



## Postulat

### 20/21 betreffend Push and Pull-System zur ÖV-Förderung und Entlastung unserer Strassen

#### I. Ausgangslage

Unsere Strassen mögen den Verkehr nicht mehr schlucken. Die Folge sind der zum Alltag gewordene Stau und eine starke Belastung für die Anwohner und unsere Umwelt. Gleichzeitig sind Strassenausbauprojekte in der Stadt und Agglomeration Luzern nicht mehr mehrheitsfähig. Das zeigt der Widerstand gegen die Spange Nord in der Stadt Luzern, aber auch das Postulat 11/21, welches ein Verzicht auf die Umfahrung Emmen Dorf fordert und von mehr als der Hälfte der Einwohnerrät\*innen unterzeichnet wurde. Eine andere Lösung muss her. Und dies kann nur der Verzicht auf das Auto sein. Unsere Bevölkerung muss sich vermehrt mit dem ÖV, dem Fahrrad oder zu Fuss fortbewegen.

Dies hat grundsätzlich auch der Kanton erkannt. Dazu hat er behördenverbindliche Ziele festgelegt. Das Hauptziel ist die Verlagerung des Verkehrs vom MiV auf den ÖV. Konkret heisst das: In der Agglomeration muss im Modalsplit der ÖV-Anteil 30 % betragen. Aktuelle Zahlen sind noch nicht vorhanden. Zuletzt war er (vor Corona) sogar sinkend und betrug je nach Quelle noch maximal 20 %. Der Anteil von 30 % sollte bereits 2017 erreicht werden. Das Ziel wurde dann auf 2021 verschoben. Eine Steigerung um 50 % klingt ambitioniert. Bei einem Blick zu vergleichbaren Städten sieht man, dass das Gegenteil der Fall ist. Auch mit einem ÖV-Anteil von 30 % wäre die Agglomeration Luzern noch weit von der Spitze entfernt.

Eine spannende Aussage des Kantons aus seinem ÖV-Bericht 2018 – 2021 lautet: "Die Ziele können ohne Push nicht erreicht werden". Was heisst das: Bis jetzt wurde praktisch nur in "Pull" investiert und das "Push" vernachlässigt.

#### I.II. Pull

Unter "Pull", oder auf Deutsch "Ziehen", sind alle Massnahmen zusammengefasst, welche den ÖV attraktiv machen, sprich die Bevölkerung anziehen. Dazu muss das ÖV-Angebot attraktiver als das eigene Auto sein. Dazu gehören beispielsweise gute, schnelle und möglichst direkte Verbindungen, kurze Umsteigezeiten, genügend Kapazität mit Sitzplätzen, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Im Idealfall bin ich mit dem ÖV schneller von zu Hause am Arbeitsplatz.

#### I.III. Push

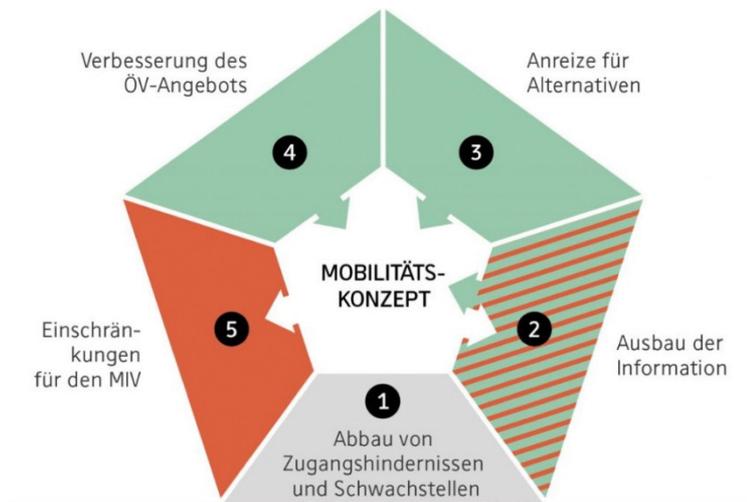
Auch "Push" stammt aus dem Englischen und heisst auf Deutsch "Stossen". Bildlich vorgestellt: Die Bevölkerung wird auf den ÖV gestossen. Dazu gehören Massnahmen die zum Umsteigen motivieren oder zwingen. Es sind Massnahmen die von Hausbesitzern oder Arbeitgebern alleine, oder zusammen mit den Behörden, wie beispielsweise dem Verkehrsverbund Luzern

(VWL) ergriffen werden. Mögliche Anreize sind Job-Abos, Ausrichtung der Arbeitszeit auf den ÖV, Gutscheine für den Kauf eines E-Bikes, attraktive zentrale Veloparkplätze, oder ein Car-sharing-Angebot. Auf der anderen Seite kann das Parkplatzangebot eingeschränkt werden oder gar ein Autoverbot ausgesprochen werden, wie dies das Luzerner Kantonsspital kennt.

Die Push-Massnahmen werden am besten in einem Mobilitätskonzept erarbeitet. Solche Mobilitätskonzepte verlangt die Gemeinde Emmen mittlerweile bei Bebauungsplänen. Aktuelle Beispiele sind die Bebauungspläne Sonne und Alte Kanzlei. Das ist wichtig und richtig.

Wie das "Push" gehen kann, zeigt die Klinik St. Anna in Luzern mit ihrem Mobilitätskonzept.

Es ist ein Mix aus Anreizen, Attraktivierung und Verboten. So gibt es beispielsweise ÖV-Gutscheine für Mitarbeitende, die auf das Auto verzichten, das ÖV-Angebot wurde besser auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden angepasst, aber es gab auch ein Autoverbot für Mitarbeitende die nah wohnen. Rund 75 % der Mitarbeitenden verzichten heute auf das Auto und der Parkplatzbedarf konnte halbiert werden. Dies ist nur eines von vielen positiven Beispielen.



Quelle: <https://www.metron.ch/projekte/mobilitaetskonzept-klinik-st-anna/>

### I.III. Fazit

Fürs "Push" wurde bisher, ausser ein paar Leuchtturmprojekte, wenig gemacht, fürs "Pull" wohl auch teilweise das Falsche. Das zeigt der heimlich vollzogene Strategiewechsel beim Kanton. Noch vor wenigen Jahren kürzte man Strecken ein, sorgte dafür, dass man mehr Umsteigen muss, verärgerte damit die ÖV-Benutzer und machte den ÖV so teilweise unattraktiv. Nun spricht man von Durchmesserlinien die mühsames Umsteigen verhindern sollen. So beispielsweise die neue Linie 3 zwischen Würzenbach-Spital-Littau oder eine direkte Verbindung zwischen dem Seetalplatz und dem Spital. Höchste Zeit also, Emmen Dorf wieder direkt mit dem Zentrum der Stadt Luzern zu verbinden.

### II. Forderungen

Am und um den Seetalplatz entstehen in den nächsten Jahren tausende Arbeitsplätze und Wohnungen. Jetzt muss vorgespurt werden, dass diese zigtausend Menschen täglich, mit dem ÖV oder dem Velo, nach Emmenbrücke und von Emmenbrücke weg pendeln. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um ein attraktives ÖV-Angebot aufzugleisen, das "Pull" so zur Verfügung

zu stellen, wie es die zukünftigen Pendler brauchen. Zürich hat das im Glatttal eindrücklich gezeigt. Vor der Ansiedelung von Firmen wurde die Glattalbahn gebaut. Ein attraktives ÖV-Angebot war da, als die Pendler kamen. Und dieses wird heute rege benutzt. Dies muss das Vorbild sein.

Werden die Massnahmen erst später ergriffen, müssen die Pendler vom Auto auf den ÖV oder das Velo umgewöhnt werden, was viel schwieriger ist.

Die Perrons des Bahnhofs werden bereits dieses Jahr angepasst und Interregio-Züge könnten halten. Hinzu kommt das Wachstum der Passagierzahlen. Diese haben bereits im Jahr 2019 die Zahlen überschritten, die ab 2030 prognostiziert werden. Emmen, mit dem Bahnhof Emmenbrücke, ist die zweitgrösste Stadt der Zentralschweiz. Zürich-Oerlikon hat weniger Einwohner und hat eine vergleichbare Distanz zum Hauptbahnhof Zürich, dass dort jeder Zug hält, ist unbestritten. Der komplette Ausbau ist erst per Eröffnung des Tiefbahnhofs Luzern im Jahr 2040 vorgesehen. In einem ersten Schritt macht es Sinn, wenn die Interregio-Züge zwischen Basel und Luzern, sowie Bern und Luzern in Emmenbrücke halten. Die Fernverkehrszüge Inter-City und Euro-City folgen dann mit dem Komplettausbau 2040. Es kann nicht zielführend sein, mit jeglichen Verbesserungen bis 2040 zu warten. Die Probleme sind jetzt aktuell und die Menschen ziehen ab 2023 am Seetalplatz ein.

Dass es nur mit der Schaffung des Angebots, dem "Pull", nicht funktioniert, haben die letzten zehn Jahre bewiesen. Dies hat auch der Kanton, wie bereits ausgeführt, erkannt. Es braucht Mobilitätskonzepte. Sie sollen Anreize und die Voraussetzungen für den Verzicht auf den MiV schaffen. Sind die Voraussetzungen geschaffen, aber die Anreize greifen nicht, sollen Einschränkungen/Verbote zur Anwendung kommen. Für die Mobilitätskonzepte verantwortlich sind die Arbeitgeber, Immobilienbesitzer und der Verkehrsverbund Luzern.

Die Mobilitätskonzepte sind für die Gemeinde Emmen kostenneutral zu gestalten. Zur Begründung: Die Gemeinde Emmen leistet an den ÖV jährlich einen Investitionskostenbeitrag in der Höhe von rund CHF 1.3 Mio. Zudem bezahlt die Gemeinde Emmen pro einsteigende Person. Die öffentlichen Massnahmen sollen aus diesen Beiträgen finanziert werden.

Die Gemeinde Emmen bezahlt pro ÖV-Halt, andererseits aber auch wie erwähnt pro einsteigende Person. Mit dem Kanton Luzern kommt ein grosser Arbeitgeber nach Emmen, der aber steuerlich befreit ist. Es ist zu hoffen, dass dadurch ein paar Mitarbeitende auch gleich nach Emmen ziehen, aber das darf man nicht erwarten, sprich kalkulieren. Für Emmen entstehen aber wie ausgeführt durch die ÖV-Benutzung dieser Mitarbeitenden teils hohe Kosten. Die Gemeinde Emmen soll deshalb prüfen, inwieweit eine Abwälzung dieser Kosten gesetzlich zulässig und möglich ist. Wenn dies möglich und zulässig ist, soll dies bei all diesen Organisationen umgesetzt werden.

Die CVP Emmen stellt folgende Forderungen:

II.I Der Gemeinderat fordert von allen kantonalen Behörden die Einhaltung der behördenverbindlichen Ziele ein.

II.II Pull: Bereits auf den nächsten Fahrplanentwicklungsschritt 2025 – 2028, wird der Bahnhof Emmenbrücke aufgewertet und es werden Interregio-Halte eingeführt.

II.III Push: Die Gemeinde Emmen verlangt von Arbeitgebern und Immobilienbesitzern verbindliche Mobilitätskonzepte.

II.III.I Bei neuen Projekten, insbesondere denen die zum Entwicklungsschwerpunkt Emmenbrücke Süd/Luzern Nord gehören, erfolgt die Umsetzung der Mobilitätskonzepte per Bezugsdatum.

II.III.II In der restlichen Gemeinde: Bei Arbeitgebern mit über 50 Mitarbeitern per 2025, bei bestehenden Überbauungen per 2028.

II.IV Organisationen, die in Emmen keine Steuern bezahlen, weil sie von der Steuerpflicht befreit sind, sollen unter Einhaltung der gesetzlichen Möglichkeiten, nach dem Verursacherprinzip, der Gemeinde Emmen einen angemessenen Beitrag an die ÖV-Kosten leisten.

Emmenbrücke, 26. Mai 2021

Im Namen der CVP/JCVP Fraktion

Christian Meister

Edmund Schubert

Andreas Roos

Franziska Magron