

Aktuell

Pro Bahn Sektion Zentralschweiz Aktuell

Zusammenfassung vom 16.5.2012

Zentralschweiz wird vom ÖV abgehängt – Anlass war ein voller Erfolg!

Politiker aller Couleur, SBB-Vertreter und weitere Vertreter von Transportunternehmungen, des Bestellers des Regionalverkehrs, ÖV-Organisationen und viele weitere Interessierte sind gekommen, insgesamt knapp 100 Personen. Schon bei der Ankündigung der Veranstaltung hat sich abgezeichnet, dass dieses Thema unter den „Nägeln“ brennt. Es herrschte im Vorfeld ein reger Mailverkehr und die Presseanfragen haben sich gehäuft. In der Zeitung **Zentralschweiz am Sonntag** wurde unser Referent Paul Romann, Verkehrsplaner, zu unserem bevorstehenden Anlass interviewt. Walter Schnieper, früherer Redaktor der Neuen Luzerner Zeitung und selber Bahnfreak hat durch den Abend geführt. Sowohl Paul Romann als auch Walter Schnieper danken wir an dieser Stelle ganz herzlich.

Der Schlüssel zum Tiefbahnhof Luzern ist die Realisierung der Zimmerberg light Variante statt des doppelt so teuren Zimmerberg-Basistunnels. Deswegen engagiert sich unsere Sektion auch aktiv im überparteilichen **Komitee Zimmerberg light**.

Unmittelbar vor dem Anlass fand die ordentliche 8. Mitgliederversammlung statt. Romeo Degiacomi, der schon etwas mehr als ein Jahr aktiv in unserem Vorstand mitarbeitet, hat sich zur Wahl gestellt und wurde mit Applaus gewählt. Wir gratulieren ihm an dieser Stelle und freuen uns, dass er damit ein Zeichen gesetzt hat, sich weiterhin für unsere Sektion, insbesondere für die Region der Zentralbahn einzusetzen. Danke.

Jahresbericht

Es ist nicht zu glauben:

Aufkleber statt Optimierung der Passepartoutbillettautomaten!

Von einer Journalistin der Neuen Luzerner Zeitung haben wir am 9.2.2012 erfahren, dass neu Aufkleber an die Billettautomaten angebracht werden sollen, um dem Problem mit den Bedienungsunklarheiten Herr zu werden. Ein unglaublicher Lösungsansatz in der heutigen Zeit der Technik. Normalerweise gilt der Grundsatz: Je einfacher desto besser! Dieser Grundsatz ist den Verantwortlichen für die Passepartoutbillettautomaten anscheinend fremd.

Nach einem Artikel in der NLZ vom 13.02.2012 ist auch das Kantonsparlament wach gerüttelt worden und Parteien jeder Couleur haben an den Billettautomaten wenig Positives abgewinnen können. Warum erst jetzt! Die Leserbriefreaktionen haben auch klar gezeigt, dass die Billettautomaten in der heutigen Form kaum bedienbar sind. Wir kämpfen schon seit der Einführung dieser unsäglichen Billettautomaten für eine Verbesserung und werden das auch weiterhin mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln tun.

"Aufkleber statt neue Billettautomaten" (NLZ 13.02.2012)

Vernehmlassung ÖV-Strategie des Kantons Nidwalden

Die Strategie zeigt neue Erschliessungsmöglichkeiten von Gebieten auf, die bislang nicht an den öV angebunden sind (21 Prozent der Einwohner und 27 Prozent der Arbeitsplätze im Kanton Nidwalden).

Wenig Perspektiven allerdings über die Kantonsgrenzen hinaus, keine gemeinsame Strategie oder Absprachen mit Obwalden, Luzern oder Uri ersichtlich.

Es wird nicht nach verschiedenen öV-Zielgruppen unterschieden, wie z.B. Pendler, Freizeitverkehr,

Touristen. Zwar wird die IST-Situation analysiert, aber keine SOLL-Vorgaben für die Zukunft erwähnt. Dies vermissten wir bereits im Metron-Bericht 2008 und haben diese wichtige Analyse umso mehr im neusten 2011-Bericht erwartet.

Stellungnahme der Sektion Zentralschweiz

Unser Engagement im Zimmerberg light (ZBL) Komitee

Richtplanänderung Doppelspurinsel Walchwil

Das Ansinnen einer 2,3 km langen Doppelspurinsel Walchwil hat für die ZBL-Bestrebungen einen hohen Stellenwert. Nach deren Bau könnten sich unsere Widersacher damit brüsten, es seien bereits 200 Mio. Franken in den ZBT II investiert worden: 90 Mio. in die Fortsetzung des Basistunnels in Thalwil Nidelbad (im Berginnern) und 110 Mio. bei Walchwil. Das von der Zuger Regierung mantra-mässig beschworene „hervorragende Kosten-Nutzen-Verhältnis beim ZBT II“ ist der Ausfluss einer unseriösen SBB-internen Analyse, welche u.a. ausblendet, dass ZBT II wiederholt im eidgenössischen Parlament gescheitert ist, und zwar nicht nur wegen Kostenüberschreitungen bei der Neat am Gotthard, sondern auch wegen fehlender Wirtschaftlichkeit. Die von den SBB verwendeten Beurteilungskriterien sind absolut ungenügend und stellen methodisch eine schlechte Leistung dar.

...Mehr zu ZBL

Erfolg über neue elektronische Busabfahrtsübersicht

Standortdiskussion – Der Standort ist das A und O

Das 12. SBB-Kundenforum vom 22.11.2011 war vollumfänglich dem Thema Kundenführung und elektronische Busabfahrtsübersicht im Bahnhof Luzern gewidmet. Wie wir bereits schon früher berichtet haben, hatte Pro Bahn die Gelegenheit, den SBB-Verantwortlichen im Juni 2011 einen Vorschlag für einen neuen Busabfahrtsmonitor vorzustellen. Inzwischen sind sämtliche ÖV-involvierten Transportunternehmen und auch der Zweckverband von dem neuen Busabfahrtsmonitor überzeugt.

Am Kundenforum wurde ein möglicher Entwurf für einen solchen Busmonitor sowie ein Standortvorschlag vorgestellt. Der Busmonitor soll nicht wie von Pro Bahn gefordert in der Bahnhofhalle platziert werden, sondern vor dem Bahnhof am Torbogen. Dadurch gehen die Vorteile der Busabfahrtsübersicht grösstenteils verloren. Die Meinungen über den Standort gingen derart auseinander, so dass Herr Berchtold, Leiter Personenverkehr Regionalverkehr Luzern vorschlug, dass alle Anwesenden bis Ende Jahr ihm eine Stellungnahme einreichen können.

– Stellungnahme **... Mehr**

– Visualisierung Vorschlag Pro Bahn **...Mehr**

– Visualisierung Vorschlag Pro Bahn **...Mehr**

Stellungnahme zu Agglomerationsprogramm Luzern,

2. Generation

Positiv finden wir, dass das Hauptthema mit 1. Priorität der Tiefbahnhof Luzern ist und beim Bund entsprechend Druck gemacht wird. Auszug aus dem Aggloprogramm 2G:

„Gesamtverkehrsstrategie

Trotz bestmöglicher Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird aufgrund des weiteren Wachstums der Agglomeration Luzern (bezüglich Bevölkerung, Arbeitsplätzen, Bildung, Kultur, Freizeit) der Gesamtverkehr weiter zunehmen. Dieser künftige Mehrverkehr soll (vgl. Richtungsweisende Festlegung M1 im Kantonalen Richtplan 2009) in der Agglomeration Luzern so weit als möglich mit dem öffentlichen Verkehr (Erhöhung Modal Split) und dem Langsamverkehr abgedeckt werden, wobei aber auch dem MIV der erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden muss. Dies führt dazu, dass die möglichst rasche Schieneninfrastrukturergänzung im Bahnknoten Luzern (Tiefbahnhof inkl. Erweiterung zum Durchgangsbahnhof) die noch dringendere Priorität aufweist als die ebenfalls rasch

zu realisierende Infrastrukturgänzung am Nationalstrassennetz (Bypass). Ohne diese übergeordnete Schlüsselmassnahme im Schienenbereich ist eine signifikante Weiterentwicklung des gesamten ÖV-Systems gar nicht möglich und eine weitgehende Übernahme des Mehrverkehrs durch den ÖV ist ausgeschlossen.“

Das lässt hoffen. Termingerecht haben wir unsere Stellungnahme eingereicht.

Mehr -> [Stellungnahme Aggloprogramm 2G](#)

Doppelspurausbau in Hergiswil / Kundenwünsche Fahrplan 2014

Das Projekt ist bis 2013 sistiert. Aktuell werden zehn verschiedene Tunnelvarianten geprüft. Wir werden in jedem Fall auf eine rasche Realisierung drängen. Kein Ausbau heisst über Jahre hinweg kein Angebotsausbau und kein Halt in Hergiswil-Matt.

An der Sitzung vom 20. Oktober konnten wir den Verantwortlichen der Zentralbahn die Kundenwünsche für den Fahrplan 2014 überreichen und mit ihnen auch besprechen. Oberste Priorität sind gute und schlanke Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge, insbesondere nach Zürich, aber auch Bern und Basel. Da Luzern kein Knotenbahnhof ist, erschwert das die Planung massgeblich und braucht innovative Lösungen. Mehr -> [Kundenwünsche Fahrplan 2014](#)