

## AggloMobil tre Vernehmlassung

### Absender:

Pro Bahn Sektion Zentralschweiz  
Karin Blättler / Romeo Degiacomi  
Hirschmattstrasse 54  
6003 Luzern

Nr.	Frage	Antwort (X)		Bemerkungen
		Ja	Nein	
1	<b>Gesamteindruck:</b> Das Zielbild gemäss öV-Bericht hat weiterhin Gültigkeit. AggloMobil tre bringt den öV in der Agglomeration Luzern schrittweise in Richtung dieses Zielbilds. Sind Sie mit dem Inhalt und der Darstellung von AggloMobil tre einverstanden?			Beurteilung über gesamtes Papier kann nicht mit ja/nein beantwortet werden.
2	<b>Grundlagen:</b> Sind die Grundlagen in Ihren Augen vollständig und stellen sie eine gute Basis für die Überlegungen und Variantenbildung in AggloMobil tre dar?		Nein	Bemerkung 1: Kostensteigerung ggü. Zustand Agglo Mobil due um rund 4 %. Sagt nichts aus. Präzisierung als Entscheidungsbasis zwingend notwendig (Welche Kosten (einmalig/wiederkehrend)/Betrag/ Mehreinnahmen berücksichtigt etc.)  Bemerkung 2: Aufgrund weiterer Verknüpfung von Durchmesserlinien müssen für den Busbahnhof Luzern Überlegungen angestellt werden, wie der dadurch frei werdende Platz sinnvoll (z.B. mit Infopoint) genutzt werden kann.
3	<b>Massnahmen 2019 bis 2022:</b> Sind Sie mit dem Umsetzungsvorschlag einverstanden und sind Sie gewillt, Ihren Teil zur Finanzierung gemäss gesetzlicher Aufteilung beizutragen?		Nein	Beurteilung über gesamtes Papier kann nicht mit ja/nein beantwortet werden.  Als Interessenvertretung der öV-Kunden und als Steuerzahler müssen wir zur Finanzierung indirekt beitragen.

### Weitere Bemerkungen (pro Aspekt ein Feld):

#### Neue Durchmesserlinie 20/24:

Für die Linie 20 bedeutet das ein Taktabbau. Während den Stosszeiten darf es nicht zu einem Taktabbau kommen. Mindestens heutiges Angebot auf der Linie 20 beibehalten.

#### Keine Etappierung der Umsetzungen:

Beispiel: Linie 8 - Vorläufig auf Abschnitt Hirtenhof - Bahnhof und 2022 neu wieder als Durchmesserlinie

Wir fordern, auf Zwischenlösungen zu verzichten. Im Fall der Linie 8 muss eine direkte Umsetzung der definitiven Lösung realisiert werden. Die Kosten für laufende Fahrplan-/Routenanpassungen sind unverhältnismässig. Der öV-Kunde muss sich in verhältnismässig kurzen Abständen immer wieder an neue Situationen gewöhnen.

**Verzicht auf Elektrifizierung der Linie 12:**

Angesichts der knappen Finanzen Elektrifizierung nicht realisieren bzw. zurückstellen (noch nicht in Agglomobil tre), zugunsten Beibehalten der Takte und Anzahl Kurse, die aktuell abgebaut werden sollen (z.B. Linie 20 siehe oben oder Emmer Bus).

Die Weiterentwicklung der Technik der Trolleybusse wird es ermöglichen, die Trolleybusse vorübergehend mit oder ohne Fahrleitung ohne grossen Unterschied in der Leistung einzusetzen. Die Entwicklung schreitet voran. Diesen Aspekt gilt es zu berücksichtigen.

**Verzicht auf Elektrifizierung der Linie übers Kantonsspital:**

Angesichts der knappen Finanzen Elektrifizierung nicht realisieren bzw. zurückstellen (noch nicht in Agglomobil tre), zugunsten Beibehalten der Takte und Anzahl Kurse, die aktuell abgebaut werden sollen (z.B. Linie 20 siehe oben).

Wenn zwingend Elektrifizierung, dann wäre eine Verknüpfung der Linien 8 und 18 als Durchmesserlinien geeignet. Sie sind ähnlich getaktet. Dadurch kann auf Linienführung der Linie 2 übers Kantonsspital verzichtet werden (siehe Weiterentwicklungsoptionen nach 2022 / Stossrichtung B nachstehend)

**Weiterentwicklungsoptionen nach 2022**

**Stossrichtung A: Durchmesserlinie Emmenbrücke - Viktoriaplatz- Hirtenhof**

Aufgrund der Einwohnerzahl der Gemeinde Emmen/Emmenbrücke muss eine direkte Anschlussmöglichkeit an den Bahnhof Luzern bestehen bleiben.

Die Linie 2 sollte neu wieder zur Durchmesserlinie z.B. mit dem Würzenbach (Linie 8) verbunden werden.

**Weiterentwicklungsoptionen nach 2022**

**Stossrichtung B: Durchmesserlinie Emmenbrücke via Kantonsspital - Bahnhof - Hirtenhof**

Aufgrund der Einwohnerzahl der Gemeinde Emmen/Emmenbrücke würde dann weiterhin die direkte Anschlussmöglichkeit an den Bahnhof Luzern bestehen bleiben. Das ist zwingend nötig.

Auf die Linienführung über das Kantonsspital ist zwingend zu verzichten, weil die öV-Kunden für die Stadt dann einen Umweg fahren oder im Kreuzstutz für den Kasernenplatz und Richtung Kriens/Obernau/Horw etc. zwischenumsteigen müssen. Der Umweg über den Schlossberg/Schwanenplatz/Bahnhof ist für diese Destinationen völlig unattraktiv.

**Kantonsspital Linien 18/19:**

Es darf kein Taktabbau stattfinden. Das Kantonsspital braucht eine öV-Topperschliessung.

**Linie 2:**

Braucht dringend direkte Erschliessung an den Bahnhof Luzern

**Optimierung Emmer Bus:**

Abends und Sonntags werden Quartiere nicht mehr angefahren bzw. nicht mehr mit dem öV erschlossen. Die Linie 41 ist abends nicht mehr in Betrieb -> finanzielle Mittel siehe Verzicht Elektrifizierungen

**Verzicht auf Empfehlung an Politik:**

Eigenes Rbus-Infrastrukturpaket zu schnüren und gesonderte Finanzmittel bereitzustellen.

Davon raten wir dringend ab. Die Konsequenz wird sein, dass die Hauptlinien gefördert und die weiteren Buslinien benachteiligt würden.

**Merkmal des Konzepts Agglomobil tre:**

Durch gezielte Abstimmung von S-Bahn, Rbus und Durchmesserlinien werden schnellere und zuverlässigere Reisezeiten erreicht.

Das alleine reicht nicht. Ist braucht auch die Berücksichtigung der Kapazitäten.

**Einheitliche Taktstandards**

Kapazitäten und Takte werden auf das Nachfragepotenzial abgestimmt.

Wir weisen ausdrücklich daraufhin, dass das Angebot die Nachfrage steuert und deshalb ganz einfach von den öV-Verantwortlichen beeinflusst werden kann.

**Tangentiallinien:**

Ausbau mit Ziel zur Ringlinie, die eine Verbindung zwischen den Hubs herstellt und das Zentrum entlastet. Durchmesserlinien sind gut, entlasten jedoch nur den Bahnhofplatz.