

## AggloMobil 4 VVL

### Mitwirkung

- Bitte nur weisse Felder ausfüllen.
- Bitte das vorliegende digitale Excelandokument verwenden (Stellungnahmen per Brief können nicht verarbeitet werden).
- Bitte ausgefüllt bis Fr. 27. September 2019 per Mail an [stellungnahme@vvl.ch](mailto:stellungnahme@vvl.ch) senden. Danke.

#### Absender:

Pro Bahn Zentralschweiz

Nr.	Frage	Antwort X eintragen			Begründung Abgrenzung: Bitte konkrete Anträge unter "Weitere Bemerkungen" unten eintragen
		erfüllt	tw. erfüllt	n. erfüllt	
1	<b>1. Analyse</b> Sind die analysierten Grundlagen sowie die Resultate der Analyse/Erfolgskontrolle aus Ihrer Sicht vollständig und geeignet als Basis für die Angebotskonzeption?		X		Die Analyse entspricht unseren Erfahrungen und der Wahrnehmung als langjährige Pendler im Grossraum Luzern. Insofern erfüllt. Trotzdem gibt es nur ein Teilweise erfüllt, weil für uns das Bahnangebot mehr als nur eine Randbedingung ist. Insbesondere der Hauptverknüpfungspunkt HB Luzern muss schon vorher optimiert werden (Hochplattform für Busse - vgl. Vorstoss im Kantonsrat). Angebots-Verbesserungen werden bereits mit der Eröffnung des ZBT II erfolgen. Diese sind im AggloMobil 5 zu berücksichtigen. Wir stellen auch fest, dass die Nutzerperspektive zu wenig zum tragen kommt - der Bericht "wirkt sehr planerisch". Auch ist es uns ein Anliegen darauf hinzuweisen, dass jegliche Angebotskonzeption/Angebotsverbesserung etc. eine entsprechende defizitfreie Infrastruktur bedingt, welche u.U. neu geschaffen bzw. instand gestellt werden muss. Das eine geht nicht ohne das andere. Zu den Defiziten zählen wir u.a. Witterungsschutz/Behindertentauglichkeit/Toilettenbedarf bei Hubs mit hohem Besucheraufkommen u.w.m.
2	<b>2. Erkenntnisse Analyse und Stossrichtungen</b> Sind Sie mit dem Fazit der Analyse sowie den strategischen Stossrichtungen zum Angebot und zur Infrastruktur einverstanden?	X			Es ist sinnvoll die bestehenden Stärken gezielt zu stärken. Den Verkehr in der Agglomeration zusammenzuziehen in Hubs und diese untereinander zu vernetzen und per Bahn mit dem Zentrum zu verbinden ist zielführend. Wir teilen auch die Ansicht, dass der Zuverlässigkeit ein zentraler Stellenwert zukommt. Zu Recht werden der Kanton und die Gemeinden als Umsetzende der dafür nötigen Massnahmen in die Pflicht genommen. Wir erachten es auch als wichtig, dass durch die Entwicklung des ÖV's keine Siedlungspolitik, z.B. Erschliessung von Brachen, gefördert wird. Das ist explizit nicht Aufgabe und darf nicht zu den strategischen Stossrichtungen zählen. Jedoch sollen räumliche Verdichtungen, auch ÖV-technisch verdichtet werden, siehe Eingangssatz!
3	<b>3. Angebotsstandards</b> Sind die vorgeschlagenen Angebotsstandards sowie Systemanforderungen für die weitere Entwicklung des öV-Angebots geeignet?	X			Aus Kundensicht der Bahnbenützenten ist eine optimale Verknüpfung von Bahn und Bus conditio sine qua non! Die Vereinheitlichung des Grundtaktes stellt für dein Betrieb wie auch für die Kundschaft eine Vereinfachung dar und ist daher zu begrüssen. Kleine Abstriche und Leistungskürzungen zugunsten des ganzen ÖV-Systems im Raum Luzern sind verkraftbar und dienen dem grossen Ganzen.
4	<b>4. Zielzustand 2027</b> Sind Sie insgesamt mit dem vorgeschlagenen Zielzustand 2027 und der vorgesehene Umsetzung einverstanden?	X			Die Zielsetzungen erscheinen uns realistisch und machbar. Sie gehen nicht zu weit. Darüber hinausgehend sollten jedoch Perspektiven geöffnet werden - sozusagen mögliche Zukunftsideen skizziert werden (Schlagworte wie Metro, Ringbahn, Mobility Pricing u.a.m.). Wir denken da insbesondere an die Stadt Lausanne, welche für uns ein Referenzprojekt ist, was die Entwicklung der Mobilität angeht, z.B. durch die Metroerweiterung und den damit verbundenen Park&Ride Anlagen an der Peripherie der Stadt. Allenfalls gibt es auch noch weitere nationale oder interantionale Bsp. die für Luzern eine Referenzmöglichkeit bieten.
5	<b>5. Fokus RBus</b> Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Konzept für die RBus-Linien (Bestätigung heutige Linienführung Linie 2 und Verknüpfung der Linien 12 und 8 zur Linie 3) einverstanden?	X			Für die Kundschaft eine klare Verbesserung und hat die passende Stossrichtung. Wir denken jedoch, dass das Ganze noch stark ausbaufähig ist, z.B. durch eine tangentielle Direkterschliessung der Lebensräume Emmenbrücke und Ebikon.
6	<b>6. Fokus Netzplanung</b> Sind Sie mit den neuen Netzelementen (Verlängerung Linie 19 und Durchbindung mit Linie 8, Verlängerung Linie 4) und deren Herleitung einverstanden?	X			Das erachten wir als sinnvolle Ergänzung zum Rbus-Netz auf den Hauptachsen. Auch hier passt die Stossrichtung, sofern die Vorhaben mit der nötigen Intensität verfolgt werden. Wie unter 5 erwähnt, tangentielle Direkterschliessung(en).
7	<b>7. Fokus Luzern Süd</b> Sind Sie mit dem Zielzustand des öV-Angebots in Luzern Süd einverstanden?	X			Aus unserer Sicht notwendig. Voraussetzung ist die doppelspurige Zufahrt der Zentralbahn zum Bahnhof.
8	<b>8. Fokus Hangerschliessung</b> Sind Sie mit der vorgeschlagenen Anpassung der Linienführung der Linien 11 und 15 sowie sich den daraus ergebenden Änderungen (Angebot, Erschliessung) einverstanden?	X			Die Hangerschliessung erscheint weiterhin ein nicht sehr lukrativer Posten. Da die Anpassungen zu einer Angebotsreduktion der Hanggebiete Sigihalde/Gutrüeti führen, erachten wir es wichtig, dass eine Kompensationslösung für die BewohnerInnen dieser Gebiete etabliert wird, ohne die gute Anbindung der Pilatusbahn zu gefährden!
9	<b>9. Alternative Mobilitätsangebote</b> Stimmen Sie dem Fazit und der gewählten Strategie des VVL in Bezug auf alternative Mobilitätsangebote zu?		X		Zwar teilen wir die Analyse zu Stand, Marktrecherche und potentiellen Einsatzfeldern weitgehend. Bei den Thesen vermissen wir aber eine proaktive Haltung. MoD-Systeme sind ja Zubringer nicht nur zur Bahn sondern auch zu Bus-Hauptachsen (je nach Quartierlage). Wir glauben, dass durchdachte und in die Transportketten voll integrierte MoD-Services eine grosse Chance für die Reduktion der Anzahl PKW in den dicht besiedelten städtischen Gebieten bieten, die es wahrzunehmen gilt. Diese Systeme müssen bereit stehen und funktionieren, wenn die Kapazitätssprünge auf der Schiene stattfinden werden. Die Nutzung der Transportkette muss mit einer einzigen App erfolgen können (gemäss Mobilitätskongress 2019 des Kantons Luzern, das Bsp. Wien).
10	<b>10. Gesamteindruck</b> Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil 4 insgesamt einverstanden?	X			Es ist umfassend und gut recherchiert und beinhaltet realistische Schlussfolgerungen und Massnahmen.

11	<b>11. Fehlende/ungenügende Themen</b> Gibt es Themen, welche Sie in AggloMobil 4 vermissen oder welche aus Ihrer Sicht ungenügend in AggloMobil 4 behandelt wurden?		x	Mit der Inbetriebnahme des ZBT II und wenige Jahre später des Durchgangsbahnhofes ändern sich die Voraussetzungen dramatisch zum Besseren. Eine erfolversprechende Strategie der Nutzung der neuen Kapazitäten, welche dazu genutzt werden muss, den modal split massiv Richtung ÖV zu verschieben, muss frühzeitig diskutiert und angegangen werden, sicher im AggloMobil 5 resp. im zeitlich zugehörigen ÖV-Bericht. Wir wünschen uns einen entsprechenden Ausblick im AggloMobil 4, u.a. zu den Themenfeldern Ausbau/Verdichtung/Taktung S-Bahn Nord sowie Abgleich/Koordination mit dem RE Luzern-Olten.
----	---	--	---	--

**Weitere Bemerkungen:**

- Pro Aspekt bitte ein neues Bemerkungsfeld verwenden. Dies erleichtert die Triage und Berücksichtigung Ihrer Anliegen.
- Für zusätzliche Bemerkungsfelder: bitte letzte Zeile kopieren und darunter einfügen (Zeile markieren, Rechtsklick auf der Maus, "Zellen einfügen" anklicken).
- Zeilenhöhen können beliebig angepasst werden

<Aspekt1>

<Aspekt2>

<Aspekt3>

**Herzlichen Dank für Ihre Mitwirkung. Ihre Rückmeldung ist ein wichtiger Bestandteil bei der Erarbeitung der Schlussfassung von AggloMobil 4. Die Schlussfassung wird auf der Website des VVL publiziert.**