

Mitwirkung Bus 2040 Luzern: Allgemeine Bemerkungen

Pro Bahn Zentralschweiz begrüsst den grossen Effort zum Ausbau und zur Optimierung des Busangebotes mit der Strategie Bus 2040 sehr. Wir identifizieren uns vollständig mit der Zielsetzung wie sie auf Seite 5 formuliert ist:

«Ziel der Studie Bus 2040 ist (...) ein das Bahnangebot optimal ergänzendes und mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmtes Busangebot für den langfristigen Bahnnetzstatus mit DBL zu entwickeln.»

Grundsätzlich scheint uns auch die Vorgehensweise mit der Aufteilung in zwei Schritte für die Konzipierung und Planung der einzig richtige Weg:

- für eine Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofes Luzern (DBL)
- für den Status nach der Inbetriebnahme des DBL.

Zielzustand ist der Status nach der Inbetriebnahme des DBL.

Auf Seite 5 ist dies so formuliert: *«Mit dem DBL resultieren häufigere, schnellere und direktere Verbindungen beim S-Bahn- und Fernverkehr mit markant höheren Beförderungskapazitäten.»*

Nach unserer Auffassung handelt es sich aber um mehr, nämlich um einen veritablen Quantensprung, der nicht nur *«Voraussetzungen und Chancen für eine bessere Vernetzung und Abstimmung von Bus und Bahn»* schafft, sondern durch die Netzerweiterung das Gesamtsystem OeV umkrempelt. Der DBL ist ein 'game changer'! Dies dürfte ruhig auch so formuliert werden.

Um diesen Quantensprung des Angebotes auf der Schiene nach der Inbetriebnahme des DBL vollumfänglich zu nutzen, scheint uns die systematische Ausrichtung des Busnetzes auf lokale Hubs (Verkehrsdrehscheiben) mit S-Bahn-Stationen der richtige Weg. Die Formulierung auf Seite 6 beim Zielkonzept 2040 *«Stärkung Umsteigeknoten Bahn-Bus»* wird diesem Paradigmenwechsel zu wenig gerecht und müsste zuoberst stehen.

Zur Erinnerung: der Kanton Zug hat bei der Einführung der Stadtbahn sein Busnetz unter dem Titel *«Bahn und Bus aus einem Guss»* auf vier Stadtbahn-Hubs (Verkehrsdrehscheiben) ausgerichtet und neu aufgestellt, mit gutem Erfolg. Uns ist bewusst, dass der Kanton Luzern ein anderes Kaliber ist und angesichts der Siedlungsstruktur und grösserer eher dünn besiedelten Flächen die Tangentialverbindungen ein grösseres Gewicht haben. Die Neubaustrecke Ebikon-Luzern HB-Luzern Neustadt ist zudem eine entscheidende Erweiterung des Bahnnetzes mit weitreichenden neuen Möglichkeiten.

Eine solche Ausrichtung bedingt, dass bei den Angebotszielen die Schiene als Rückgrat maximal genutzt wird und die lokalen Verkehrsdrehscheiben entsprechend aufgewertet und aufgerüstet werden – so wie es das Angebotsziel 5 (Multimodale Verkehrsdrehscheiben) vorsieht. Wir unterstützen deshalb den *«Ausbau der Bus-Infrastruktur»* wie er auf den Seiten 7/8 stipuliert wird.

Im vorgeschlagenen Zielkonzept 2040 Stadt/Agglomeration fehlen detailliertere Ausführungen zu den Beweggründen für einzelne Netz- und Angebotsanpassungen und warum welche Linien in welche Richtungen durchgebunden werden. Darunter leidet die Nachvollziehbarkeit des entstandenen Zielkonzepts. Zur Veranschaulichung ein Beispiel: Es wird nicht klar begründet, warum bspw. die Linie 4 nach Ruopigen und Linie 8 nach Emmenbrücke Süd geführt wird und nicht umgekehrt.

Die städtischen Entwicklungsgebiete sind neben den ESP des Kantons Luzern in die Studie Bus 2040 als weitere Grundlage aufzunehmen und im Bericht zu ergänzen. Ein Ziel von Bus 2040 muss sein, auch die städtischen Entwicklungsgebiete attraktiv mit dem Bus zu erschliessen. Eine bessere Erschliessung mit dem ÖV ist sicherlich im Gebiet Rotsee anzustreben.

Eine zentrale strategische Frage ist die Schnittstelle Bahn-Bus beim Bahnhof Luzern. Um den massiven Zuwachs an Personenfrequenzen und Umstiegen Bahn-Bus zu bewältigen, braucht es drei Busbahnhöfe und eine massive Reduktion des mIV, die mit Verkehrsmanagement bewerkstelligt werden muss. Der heutige Zustand mit der langen Aufenthaltsdauer der Busse mit entsprechendem Flächenbedarf auf dem Busbahnhof Nord ist ein «Luxus», der angegangen werden muss.

Bereits heute sind lange Linien teils chronisch überlastet und verspätet. Die Folge: regelmässig verpasste Zugs- und Busanschlüsse. Bus 2040 sieht teils sehr lange neue Linien vor (z.B. Linie 16 (via Renggloch), Linie 30 Littau-Ebikon neu bis Gisikon Root oder Linie 63 (Willisau-Sursee-Triengen). Solche Verlängerungen sind nur möglich, wenn Busspuren zur Verfügung stehen und ein pünktlicher Betrieb mit sicheren Anschlüssen gewährleistet ist.

Und deshalb ist der Grundsatz so wichtig, dass die Linien auf Hauptachsen gebündelt mit möglichst hohem Eigentrassierungsanteil verkehren sollen. Neue Linienführungen durch Strassenabschnitte, die noch nicht mit Buslinien belastet sind, bedingen einen starken Eingriff in das bestehende Strassenbild und –regime.

Angebotskonzept 2040 mit DBL fehlt

Wir erachten es als ein Grundproblem, dass das Angebotskonzept 2040 für den Status mit DBL noch nicht bekannt ist, denn wie bereits gesagt: die Schiene soll das Rückgrat werden. Das tangiert auch die Konzipierung der Übergangszeit, in der Busangebote das noch fehlende Angebot auf der Schiene ersetzen müssen. Wir unterstützen deshalb den «Angebotsausbau beim Bus bereits vor Inbetriebnahme des DBL» (Seite 8) und hier insbesondere auch die «Busbevorzugungsmassnahmen». Wir meinen sogar, dass dieser zwingend ist solange der DBL nicht in Betrieb ist.

Die Frage stellt sich aber, ob nicht mit konkreten Angebots- und Volumen-Szenarien gearbeitet werden soll, die mit der SBB abgesprochen sind? Und nicht mit zwei Zielzuständen gearbeitet werden sollte: einen vor dem DBL und einen danach.

Was nun die Angebotsziele (S. 112-113) generell betrifft, erlauben wir uns, auf einen «Konstruktionsmangel» in der Ziel-Hierarchie hinzuweisen:

Die führenden Ziele müssen explizit und klar sein:

- Eine markante Steigerung des öV beim Modal Split auf mindestens 40%, wobei in Personenkilometern der Anteil der Schiene den Hauptteil der Steigerung tragen soll.
- Eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit eine öV-Angebot, welches mit dem mIV konkurrenzfähige Reisezeiten für 90% der Bevölkerung anbieten kann.

Die eigentlichen konkreten Angebotsziele sind darauf auszurichten und Mittel zum Zweck. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf unsere Stellungnahme zur «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (ZuMoLu)».

Mit einer solchen «Hierarchie» kann auch gut nachvollziehbar der zwingende Bedarf für den Quantensprung DBL aufgezeigt werden. Der voll ausgebaute DBL ist neben dem Fernverkehr auch für den Regionalverkehr von entscheidender Bedeutung.

Nicht in eine solche Ziel-Hierarchie passt unseres Erachtens die Aufhebung von Bahnstationen, die wir ablehnen (5.2. Zielkonzept 2040)!