



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern

Luzern, 29. Juni 2011

Stellungnahme zum öV-Bericht 2012 - 2015

Sehr geehrte Damen und Herren

Begrüssenswert ist, dass alle zwei Jahre ein öV-Bericht erstellt wird und dass wir zur Stellungnahme eingeladen sind.

Allgemeine Feststellungen

Der Bericht ist informativ. Beim Bericht sollte es sich u.a. um ein Strategiepapier mit den entsprechenden konkreten kurz- und mittelfristigen Massnahmen für die Jahre 2012 – 2015 handeln. Wir vermissen im Bericht eine strategische Ausrichtung über die nächsten 10 – 20 Jahre. Und viel mehr vermissen wir mehrheitlich konkrete Massnahmen für die kommenden drei Jahre, insbesondere im Busangebotsbereich. Die Aussagen sind teilweise sehr allgemein gehalten und werden damit auch sehr unverbindlich. Generell lässt sich im Bericht eine gewisse Unverbindlichkeit feststellen. Mehrmals kommt der Begriff „vorantreiben“ und „überprüfen“ vor.

4. Langfristige Erfolgspositionen

Die allgemeine Stossrichtung entspricht grundsätzlich auch den Vorstellungen von Pro Bahn Sektion Zentralschweiz. Leider fehlt es an konkreten Aussagen. Die in Kapitel 4 aufgeführten Erfolgspositionen lassen eine genauere Beurteilung kaum zu. Sie sind wie eingangs schon erwähnt häufig zu allgemein formuliert.

Präzisierung bei adäquater Servicequalität:

...tarifverbundweit und Transportunternehmen übergreifend homogen...

5. Strategie 2012 – 2015

5.1 Leididee

Die wichtigste Leitidee fehlt überhaupt: Förderung des Umstiegs vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr. Pro Bahn Sektion Zentralschweiz vertritt die Meinung, dass auch der Verkehrsverbund diese Leitidee mittragen und unterstützen muss.

Ergänzung der Leidideen:

Förderung des Umstiegs vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr.

5.2 Ziele

Als oberstes Ziel wird die Steigerung des Kostendeckungsgrades von 47 auf 50 % festgehalten. Damit wird klar signalisiert, welchen Stellenwert die Steigerung des Kostendeckungsgrades gegenüber der Weiterentwicklung des öV in den nächsten Jahren einnehmen soll. Mit dieser Zielsetzung werden die Einführung neuer Zubringer-/Tangentallinien verhindert, weil die in der Regel einen tieferen Kostendeckungsgrad aufweisen als Hauptlinien.

5.3 Strategische Stossrichtungen

Bahnangebot

Ergänzungen:

-> Viertelstundentakt der S-Bahn Linien S1, S9, S18: Hier sind konkrete Daten/Termin-Angaben erwünscht.

-> Ganz fehlt der Halbstundentakt für die S8 (Sursee-Olten), womit auch eine Beschleunigung des RE Luzern-Olten (weniger statt mehr Halte) möglich ist.

Als Begründung resp. Rechtfertigung wird immer wieder die fehlende Infrastruktur und der Tiefbahnhof erwähnt. Vorangehende Unterlassungssünden sind keine Entschuldigung.

Nicht erwähnt ist der zweit wichtigste Bahnhof und Knoten des Kantons, der Bahnhof Sursee. Ein Ausbau/Umbau (Busbahnhof, Parkhaus, Betriebsgebäude, Kunden- und Gleisanlagen etc.) ist dringend nötig, dies auch im Hinblick auf die Fahrplanplanung 2017. Ein so wichtiges Projekt gehört in den Bericht, zu mal der Knoten Sursee ein grosses Potential hat. Es darf nicht sein, dass die gleichen Unterlassungssünden begangen werden wie beim Bahnhof Luzern.

Bus- und Schiffangebot

Wie eingangs erwähnt, sind u.a. hier die Stossrichtungen sehr allgemein und unverbindlich formuliert. Konkrete Angaben über die geplanten Bahn-/Bus-Knoten und die dazugehörigen Tangentallinien fehlen. Auch die Optimierung der Kundenführung Bahn - Bus im Bahnhof Luzern ist nicht erwähnt, obwohl sie seit Jahren ein dringendes Anliegen ist.

Klare Aussagen fehlen u.a. zu:

- Rontalkonzept/Bahnknoten Ebikon und Verlängerung der Buslinie 1
- Einführung von Tangentallinien
- Buslinie 1 und Ortsbus Kriens

Qualität

Allgemeine Aussagen wie „setzt sich in den städtischen und kantonalen Planungen zur Neugestaltung des Verkehrs für Lichtsignalbevorzugungen und Busspuren ein“ sind zwingend um konkrete Aussagen zu ergänzen. Vor allem am und rund um den Bahnhof Luzern (inkl. Zufahrten) sind dringend Massnahmen nötig (z.B. mehr Durchmesserlinien). Wo kein Platz für Busspuren möglich ist, sind andere Lösungsansätze aufzuzeigen.

Neu: Fahrgastinformation

Pro Bahn Sektion Zentralschweiz ist der Meinung, diesem Thema eine eigene Stossrichtung zu geben. Dazu gehören u.a.

- elektronische Anzeigen an den Haltestellen
- elektronische Anzeigen in den Bussen
- Busabfahrtsübersichten an grösseren Bahnhöfen, Prio. 1 am Bahnhof Luzern
- Harmonisierung der Fahrpläne verschiedener öV-Transportunternehmen

Tarif

Präzisierungen:

- > Pro Bahn Sektion Zentralschweiz ist klar gegen die Formulierung „regelmässige“ Preisanpassungen“, wenn damit nicht ein spürbar besseres Angebot einhergeht.
- > Die Vereinfachung des Zonensystems soll nicht nur geprüft sondern tatsächlich umgesetzt werden.

6. Herleitung der strategischen Stossrichtungen

6.1 Bahnangebot

Es wird u.a. auf die längeren Fahrgastwechselzeiten hingewiesen, die die Fahrplanstabilität verschlechtern würden, obwohl die Verkehrsmittel meist niederflurig und auch mit breiteren Türen ausgestattet sind. Für dieses doch relativ einschneidende Problem (Fahrplanstabilität) werden keine Massnahmen in Erwägung gezogen.

Ergänzung:

Massnahme für Reduktion der Fahrgastwechselzeiten

6.3 Langfristige Angebotsplanung

Hinweis:

Die Bussituation am Bahnhof Luzern kann mit verhältnismässig wenig Aufwand optimiert werden, auch ohne Tiefbahnhof. Einfache Massnahmen: mehr Durchmesserlinien und Durchgangsperrons, dadurch Aufhebung der Busparkplätze (Busperronbereich 4) und Umwandlung in Begegnungszone. Durch die Konzentration der Busabfahrtsbereiche können diese problemlos überdacht werden.

Ergänzung:

Stadtbahn Kriens-Luzern-Emmenbrücke/Ebikon

Ist aufgrund des Agglomerationsprogramms Luzern im kantonalen Richtplan unter V4 ÖV, Abs. II. Erläuterungstext, im letzten Abschnitt die Option "Stadtbahn- bzw. Trambahnkonzept" enthalten.

Auch unter Abs. III. Koordinationsaufgaben, V4-14 steht, dass als Alternative zum Bus ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel in Erwägung zu ziehen ist.

7. Finanzen

Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass für die Sicherstellung der Anschlüsse und für die Bewältigung des sich erhöhenden Fahrgastaufkommens Zusatzfahrzeuge eingesetzt werden müssen und dies zu hohen Zusatzkosten führt.

Hinweis:

Um so wichtiger ist es, dass man die Entlastung der Brennpunkte durch Subknoten mit einer Feinverteilung mit höchster Priorität vorantreibt, u.a. möglichst schnell die Situation am und um den Bahnhof Luzern löst.

Fazit:

Um den Steuerzahlern und öV-Benutzern zu zeigen, was konkret in den nächsten 3 Jahren realisiert wird, muss der vorliegende Bericht überarbeitet und die Massnahmen konkretisiert werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Pro Bahn Schweiz
Sektion Zentralschweiz

Karin Blättler
Präsidentin