

Bitte das elektronische Dokument (Download unter http://www.lu.ch/index/bau_umwelt_wirtschaft/buwd_vernehmlassungen.htm) ausfüllen und bis 31. Mai 2013 per Mail an daniela.herzog@vvl.ch senden. Merci.

Fragen zum Entwurf des Planungsberichtes des Regierungsrates an den Kantonsrat

über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017

Absender:

Pro Bahn Sektion Zentralschweiz

Hirschmattstrasse 54

6003 Luzern

1. Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5)

Im öV-Bericht ist die im Richtplan 2009 gewünschte Entwicklung der gestärkten Subzentren um das Hauptzentrum Luzern sowie entlang der Hauptachsen Luzern-Sursee-Zofingen, Luzern-Zug-Zürich und Luzern-Hergiswil in die Vision öV integriert. Damit passt die Vision auch zum verabschiedeten öV-Konzept AggloMobil Due und dem beim Bund zur Prüfung eingereichten Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation.

Um diesen Zielzustand, respektive diese Vision im öffentlichen Verkehr zu erreichen, sind im öV-Bericht Ziele gesteckt.

Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, diesen Zielzustand zu erreichen?

Ja

Nein. Aus unserer Sicht muss der Kurs wie folgt geändert werden:

Grundsätzlich ist Pro Bahn mit der Stossrichtung einverstanden. Die Ziele bei der Kundenzufriedenheit sollten differenziert werden nach Angebot/Infrastruktur/ Rollmaterial und separat nach Tarifstrukturen/Billettkaufssysteme (Verfügbarkeit, Handhabung etc.). Die Kundenzufriedenheit in der heutigen Form sagt zuwenig über die wirkliche Zufriedenheit der Kunden aus und pendelt sich mehrheitlich bei 1 bis 2 Differenzpunkten ein.

1.5 Strategische Stossrichtungen (Kapitel 4)

Eine Stellungnahmemöglichkeit dieses Kapitels fehlt, weshalb Pro Bahn sich erlaubt hat, es selber unter der Ziff. 1.5 (zwischen Ziff. 1 und 2) einzufügen:

4.1 Stossrichtungen Bahn

- Bei der kurzfristigen Angebotsoptimierung wird u.a. ausgeführt, dass eine auf Luzern zugeschnittene Stehplatzkultur definiert und kommuniziert werde: Zu Pendlerzeiten würden Stehplätze im Agglomerationsbereich bei gut gestalteten Stehplatzzonen in den Fahrzeugen akzeptiert. Für das Stehplatzangebot ist nebst der Lösung im Rollmaterial auch zu klären, wie weit sich ein Stehplatz auch tariflich auswirkt. Hierfür ist im Vorfeld ein Detailkonzept auszuarbeiten, das alle Punkte der Stehplatzkultur umfasst (Sicherheit der Passagiere, Fahrdauer, Gepäck, Billettpreis etc.).
- Der Ausbau des Bahnhofs Sursee, als zweitwichtigstes öV-Zentrum des Kantons Luzern, ist ein Muss und fehlt gänzlich bei den strategischen Stossrichtungen.
- Die störungsanfälligen RE Pendelzugkompositionen (EW III) der BLS auf der Linie Luzern – Bern müssen kurzfristig und nicht erst mittelfristig, d.h. 2019, durch neues Rollmaterial ersetzt werden.

4.2 Strategie Tarifverbund Passepartout (LU, OW, NW)

Als kurzfristige Optimierung sollen die unterschiedlichen Abo- und Einzelbillett-Zonen vereinheitlicht werden. Damit allein ist Pro Bahn nicht einverstanden. Pro Bahn verlangt gleichzeitig, dass auch die Menge der Zonen reduziert wird. Nur ein abgespeckter und einheitlicher Zonenplan vereinfacht das System und erleichtert den Zugang zum öV.

Der Verkehrsverbund muss für einheitliche Kundeninformationssysteme innerhalb des Tarifverbundes verantwortlich sein und dieses auch umsetzen.

4.3 Strategie Qualität / Ökologie

Wir stellen zufrieden fest, dass das lange von uns geforderte Bonus/Malus-System nun definitiv eingeführt wird.

Bei der Kundenzufriedenheitsumfrage ist dem Bereich Tarifstrukturen/Billettkaufssysteme einen grösseren Stellenwert einzuräumen. Die Befragung in diesem Schwachpunkt ist des-

halb detaillierter durchzuführen. Nur so können wirkliche Optimierungen für die Kunden erreicht werden.

2. Massnahmen 2014 bis 2017 (Kapitel 5.2 und 6)

Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der Finanzplanung zu?

Ja

Nein

Bemerkungen:

2.1 Massnahmen

Umsteigeknoten:

- Grundsätzliches: Der Ausbau der öV-Verknüpfungspunkte (Hubs/Knoten) ist nicht beschrieben. Es fehlen die konkreten Massnahmen wie Zugänge zu/von Bahn/Bus, Perronausbau, Unterführungen (Lift/Rampen), Kundenführung, Kundeninformation, die den zukünftigen Passagier-/Pendler-Strömen entsprechen und von diesen auch gefordert werden. Der Beschrieb „Ausbau Busterminal“ und „Ausbau Station“ ist ungenügend (Strategie 4.1 und Konzept 5.1.3).
- Der Ausbau des Bahnhof Sursee, als zweitwichtigstes öV-Zentrum des Kantons, ist ein Muss.
- Die Inbetriebnahme des Umsteigeknotens Ebikon setzt den ¼-Stundentakt der S-Bahn ins Rontal voraus.
- Die Gestaltung und die Lage des Umsteigeknotens Seeplatz/Emmenbrücke sind so zu lösen, dass die Wege kurz und die Umstiegssituation kundenfreundlich ist. Die aktuelle Planung ist weit von einer solchen Vorgabe entfernt.

Trolleybussystem:

Das Trolleybussystem soll weiter gestärkt werden und weitere Linien elektrifiziert werden, dabei ist auch an die Linie 20 zu denken.

RBus-Konzept:

Im Modul Kommunikation/Marketing gelte es, den Auftritt und das Logo des RBus zu konkretisieren sowie die öffentliche Kommunikation festzulegen. Pro Bahn fordert, möglichst wenig Mittel für die Kommunikation/Marketing einzusetzen. Die Erwartungen des Kunden des öffentlichen Verkehrs sind, dass er regelmässig, zuverlässig, sicher und sauber ist. Mit welchem Logo er daher kommt, ist weniger entscheidend. Die finanziellen Mittel sind sinnvoll einzusetzen für Infrastruktur, das Rollmaterial selber etc.

Tarifverbund Passepartout

- Es sollen bestehende Kunden gepflegt und neue Kunden gezielt beworben werden. Das Angebot ist aktuell schon sehr attraktiv. Der grösste Schwachpunkt für den Umstieg auf den öV ist in der Region Zentralschweiz das aktuelle Passepartout-Tarifsystem mit den Bedienungsschwierigkeiten der Billettautomaten. Eine massive Optimierung in diesem Bereich würde mit Sicherheit den Zugang zum öV

fördern und gleichzeitig auch die bestehenden Kunden pflegen, mit verhältnismässig wenigen Marketingmittel.

- Das Ergebnis „Billettautomaten der VBL entsprechen wesentlich dem Standard anderer Tarifverbände“ aus einem Quervergleich der Billettautomaten mit anderen Tarifverbänden lässt Pro Bahn nicht gelten. Die Kunden des öV haben keine andere Wahl und müssen sich mit den Billettautomaten abfinden, die ihnen zur Verfügung gestellt werden. Viel interessanter wäre zu wissen, wie die Kunden anderer Tarifverbände ihre Billettautomaten beurteilen.

2.2 Finanzierung

Bei der Finanzierung geht man von einer laufenden Nachfragesteigerung aus. Dies trifft grundsätzlich zu. Die geplanten künftigen Preiserhöhungen sind längerfristig eine Illusion und können zum Umkehrschluss führen. Wird der öV zu teuer, wenden sich die öV-Kunden von ihm ab, ungeachtet des Angebots. Ein Rückgang der Nachfrage hätte gravierende Folgen, weil sämtliche Infrastrukturen und das Rollmaterial auf eine grössere Nachfrage ausgerichtet und die Kosten bereits entstanden sind. Preis Anpassungen dürfen nur im Rahmen der üblichen Teuerung stattfinden. Nur so ist sichergestellt, dass eine Preiserhöhung mittelfristig nicht zu einem Nachfragerückgang führt.

3. Gesamteindruck

Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?

Ja

Nein

Bemerkungen:

Der Bericht ist eine gute umfassende Arbeit mit interessanten Perspektiven. Er ist eine Zusammenfassung aller bisherigen Berichte (Agglomerationsprogramm, AggloMobildue etc.) und bringt deshalb wenig Neues zu Tage.

Danke, dass wir wieder zur Stellungnahme eingeladen worden sind.

Für den Vorstand von Pro Bahn Sektion Zentralschweiz
Karin Blättler
Präsidentin

Luzern, 31. Mai 2013

Vielen Dank für Ihre Rückmeldung! Die Rückmeldung ist ein wichtiger Bestandteil bei der Erarbeitung der Schlussfassung des öV-Berichtes. Die Schlussfassung wird im Winter 2013/14 durch den Kantonsrat beraten und verabschiedet.