

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Bus 2040: Mitwirkung

Teilnehmerangaben:

Pro Bahn Zentralschweiz
Pro Bahn Zentralschweiz
St. Johannesstrasse 4
6300 Zug

Kontaktangaben:

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: roland.haldemann@vvl.ch

Telefon: 041 228 47 26

Teilnehmeridentifikation:

95196

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Kapitel 1	Erfasst von: Arndt Schafter Anmerkungen zum Thema Ticketing: Verbesserung der Koordination unter den Verkehr/Tarif-Verbänden (z.B. A-Welle / Passepartout) Bestehende Preisgestaltung entschlacken, reduzieren, vereinfachen - eine Preisstruktur/System anstreben, welches für die Fahrgäste einfach, transparent und nachvollziehbar ist.	Fahrgastfreundliche Ticketpreise!
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Kapitel 1	Erfasst von: Arndt Schafter Anmerkungen / Fragen: - Vorteile von Durchmesserlinien im innerstädtischen Raum gegenüber Tangentiallinien? - Linienführung Bus Emmenbrücke Sprengi - Luzern Bahnhof via Kantonsspital entspricht nur einem punktuellen Bedürfnis (Spitalbesuch). - Linie 5 Emmenbr. Bahnh. Süd - Kriens Busschleife via Pilatusplatz kann nicht als Ersatz gelten, da damit die Gebiete Gerliswilerstr./Sprengi und Kantonalkbank/Bahnh. Luzern nicht erschlossen/bedient werden. - Umsteigehub Rothenburg-Station ist für Busse aus Richtung Ruswil, Neuenkirch und Beromünster jenem in Emmenbrücke Bahnhof vorzuziehen. - Der Bahnhof Emmenbrücke ist gerade in den Stosszeiten nur bedingt erreichbar (Stau) - Zugsanschlüsse sind nicht gewährleistet. - Während der Bauphase des DBL sind sämtliche Möglichkeiten für den Erhalt bzw. Ausbau der Bahnkapazitäten im Bahnhof Luzern auszuschöpfen. - die aufwändige Elektrifizierung neuer Strecken mit Fahrleitungen im Vergleich zu Alternativen wie Stützladepunkten ist zu prüfen	- Bushof Bahnhof Ost: Richtige Lage? kurze Distanz zum Bahnhof? --> anspruchsvolle Kundenlenkung, da Busse dezentral aufzufinden sind. Kurzfristige Buswechsel (gleiches Ziel - andere Buslinie) sind nicht nur mehr eingeschränkt möglich. - die Busbevorzugung im städtischen Raum ist alternativlos und muss als zwingende flankierende Massnahme ins Bauprojekt Bypass aufgenommen werden.
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Kapitel 1	Erfasst von: Arndt Schafter weitere allgemeine Rückmeldungen, siehe dazu im Anhang Dokument "Mitwirkung Bus 2040... Allgemeine Bemerkungen" - Anhang A	-
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Kapitel 2.2	Erfasst von: Arndt Schafter Bus-Priorisierung-Spuren Haltestellen zu Fahrgastunterständen entwickeln und ausbauen (Schutz vor Wetter, Wind, Regen, Schnee, Sonne) Haltestellen behindertengerecht ausbauen Toiletteninfrastrukturen an wichtigen Haltestellen / Hub's	Einrichten und stärken von Bus-Priorisierung-Spuren (z.B. Ringstrasse in Sursee) Ausbau der Haltestellen zu Fahrgastunterständen gemäss BehiG stärkt die Qualität des Angebotes

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Kapitel 3.1	Erfasst von: Arndt Schafter (positiv) - Erschliessung Ruopigen - Anbindung Pilatusbahn Kriens - Tangentiallinie Horw - Kriens - Littau: Verlängerung via Littauerboden bis Emmenbrücke ist anzustreben - Verlängerung Linie 4 Hubelmatt bis Bahnhof Kriens Mattenhof - 7.5 Minuten-Takt ab 2040 auf Linien 1,3,4,5,6,7,8,14,20,30 - neue Verbindung Malters - Littau - Kriens (Linie 214) - die aufwändige Elektrifizierung neuer Strecken mit Fahrleitungen ist zu hinterfragen und Alternativen (Stützladepunkte) zu prüfen	(negativ/fraglich) - Linie 8 Emmenbrücke Sprengi - Luzern Bahnhof - Hirtenhof via Kantonsspital. Die betrieblichen Vorteile wiegen die Nachteile der "Umwegfahrt" nicht auf. Die Gebiete Sprengi und Kasernenplatz/Pilatusplatz/Kantonalbank werden nicht mehr direkt angefahren. - zwei Busbahnhöfe beim Bahnhof Luzern erschweren die Kundenlenkung zum richtigen Abfahrtsort - Linienführung über Inseli beeinträchtigt die angestrebte Beruhigung dieses Erholungsraumes - verfügt die heute überbelastete Spitalstrasse über zusätzliche Kapazitäten für neue Linien, z.B. 8 - Wegfall der Option Zentralstrasse als Zubringerachse aus dem Raum Bundesplatz verhindert Entlastung Pilatusstrasse - Wegfall Erschliessung Kuonimatt ist zu prüfen - die verlängerte Linienführung Nr. 11 (Sidhalde Kriens - Friedental) ist aufgrund der grossen Streckenlänge über verkehrsbelastete Strassen speziell in Stosszeiten, störungsanfällig.
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Kapitel 3.3	Erfasst von: Arndt Schafter Grundsatz: Dörfer/Ortschaften ohne bestehende oder schlechte ÖV Anbindung ans ÖV Netz anschliessen Betrifft auch Kapitel 4.2., 5.2., 6.2., 7.2, 8.2. Dazu zählen u.a. u.a. - Neue Linie Willisau-Daiwil-Menznau-Geiss (mit Option Ruswil-Rothenburg) - Bestehende Linie Hochdorf-Kleinwangen (Hohenrain) ergänzen mit Arm via Lieli-Sulz-Hitzkirch - Ohmstal erschliessen mit Bus Linie ab Willisau oder Nebikon - Ortsbus Sursee erweitern nach Oberkirch-Schenkön (mit Option Geuensee) - Willisau-Nebikon Bahn statt Bus --> Bau einer neuen Bahnlinie - und als Ergänzung On-Demand-Angebote für das bestehenden ÖV Netz/Fahrplan	gesetzl. Auftrag für die ÖV Grundversorgung
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Kapitel 3.5	Erfasst von: Arndt Schafter siehe Kommentar Annex 3	siehe Kommentar Annex 3
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Kapitel 3.7	Erfasst von: Arndt Schafter Entlastung Linie 1	- Zur weiteren Entlastung der Linie 1 auf dem Ast Luzern Bahnhof - Maihof könnte eine Verlängerung der Linie 2 bis Maihof beitragen. Prüfung solch einer Option Linienverlängerung. Dies würde zudem ermöglichen, bezogen auf den Bahnhof Luzern rasch eine weitere Linie von einer Radial- in eine Durchmesserlinie umzufunktionieren. - Führung der Linie 1 via Bundesplatz statt Pilatusplatz. Die Führung einer Buslinie 1 über die Bundesstrasse bedarf einer vertieften Überprüfung. Es ist ein betrieblicher, baulicher und verkehrstechnischer Nachweis notwendig um aufzuzeigen wie eine Buslinie auf dieser Achse verkehren kann.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Kapitel 5.2	Erfasst von: Arndt Schafter Wir lehnen die Aufhebung der Station Brittnau-Wikon ab.	Die Überarbeitung des AAS 2035, welche nun vorgenommen wird, bietet dem Kt. Luzern die Gelegenheit, sich gegen die im gemäss nationalen Angebotskonzept 2035 ins Auge gefasste Aufhebung mit allen Mitteln zu wehren. Wir erwarten., dass er dies auch tut.
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Annex 3	Erfasst von: Arndt Schafter Kommentar zu Antrag (?) in Kapitel 3.5.	Bei der Realisierung einer Bushaltestelle für die Busachse Ost vor dem Hauptportal des Bahnhofs Luzern, wird der heute bereits stark belastete und in Zukunft ohne bessere Verteilung der Personenströme überlastete Zugang Nord zum Bahnhof nicht entlastet. Zudem steht diese Bushaltestelle im Widerspruch zur Bestrebung, die ankommenden Bahnkundinnen und -kunden auf einer grosszügigen Aufenthalts- und Begegnungsfläche gemäss städtebaulichen Zielen zu empfangen, welche die Orientierung gegenüber heute markant verbessert. Vgl. dazu auch den Antrag in Kapitel 3.5
Rückmeldungen zum Berichtsentwurf Berichtsentwurf	Annex 5	Erfasst von: Arndt Schafter Kommentar und Priorisierung Variante 4 bei Linie 1	Die Variante 4 zur Verdichtung der Linie 1 sollte möglichst rasch umgesetzt werden. Die Linie 1 hat schon heute zu wenig Kapazität und kann keinen wesentlichen Beitrag mehr an eine Steigerung der ÖV-Nutzung leisten. Mit der Umsetzung von Variante 4 könnte der ÖV-Anteil auf dieser Hauptachse rasch gesteigert werden.
Rückmeldungen zur Darstellung des Zielbilds 2040 Zielbild Bus 2040 Raum Luzern Landschaft		Keine Antwort	Keine Antwort
Rückmeldungen zur Darstellung des Zielbilds 2040 Zielbild Bus 2040 Stadt/Agglomeration Luzern	Karte	Erfasst von: Arndt Schafter 3 Varianten für eine Entlastungslinie für Linie 1: • Linie 1A (Kriens Obernau – Ebikon Bahnhof; Linie 1B Kriens Busschleife-Ebikon Fildern). • Verlängerung der Linie 8 (heute: Hirtenhof-Bahnhof Luzern-Würzenbach) von Hirtenhof via Bahnhof Luzern nach Ebikon Bahnhof, während HVZ bis Fildern. So muss diese Linie nicht am Bahnhof Luzern wenden (Konzept AggloMobil4). • Verlängerung der Linie 4 von Luzern Bahnhof nach Maihof; während HVZ bis Ebikon Bahnhof.	Linie 1 (Kriens Obernau-Ebikon Fildern) war 2019, vor der COVID-Pandemie, sehr stark ausgelastet. Deshalb soll in den nächsten Jahren eine Entlastungslinie eingeführt werden, damit diese Hauptlinie wieder pünktlicher wird und ein Fahrgast-Wachstum möglich ist.
Rückmeldungen zur Darstellung des Zielbilds 2040 Zielbild Bus 2040 Stadt/Agglomeration Luzern	Karte	Erfasst von: Arndt Schafter Kein Bushub an der Brühlstrasse, keine Einkürzung von Linien, z.B. 73 und 24	Busse der Linien 73 (sehr hohe Fahrgastfrequenzen) und 24 sollen weiterhin bis in die Innenstadt fahren. Zu prüfen wäre allenfalls, eine der beiden Linien bis Tribtschenstadt oder neues Bahnhofquartier / Uni Luzern zu verlängern.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Rückmeldungen zur Darstellung des Zielbilds 2040 Zielbild Bus 2040 Stadt/Agglomeration Luzern	Karte	Erfasst von: Arndt Schafter Aus Perspektive Stadt Luzern keine Einkürzung der "Wachstumslinie 73" (stark wachsend...) kurz vor dem Bahnhof / der Innenstadt.	Eine Einkürzung so kurz vor dem städtischen Zentrum mindert die Attraktivität dieser "Wachstumslinie" und könnte zu einer ungewollten Abnahme an NutzerInnen führen. Prüfen, ob die Linie 73 allenfalls sinnvoll über den Bahnhof Luzern hinaus verlängert werden (bspw. nach Kriens Busschleife) oder ob für die Achse Adligenswil, Udligenswil, Rotkreuz ein gänzlich anderes Erschliessungskonzept mit konsequenter, direkter Anbindung an die Bahnkorridore Rontal und Küssnacht und einer allfälligen Verlängerung von Linie 3 nach Adligenswil zielführend ist.
Rückmeldungen zur Darstellung des Zielbilds 2040 Zielbild Bus 2040 Stadt/Agglomeration Luzern	Karte	Erfasst von: Arndt Schafter Entlastung Linie 1 (siehe auch Kapitel 3.7.2.)	- Zur weiteren Entlastung der Linie 1 auf dem Ast Luzern Bahnhof - Maihof könnte eine Verlängerung der Linie 2 bis Maihof beitragen. Prüfung solch einer Option Linienverlängerung. Dies würde zudem ermöglichen, bezogen auf den Bahnhof Luzern rasch eine weitere Linie von einer Radial- in eine Durchmesserlinie umzufunktionieren. - Führung der Linie 1 via Bundesplatz statt Pilatusplatz. Die Führung einer Buslinie 1 über die Bundesstrasse bedarf einer vertieften Überprüfung. Es ist ein betrieblicher, baulicher und verkehrstechnischer Nachweis notwendig um aufzuzeigen wie eine Buslinie auf dieser Achse verkehren kann.

Zustimmungsmessung

Thematik	Aussage	Zustimmung
Gesamteindruck	Sind Sie mit dem Bericht Studie Bus 2040 als Ganzes (Inhalt und Darstellung) einverstanden?	Stimme eher zu

Anhang A

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 indentifizieren 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.

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.

Überhaupt sehen wir sehen es aber als ein Grundproblem, dass das Angebotskonzept 2040 für den Status mit DBL noch nicht bekannt ist, denn wie 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 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 einem 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)!