

Fragenkatalog zum Schlussberichtsentwurf Agglo Mobil due

Absender:

Pro Bahn Sektion Zentralschweiz

Karin Blättler, Präsidentin

Mail: karin.blaettler@bluewin.ch

1. Analyse (Kapitel 2)

Sind die **Schwachstellen** im öV-System und **Schlüsselprobleme** in **den Korridoren** richtig und vollständig?

Ja

Nein

Bemerkungen:

1. Uns fehlen bei der Analyse der Anschlusssituation des Fernverkehrs in Luzern die IR nach Engelberg und Interlaken. Gerade als Tourismusdestination sind diese beiden IR zu berücksichtigen.

2. In der SWOT-Analyse Bahn und Bus fehlt jeglicher Hinweis auf bereits bestehende und künftig entstehende Kapazitätsgrenzen bei der S-Bahn. Diese bestehen teilweise bereits heute schon und müssen zwingend vor der Umsetzung von AggloMobilDue gelöst sein. Die S-Bahn-Problematik ist deshalb in der Analyse und in den nachfolgenden Kapiteln zu berücksichtigen und Lösungen aufzuzeigen.

2. Zielsetzungen und 4 Pfeiler (Kapitel 3)

2a) Sind Sie mit den zugrunde gelegten **Zielsetzungen** einverstanden?

Ja

Nein

2b) Befürworten Sie den Weiterausbau des Busangebots anhand der dargelegten **vier Pfeiler** (Verknüpfung S-Bahn-Bus, Einsatz grösserer Fahrzeuge, Vernetzung durch Tangentiallinien und Busbevorzugungsmassnahmen)?

Ja, aber

Nein

Bemerkungen:

nur unter folgenden Voraussetzungen:

1. Kapazitätsprobleme mit der S-Bahn werden bis zur Einführung von AggloMobilDue gelöst.
2. Der Tiefbahnhof muss für eine erfolgreiche Umsetzung dieses Konzeptes stärker im Bericht gefordert und vorausgesetzt werden.
3. Eine Stadtbahn (langfristiger Horizont) ist in den Bericht aufzunehmen. Sämtliche grösseren Städte investieren beim öffentlichen Verkehr in eine Stadtbahn. Das ist langfristig die einzig sinnvolle Lösung. In Luzern befürchten wir, dass die S-Bahn (Schnellbahn) mit zusätzlichen geplanten Haltestellen in der Stadt (Steghof, Paulusplatz etc.) zu einer Kombination von S-Bahn und Stadtbahn verkommt. Es braucht eine klare Abgrenzung zwischen einer S-Bahn (Stationen liegen ausserhalb Fussdistanzen) und einer Stadtbahn. Werden die Weichen falsch gestellt, so gibt es kein zurück mehr.

3. **Gestaltungsgrundsätze Angebot (Kapitel 4)**

Befürworten Sie die **Systemanforderungen** (Seite 41) sowie die **Gestaltungsgrundsätze Netz** (Seite 42) und **Gestaltungsgrundsätze Angebot** (Seite 45)?

Ja

Nein

4. **Trolleybuslinien mit Erweiterungen (Kapitel 5)**

Sind Sie einverstanden, das Trolleybusnetz der heutigen Siedlungsstruktur weiter anzupassen?

Ja

Nein

5. **Buskonzept nach Korridoren**

5a) Sind Sie mit Buskonzept über alle Korridore einverstanden?

Ja

Nein

Bemerkungen:

Korridor Luzern Ost: Die Ausrichtung des Busnetzes zusätzlich auf die S-Bahn fehlt im Verkehrshaus.

5b) Sind Sie mit den vorgestellten Netzergänzungen in Ihrem Korridor einverstanden?

Ja

Nein

Bemerkungen:

Frage erübrigt sich, weil wir keinen „eigenen“ Korridor haben.

6. Gesamteindruck

Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Konzepts Agglo Mobil due und dessen Darstellung einverstanden?

Ja

Nein

Bemerkungen:

Das Konzept finden wir gut und ist mit den Schwerpunkten Tangentiallinien und Verknüpfungspunkte S-Bahn auf dem richtigen Weg.

Trotzdem darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass dieses Konzept erst richtig greift und die Probleme löst, wenn der Tiefbahnhof realisiert ist.

Ein wichtiger Punkt fehlt auf Seite 9, Abs. 2 Vorgaben: Sinnvoller Ausbaupfad... die Stadtbahn (Tram). In vielen Städten der Schweiz und Europas wird dieses ÖV-Angebot realisiert/geplant oder reaktiviert und als zukunftsweisend betrachtet. So steht auch im AggloMobil due Konzept, dass in div. Korridoren (Seite 34) die Kapazitätsgrenzen der Buslinien in den Hauptverkehrszeiten teilweise erreicht oder überschritten sind und massive Behinderungen zu den Knoten Kreuzstutz und Seetalplatz bestehen.

7. Allgemeines

Haben Sie weitere Bemerkungen und Anregungen?

Die Legenden bei den Gegenüberstellungen der Angebote sind nicht vollständig.

8. Anmerkungen zum Angebot pro Korridor oder Linie

Haben Sie Ergänzungen oder Bemerkungen zu den Angebotsveränderungen aus Ihrer Sicht?

Korridor/Linie	Kapitel/Seite	Bemerkung	Begründung
	0.3/10	Neue Netzelemente, es fehlen die Tangentiallinien (Rothenburg) – Emmenbrücke Bhf – Ebikon Bhf und Ebikon Bhf - Verkehrshaus	Solche Tangentiallinien entlasten den Zentrum von Luzern zusätzlich
	0.4/17	S-Bahnanschlüsse in Emmenbrücke: Präzisierung gefordert: S-Bahnanschlüsse in Emmenbrücke Bhf	Der S-Bahnhof Emmenbrücke gilt zu erschliessen (und nicht Seetalplatz oder Gersag).
	0.4/17	Ausrichtung des Busnetzes auf S-Bahnhaltestelle Verkehrshaus ausrichten.	Gibt nachträglich die Möglichkeit, diesen Bahnhof ins ÖV-Netz zu integrieren. So wie er heute dasteht, ist das nicht möglich.
Luzern Ost	0.4/17	Einsatz grösserer Gefässe auch für Linie 14 in Hauptverkehrszeiten	Die Buslinie 14 bedient 3 Schulhäuser (KV, Utenberg und Rätthia) sowie die Klinik St. Anna (Patienten, Arbeitende). Die Busse sind deshalb zu Schulbeginn und –ende jeweils überfüllt. Es sind in diesen Spitzenzeiten grössere Busse einzusetzen. Die Situation verstärkt sich noch, weil die Linie 73 diese Strecke nicht mehr bedient.
	0.4/18	Ausbau der Vernetzung, es fehlen Tangentiallinien (Rothenburg) – Emmenbrücke Bhf – Ebikon Bhf und Ebikon Bhf - Verkehrshaus	Solche Tangentiallinien entlasten den Zentrum von Luzern zusätzlich
	1/21	Absatz Vorgaben: 1. Punkt: Emmenbrücke (Seetalplatz) Präzisieren: Emmenbrücke Bhf (Seetalplatz)	Der S-Bahnhof ist mit höchster Priorität zu erschliessen.
	2/23	Anschlussituation Fernverkehr: IR Engelberg und Interlaken sind in der Analyse auf-	Nur dadurch werden sind im künftigen Konzept berücksichtigt.

		zunehmen	
Luzern Ost	2.5/34	Linie 14 -> siehe Vermerk zu 0.4/17	
	2.6/35	Schwächenanalyse: Kapazitätsgrenzen S-Bahn aufnehmen	Weil dieses Kapazitätsproblem nicht aufgezeigt wurde, wird auch im ganzen Konzept keine Lösung aufgezeigt.
Rontal	6.1/60	Es fehlen die Tangentiallinien (Rothenburg) – Emmenbrücke Bhf – Ebikon Bhf und Ebikon Bhf - Verkehrshaus	Solche Tangentiallinien entlasten den Zentrum von Luzern zusätzlich
Luzern Ost	7.1/69	Verknüpfungspunkt S-Bahn Verkehrshaus und die Tangentiallinie Verkehrshaus – Ebikon Bhf fehlen	Bereits oben ausgeführt.
Luzern Ost	7.1/70	Linie 14 -> siehe Vermerk zu 0.4/17	
Luzern Ost	7.3/73	Buslinie 14 erschliesst auch drei Schulhäuser	Ist relevant. Bitte in Bericht aufnehmen.
Luzern Ost	7.5/75	Buslinie 25 ist bis zum Bahnhof Meggen weiterzuziehen	Bitte bereits realisieren. Entspricht dem Konzept Bahn und Bus
Luzern Ost	7.7/76	Buslinie 73 auch Halt im Luzernerhof	Der Luzernerhof ist ein Umsteigepunkt und sollte als dieser auch genutzt werden können.
Luzern Ost	7.8/77	Bei der Zusammenfassung im Korridor Ost ist die Staubebelastung als Negativpunkt aufzunehmen.	Die Staus haben Einfluss auf die Stabilität des Fahrplans und sind deshalb nicht unerheblich, zumal sehr viele Busse diese Strecke befahren.
Süd	9.3/86	Die Pilatusbahn muss mit einer regelmässigen Busverbindung erschlossen werden.	Als Touristenstadt ist das sehr wichtig. Eventuell kann die Pilatusbahn involviert werden.
Süd	9.5/87	Linie 16c: Neuerschliessung des Ortsteils Winkel	Bezweifeln Nachfrage. Naherholungsgebiet wird zusätzlich durch Busse gestört.
Kriens	10/91	Die Pilatusbahn muss mit einer regelmässigen Busverbindung erschlossen werden.	Als Touristenstadt ist das sehr wichtig. Eventuell kann die Pilatusbahn involviert werden.
Nord	11/100	Verknüpfungspunkt S-Bahn muss Emmenbrücke Bhf sein.	Dies ist besonders wichtig für die neuen Linien 13 und 55, aber auch für alle anderen Buslinien. Kurze Wege, rasche Anschlüsse sind ein Muss für das Bus und Bahnkonzept. Der Seetalplatz genügt als Bus-Hub nicht.
Nord	12.2/112	Buslinie 51: Ab Emmenbrücke Bhf und nicht Emmen Sprengi	Unbedingt auch hier das Bahn und Buskonzept umsetzen
Ost	13.3/121	Buslinie 14: grössere Gefässe einsetzen	Siehe Vermerk zu 0.4/17

Vielen Dank für Ihre **Rückmeldung bis 18. Mai 2012** an:

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
Postfach
6002 Luzern

oder: Fax (041 226 45 66) bzw. E-Mail (info@verkehrsverbund-luzern.ch)