

öV-Bericht 2018 bis 2021

Vernehmlassung

- Bitte nur weisse Felder ausfüllen
- Bitte das elektronische Exceldokument verwenden (Download unter http://www.lu.ch/verwaltung/BIIWD/biiwd_vernehmlassungen_stellungnahmen/biiwd_vernehmlassungen)

Absender:

Grüne Luzern
Brüggliasse 9
6004 Luzern

	Frage	Antwort		Begründung
		X eintragen		Abgrenzung: Bitte konkrete Anträge unter "Weitere Bemerkungen" unten eintragen
Nr.		Ja	Nein	
1	öV-Vision und Ziele (Kapitel 3.1 und 3.5): Die öV-Vision (Zielzustand 2050) basiert auf dem kantonalen Richtplan 2015 und ist abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation. Diese öV-Vision wird schrittweise erreicht, u.a. durch die Umsetzung des öV-Konzepts AggloMobil tre oder der etappierten nationalen Bahnplanung. Passend zur öV-Vision sind im öV-Bericht für die Jahr 2018 bis 2021 konkrete Ziele definiert. Unterstützen Sie uns weiterhin auf dem Weg, die kantonale öV-Vision zu erreichen?	(x)	(x)	Grundsätzlich ja. Aber aus unserer Sicht müssen noch Anpassungen vorgenommen werden: Der Zielzustand liegt zu weit in der Zukunft. Aufgrund der aktuellen finanziellen Situation von Bund und Kanton ist mit einem Durchgangs-Tiefbahnhof nicht vor 2040 zu rechnen. Die mittelfristigen Massnahmen bis zur Inbetriebnahme der von der Agglo Luzern geforderten übergeordneten Lösungen (Durchgangsbahnhof, Bypass) sind nicht ausgewiesen. Hubs mit kurzen Umsteigewegen und -Zeiten. Der Hub Emmenbrücke ist ein schlechtes Beispiel mit langen Wegen und langen Umsteigezeiten, speziell zum Busbahnhof Emmenbrücke Süd. Vor allem in der Agglomeration mit immer noch nur (xx)% Modalsplit muss der öV klar priorisiert werden => Busspuren wo nötig auf Kosten von MIV Spuren. Investitionen Strassenbau nur für den öV (und natürlich LV). Ob diese unabdingbaren Voraussetzungen für einen attraktiven öV auf der Strasse geschaffen werden, wird sich sehr bald mit dem Bauprogramm Kantonsstrassen 2019-2022 erweisen. Der Modalsplit in der Agglomeration muss an jenen der Stadt mit 40% angeglichen werden. 33% genügen nicht. Keine weitere Steigerung des Kostendeckungsgrades zu Lasten der Angebotsqualität: 55% reicht. Vorfinanzierung des Durchgangsbahnhofes ist gesichert und erhöht dadurch die Chancen im nächsten Ausbauschritt berücksichtigt zu werden. Schnellzughalte in Emmenbrücke.
2	Massnahmen 2018 bis 2021 (Kapitel 5.2 und 6): Die kurzfristigen Massnahmen sind definiert. Sind Sie mit der Umsetzung dieser Massnahmen einverstanden und stimmen Sie der abgestimmten Finanzplanung zu?	(x)	(x)	Kurzfristige Massnahmen:Wir sind mit der Massnahme 37, Durchbindung der Linie 2/8 nicht einverstanden. Fernbushaltestelle mit genügender Kapazität, Nähe zur Autobahn und mit guter Erschliessung durch den ÖV.Beispielsweise bei Rothenburg Station mit 15'-Takt. Es muss einfacher werden, das Fahrrad im Bus und Zug mitzunehmen. Tixi-Taxi-Bons müssen weiterhin im gleichen Masse günstig abgegeben werden. Keine Aufhebung von Haltestellen wegen Umsetzung des Behindertengleich-stellungsgesetz. Wir sind mit der Finanzierung nicht einverstanden, da sie mit den definierten Massnahmen in der ÖV-Planung nicht abgestimmt sind. Ebenfalls sind wir nicht einverstanden, dass die resultierenden Defizite über das Eigenkapital der Verkehrsverbundes ausgeglichen werden. Bei den ÖV-Investitionen reichen die eingestellten Mittel kaum, wie es der Bericht selber darlegt (Siehe S.60).
3	Gesamteindruck: Sind Sie mit dem Inhalt des öV-Berichtes und dessen Darstellung einverstanden?			Grundsätzlich ja. Aber aus unserer Sicht muss für die vorgeschlagenen Massnahmen die Finanzierung besser gesichert werden.

Weitere Bemerkungen:

- Pro Aspekt bitte ein neues Bemerkungsfeld verwenden. Dies erleichtert die Beantwortung.
- Für zusätzliche Bemerkungsfelder: bitte letzte Zeile kopieren und darunter einfügen (Zeile markieren, Rechtsklick auf der Maus, "Zellen einfügen" anklicken)
- Zeilenhöhen können beliebig angepasst werden

S. 8, Tabelle 1

Die Grünen begrüssen die konsequente Umsetzung der Buspriorisierung im Raum Luzern. Wir fordern, dass dies im ganzen Kanton konsequent umgesetzt wird und diese auch unter Inkaufnahme allfällig notwendiger Beschränkungen des MIV.

S. 24, Kap. 4.1.1, IR EC etc.

Der VVL soll sich nicht nur dafür einsetzen, dass mehr Linien über die Grenzen hinaus verlängert werden, sondern dass auch mehr von den bestehenden Linien direkt über Luzern geführt werden.

S. 24, Kap. 4.1.1

Bemerkung

Bei der Stossrichtung Bahn Fernverkehr mittelfristig ist der öV-Bericht widersprüchlich: Einerseits "Von Luzern nach Zürich sollen zudem weitere Verbindungen realisiert werden." Auf der anderen Seite sind diese neuen Angebote gemäss Rahmenplan SBB nicht mehr möglich.

Im Regionalverkehr ist das Bahnangebot weiter auszubauen. Wegen der fehlenden Trassen auf der Bahnhofzufahrt Luzern ist durch Flügelung in Emmenbrücke (analog Wolhusen) das Angebot der S-Bahn Richtung Sursee und Seetal zum Viertelstundentakt zu verdichten. Dafür sind die notwendigen Mittel bereit zu stellen.

S. 26, Kap. 4.1.3

In Ebikon mit dem 30' Takt der S-Bahn ist ein Umsteigen nicht dem heutigen Busangebot angepasst. Umsteigen auf einen anderen Bus (Linie 1) macht nicht Sinn. Ein Hub in Ebikon ist somit erst mit dem Viertelstundentakt der Bahn sinnvoll, was auch im AggloMobil Tre bestätigt wird. Bis dann ist auf eine Einkürzung der Linien 22 und 23 zu verzichten. Eine Umsteigestelle in der Agglomeration wird nur zum Erfolgsfaktor, wenn der Viertelstundentakt der S-Bahn in die Stadt (analog Stadtbahnzug) realisiert ist.

Herzlichen Dank für Ihre Mitwirkung. Die Rückmeldung ist ein wichtiger Bestandteil bei der Erarbeitung der Schlussfassung des öV-Berichtes. Die Schlussfassung wird im Winter 2017/18 durch den Kantonsrat beraten und von diesem zur Kenntnis genommen.