

Die Mobilität fordert heraus

HOCHDORF Der regionale Entwicklungsträger «Idee Seetal» hat letzte Woche zum diesjährigen Forum Politik eingeladen. Drei Referenten äusserten sich zum Grundbedürfnis Mobilität mit Bezug zum Seetal. Der Anlass mit rund 60 Teilnehmenden wurde durch Lea Bischof-Meier moderiert.

von Daniel Schmuki

Dass uns die Mobilität fordert, stellte Lea Bischof-Meier, Leiterin Netzwerk Politik des Gemeindeverbands «Idee Seetal» und Moderatorin des Abends, gleich zu Beginn der Veranstaltung faktisch in den Raum des Kulturzentrums Braui. Der Einladung zum Thema «Mobilität der Zukunft» waren Vertreterinnen und Vertreter der kantonalen Verwaltung, der Industrie und des Gewerbes, von Transportunternehmen sowie aus der Politik gefolgt. Die Thematik sei mit vielen Assoziationen verbunden, leitete die Moderatorin ein. So hätten Entwicklung und Wachstum, konkret in Form von Firmenansiedlungen, dann aber auch Bedürfnisse der jüngeren Generation Y sowie der jungen Gen Z und Alpha Einfluss auf Mobilitätskonzepte und Verkehrssysteme. Im Titel der Veranstaltung wurde denn auch gleich die Frage aufgeworfen, wie die Mobilität zu gestalten sei: autolos, autonom, postfossil, vernetzt und wertneutral? Drei Referenten sollten die Frage als Anregung für ihre jeweiligen Gedanken aufnehmen.

Kantonale Entwicklungen und Planungssynthese

Gregor Schwegler, Kantonsingenieur, ging unter dem Titel «Intelligent vernetztes Verkehrssystem und differenzierte Bedürfnisse in den Regionen» auf angebots- und nachfrageseitige Aspekte ein. Vorab erfordere eine zunehmende Mobilitätsnachfrage in einem bestimmten geografischen Raum und bei gegebenem System die effizientere Nutzung bestehender Infrastruktur. Der Kanton berücksichtigt diesen Grundsatz in seinem aktuellen Planungsbericht 2023–2026 über die Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht), im Bauprogramm 2023–2026, im Velo- sowie dem Güterverkehrskonzept und auch in der Gesamtverkehrsstudie mit dem geplanten Durchgangsbahnhof in Luzern. Dieser Bahnhof zählt zu den zwei Schlüsselprojekten für das Seetal, da erst seine Realisierung den Viertelstundentakt der Seetalbahn ermöglichen werde. Das zweite für das Seetal zentrale Projekt ist der Bypass Luzern, der die Erreichbarkeit der Zentralschweiz sowie von Stadt und Agglomeration, den Verkehrsfluss und die Sicherheit verbessern soll. Der Luzerner Regierungsrat geht die Herausforderungen bei der Mobilität mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu)» an. Der entsprechende Planungsbericht ist für den 20. März zur Beratung im Kantonsrat angesetzt.

Schwegler führte aus, dass die langfristige Verkehrsentwicklung von verschiedenen Faktoren geprägt sei: dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachs-



Die selbständige Fortbewegung von Fahrzeugen ist heutzutage bereits möglich. Foto Daniel Schmuki

tum, der Verlagerung der Mobilität in die Freizeit, der Digitalisierung und dem Teilen respektive gemeinsamen Nutzen von Verkehrsträgern. Daraus ergeben sich unterschiedliche Herausforderungen, so zum Beispiel die Bodenversiegelung, die durch neue Umfahrungsstrassen entsteht und wiederum klimatische Effekte habe. Dann aber auch die finanziellen Aspekte, die gerade bei Infrastrukturbauten stark ins Gewicht fallen. Aus diesen Gründen sei der Ausbau des Verkehrsnetzes nur angebracht, falls er wirklich nötig sei. Alternativ könnten bestehende Verkehrsträger intelligent vernetzt werden, damit das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort eingesetzt werde. Dadurch liesse sich auch das Verkehrsaufkommen reduzieren.

Mit Blick auf das Seetal ging der Kantonsingenieur näher auf die verschiedenen Varianten ein, die in den einzelnen Ortschaften – vorab Eschenbach, Ballwil und Hochdorf – für die Planungssynthese Seetal mitgenommen wurden. Entsprechende Facharbeiten sollen nun bis in den Sommer abgeschlossen sein, damit im Herbst Empfehlungen an die Politik erfolgen können. Der Regierungsrat dürfte in rund einem Jahr über die langfristig angelegte Planungssynthese Seetal entscheiden. Kurzfristig ist das Konzept zum Verkehrsmanagement zur Förderung des öffentlichen Verkehrs von Relevanz. Geplant sind hier beispielsweise elektronische Busspuren, die den öffentlichen Verkehr bevorzugen.

Anliegen seitens «Idee Seetal»

Der Gastgeber des Abends, der Gemeindeverband «Idee Seetal», nutzte die Gunst der Stunde und knüpfte mit einem klaren Votum an die Ausführungen von Georg Schwegler an. Raimund Wenger, Leiter Netzwerk Lebensraum des Verbands, äusserte grosse Bedenken, dass eine Verlagerung der Verkehrsströme an Orte entstehen könnte, die aktuell kaum von Verkehr betroffen seien. Auch sei trotz des kurzfristig angelegten Verkehrsmanagements zur öV-Förderung langfristig nur eine

geringe Verlagerung auf den öV zu erwarten. Verbandspräsident David Affentranger sagte gegenüber dem Kantonsvertreter mit Herzblut, dass bei der Betrachtung des Seetals unbedingt auch «über die Berge» geschaut und nicht nur auf die Hauptachse fokussiert werden solle. Schwegler nahm dies als konstruktiven Input für die weiteren Arbeiten mit, wollte sich aber nicht an Ort und Stelle dazu äussern.

Versuchsobjekt Modellstadt

Andreas Herrmann, Professor am Institut für Mobilität der Universität St. Gallen, betitelte seinen Vortrag mit «Weg vom Auto ist nicht der richtige Weg». Mit einigen eindrücklichen Fakten vermochte er gleich die Aufmerksamkeit des Publikums zu gewinnen: So werden inklusive Standzeiten durchschnittlich 99 Prozent der Autositze nicht benutzt, dienen also keiner Beförderung einer Person, was äusserst ineffizient sei. Zudem seien Automobile in den letzten Jahrzehnten immer grösser geworden und beanspruchen immer mehr Platz. Natels und Laptops hingegen hätten sich kontinuierlich verkleinert. Eine Entwicklung, die unweigerlich die Frage aufwerfe, was in der Automobilindustrie schiefgelaufen sei. Dennoch

gestalte sich der Verzicht auf den Personenkraftwagen gesamtwirtschaftlich als sehr schwierig, denn dieses Verkehrsmittel absorbiere nach wie vor eine grosse Menge der Verkehrskapazität. Es besteht ein klassischer Lock-in-Effekt.

Herrmann wies ebenfalls darauf hin, dass Infrastrukturprojekte enorm viel Kohlendioxid (CO₂) freisetzen, bei der ökologischen Beurteilung eines Verkehrsmittels in der Regel aber nur der direkte CO₂-Ausstoss der Antriebstechnik betrachtet werde. Eine Lösung könnte daher sein, die Mobilität zu reduzieren, indem zum Beispiel Städte in Städten entwickelt werden. Damit liesse sich ein Grossteil der Pendlerströme eliminieren, womit der Ausbau bestehender und die Erstellung neuer Infrastruktur obsolet wäre. Professor Herrmann schloss mit dem Gedanken, dass eine bestehende Stadt als Modell dienen könnte, in der alle verkehrstechnischen Trends berücksichtigt werden: Mikromobilität, autonomes Fahren, eine einzige App für Verkehrsdienste und auch freie Parkplätze, die ihre Verfügbarkeit signalisieren, womit sich der Suchverkehr reduzieren liesse. Ziel sei, bestehende Infrastruktur intelligent zu nutzen.



Im Fokus des diesjährigen Forum Politik (von links): Lea Bischof-Meier (Moderatorin), die drei Referenten Andreas Herrmann, Gregor Schwegler und Aschi E. Schmid sowie Roger Brunner (Geschäftsleiter «Idee Seetal»). Foto Idee Seetal

Umfahrungsstrassen und Veloschnellrouten

Das letzte Referat hielt Aschi E. Schmid, Mobilitäts- und Verkehrsexperte. Er sprach zum Thema «Es braucht ein Umdenken in der Bevölkerung». Dabei setzte er gegenüber seinen Vorrednern noch stärker die Mobilitätsbrille des Seetals auf. In Anlehnung an David Affentrangers Votum meinte er, dass Tal- und Hügelmündungen nicht dieselben Bedürfnisse haben. So sei der motorisierte Individualverkehr vorwiegend auf der Hauptachse im Tal das Problem, in den Hügelmündungen hingegen mangle es an einem ausreichenden öV-Angebot. Auch das System Taxito laufe nicht optimal, weil nur wenige die Bereitschaft haben, fremde Menschen in ihrem Auto mitzunehmen.

Schmid ging auf eine Umfrage ein, die «Idee Seetal» initiiert hatte und sowohl bei der Wirtschaft als auch bei der Bevölkerung durchgeführt wurde. Beide dieser Parteien erachten den Ausbau des öV als wichtig. Ein grosser Teil der Mitarbeitenden im Seetal komme aus der Region, weshalb nachhaltige Verkehrskonzepte mit dem Velo durchaus Erfolg haben könnten. Die Verkehrsqualität insgesamt werde als ganz gut erachtet, auch wenn sich die Wirtschaft ein etwas besseres Strassenangebot und mehr zentrale Parkmöglichkeiten wünsche, während sich die Bevölkerung ein optimiertes öV-Angebot und aufgewertete Ortskerne mit attraktiven Fusswegen erhoffe.

Umfahrungsstrassen werden von Wirtschaft und Bevölkerung mehrheitlich als sinnvoll erachtet. Auch Veloschnellrouten zwischen den Dörfern seien essenziell. Eine zentrale Erkenntnis aus dem Datenmaterial sei für Aschi E. Schmid, dass die Mobilitätsprobleme im Seetal stark hausgemacht seien. So stamme ein grosser Teil der Verkehrsbelastung in den südlichen Seetaler Gemeinden vom Durchgangsverkehr der nördlichen Region.

Vorbild Luftfahrt?

Abschliessend konnten die Teilnehmenden ihre Gedanken, Wünsche und Fragen an die Referenten richten. Ein Teilnehmer war der Ansicht, dass das Seetal stark im zweiten Sektor verankert sei, weshalb sich Homeoffice und eine damit verbundene Mobilitätsreduktion nur schlecht realisieren liessen. Fensterrahmen können nun einmal nicht zu Hause lackiert werden. Ein anderer Veranstaltungsteilnehmer äusserte die innovative Idee, das System der Slot-Zuteilung aus dem Flugverkehr auf den Strassenverkehr zu adaptieren. So wäre die morgendliche Abfahrtszeit beispielsweise eines jeden Automobilisten auf fünf Minuten (Slot) vorgegeben und könnte dadurch Stauaufkommen mindern. Ein weiterer Input war, vorhandene Energiespeicher besser zu nutzen. Und obwohl nahezu am Ende des Forums die Vertreter der Wirtschaft explizit gebeten wurden, sich zu den Umfrageergebnissen zu äussern, wurde davon im offiziellen Rahmen nicht Gebrauch gemacht.

Lea Bischof-Meier knüpfte in ihren Schlussworten an ihre Einleitung an. Mobilität fordere und zwar insbesondere auch die Seetaler Bevölkerung, sagte sie und bat: «Tragen Sie den Input von diesem Abend in ihr Umfeld heraus.»

Studitag des Rettungsdienstes

HOCHDORF Der Rettungsdienst Seetal führte seinen Studitag mit Erfolg durch.

Im Rettungsdienst Seetal wurden die Studierenden einmal mehr bis zum letzten Nerv gefordert. Die Spielwiese für die 15 verschiedenen Fallbeispiele war diesmal der Dorfkern Hochdorf. Eine Schiesserei im Seetalcenter, zeitgleich ein Jugendlicher, der unter Drogenkonsum einen Verkehrsunfall verursachte, eine Verätzung in der Vi-

taluce Apotheke oder ein Herzrasen im Restaurant Braui. Eine schwere allergische Reaktion auf Nüsse wurde bei einem Betroffenen am Bahnhof mittels der Notfallmassnahme der Koniotomie – einer Öffnung der Atemwege in Höhe des Kehlkopfes oberhalb der Luftröhre – hervorragend bewältigt. Zum Abschluss wurde im Keller bei Stromausfall und somit ohne Licht an zwei Phantomen gleichzeitig reanimiert. Der Rettungsdienst Seetal bedankt sich bei den Studierenden für ihren hervorragenden Einsatz.



Voller Einsatz. Foto Ruedi Hecht



Lokale Zutaten

SeetalerBote
— lesenswert — seit 1900 —