstellung, Umsetzung Velonetzplanung sowie Strassenabwasserbehandlung) im Grundsatz einverstanden?**

- stimme zu
- stimme eher zu
- stimme eher nicht zu
- stimme nicht zu

**Bemerkung:**

**1. Programmpaket Behindertengleichstellung (BehiG)**

- Grundhaltung: Starke Unterstützung. Das ist aus Fahrgastsicht das wichtigste Paket.

- Kritikpunkt: Pro Bahn bemängelt, dass die gesetzliche Umsetzungsfrist bereits Ende 2023 abgelaufen ist. Dass erst rund 300 von über 900 Haltekanten saniert sind und über 600 noch ausstehen, würde als klares Versäumnis gewertet.

- Forderung: Die Organisation verlangt, dass die Mittel für dieses Paket (geplante 41 Millionen Franken bis 2030) unter keinen Umständen gekürzt werden dürfen, um die Barrierefreiheit endlich flächendeckend zu gewährleisten.

**2. Programmpaket Umsetzung Velonetzplanung**

- Grundhaltung: Grundsätzliche Zustimmung. Pro Bahn befürwortet die Förderung der kombinierten Mobilität (Velo und ÖV).

- Vorbehalt: Es besteht oft ein Nutzungskonflikt um den knappen Strassenraum zwischen Busspuren und Radwegen.

- Forderung: Pro Bahn drängen darauf, dass der Ausbau des Velonetzes (geplante 10 Millionen Franken bis 2030) nicht zu Lasten der Pünktlichkeit des strassengebundenen ÖV gehen darf. Die Netze sollten so geplant werden, dass sie den ÖV ergänzen (z.B. sichere Abstellplätze an Bahnhöfen), statt ihn zu behindern.

**3. Programmpaket Strassenabwasserbehandlung (SABA)**

- Grundhaltung: Neutral bis kritisch. Dieses Paket dient primär dem Umweltschutz und ist eine gesetzliche Pflichtaufgabe.

- Kritikpunkt: Aus Sicht der Fahrgäste binden diese Massnahmen finanzielle Mittel (geplante 3 Millionen Franken für 2027–2030, langfristig aber ein enormer Bedarf), die nicht direkt in die Verbesserung des Verkehrsangebots fliessen.

- Befürchtung: Pro Bahn kritisiert, dass der Bau von ca. 300 Anlagen über die nächsten 20 Jahre Ressourcen bindet, die dringender für die Busbeschleunigung benötigt würden.

Wir sind mit den Programmpaketen im Grundsatz einverstanden. Wir fordern jedoch eine massive Beschleunigung bei der Behindertengleichstellung, da der Kanton hier bereits im Verzug ist. Zudem dürfen die Investitionen in die Velonetzplanung und Abwasserbehandlung nicht dazu führen, dass die für die Fahrgäste überlebenswichtigen Projekte zur Busbeschleunigung weiter aufgeschoben werden."

**Drei Sammelrubriken (Mobilitätsplanung und -steuerung, Anpassungen Infrastrukturen sowie Vorhaben Dritter**

Sind Sie mit den drei Sammelrubriken (Mobilitätsplanung und -steuerung, Anpassungen Infrastrukturen sowie Vorhaben Dritter) im Grundsatz einverstanden?

- stimme zu  
 stimme eher zu  
 stimme eher nicht zu  
 stimme nicht zu

**Bemerkung:**

1. Rubrik: Mobilitätsplanung und -steuerung

- Zustimmung: Diese Rubrik wird positiv gewertet, da sie nicht-infrastrukturelle Aufgaben wie Studien, Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement umfasst.
- Forderung: Pro Bahn verlangt, dass die Mittel hier verstärkt für das Mobilitätsmanagement und die ÖV-Priorisierung (z. B. intelligente Lichtsignalsteuerungen) eingesetzt werden, um die Effizienz des Gesamtsystems zu steigern.
- Kritikpunkt: Es muss sichergestellt werden, dass diese Rubrik nicht für reine MIV-Studien genutzt wird, sondern primär die Verkehrsverlagerung unterstützt.

2. Rubrik: Anpassungen Infrastrukturen

- Bedingte Zustimmung: Diese Rubrik ermöglicht es, rasch auf Mängel in der Verkehrssicherheit oder im Lärmschutz zu reagieren.
- Vorbehalt: Aus Fahrgastsicht ist entscheidend, dass hierunter auch kurzfristige Busbeschleunigungsmassnahmen fallen.
- Befürchtung: Pro Bahn kritisiert, dass „Sofortmassnahmen“ oft als Ersatz für fehlende langfristige Investitionen in die ÖV-Infrastruktur herhalten müssen, weil die grossen Projekte in der Priorisierung nach hinten verschoben wurden.

3. Rubrik: Vorhaben Dritter

- Starke Unterstützung: Diese Rubrik ist für Pro Bahn besonders wichtig, da sie die Mitfinanzierung von Bushubs und Verkehrsdrehscheiben der Gemeinden ermöglicht.
- Positiver Aspekt: Dass der Kanton hierfür jährlich beträchtliche Mittel (ab 2028 ca. 10 Millionen Franken) vorsieht, wird als zentraler Beitrag zur Vernetzung der Verkehrsmittel gewertet.
- Forderung: Die Organisation würde darauf drängen, dass diese Mittel unbürokratisch fliessen, um attraktive Umsteigepunkte zu schaffen und so die Reiseketten für Fahrgäste zu optimieren.

Pro Bahn Zentralschweiz ist mit den drei Sammelrubriken einverstanden, da sie die nötige Flexibilität für eine moderne Mobilität bieten. Wir fordern jedoch, dass innerhalb der Rubriken die Busbeschleunigung und die Attraktivierung der Umsteigeknoten gegenüber Strassenanpassungen für den Autoverkehr konsequent priorisiert werden.“

**Text-Rückmeldungen**

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zur Beilage 1		Keine Antwort	Keine Antwort
Konkrete Anträge zum öV-Angebot		Keine Antwort	Keine Antwort

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Konkrete Anträge zu den Programmpaketen		Keine Antwort	Keine Antwort
Konkrete Anträge zu den Sammelrubriken		Keine Antwort	Keine Antwort
C) Allgemeine Würdigung und weitere Bemerkungen sowie Anträge		Keine Antwort	Keine Antwort