

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
Postfach 4306
6002 Luzern

Luzern, 2. März 2023

Öffentliche Mitwirkung «Entwurf Studie Bus 2040» - Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Möglichkeit wahr, im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Entwurf der Studie Bus 2040 Stellung zu nehmen.

Ausgangslage

Die zukünftige Verkehrsnachfrage verändert sich im gesamten Kanton Luzern aufgrund von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklungen. Um die Mobilitäts- und Klimaziele erreichen zu können, ist ein Ausbau des ÖV mit Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) notwendig. Der Verkehrsverbund Luzern hat die gesamtkantonale Studie Bus 2040 erarbeitet. Bus 2040 lehnt sich an das Zielbild 2050 gemäss ÖV-Bericht im Kanton Luzern an und berücksichtigt nationale, kantonale, regionale und kommunale Planungen und Entwicklungsabsichten. Für jede Region des Kantons Luzern werden in der Studie der strategische Handlungsbedarf, das daraus folgende Zielkonzept 2040, die Etappierung und der Infrastrukturbedarf dargestellt. Dabei liegt der Fokus auf einer strategisch-konzeptionellen Ebene, weshalb detailliertere Fahrplankonzepte erst in späteren Vertiefungen betrachtet werden. Die Studie Bus 2040 zeigt auf, wie das Busangebot in Zukunft aussehen soll und die steigende Nachfrage bewältigt werden kann. Das Busangebot im ländlichen Raum des Kantons Luzern orientiert sich mehrheitlich an den Bahnhöfen, am Bahnangebot und den Hauptstrassen, die die Dörfer miteinander verbinden. Deshalb setzt die Studie Bus 2040 das Augenmerk im ländlichen Raum auf die Fahrplanebene. Im ländlichen Raum soll das Angebot des bestehenden Netzes anstelle der Schaffung neuer Buslinien verdichtet werden. Der Ausbau eines attraktiven zukünftigen ÖV-Angebots leistet einen Beitrag zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum ÖV und unterstützt das Erreichen der Mobilitäts- und Klimaziele.

DBL als Voraussetzung für ein regionales S-Bahnssystem

Mit dem zukünftigen DBL können direktere und schnellere Zugverbindungen mit höheren Beförderungskapazitäten geschaffen werden, wodurch die Vernetzung von Bahn und Bus verbessert und das S-Bahnssystem Luzern ausgebaut sowie verdichtet werden kann. Der DBL stellt deshalb einen wichtigen und notwendigen Ausbauschritt dar und ist mit hoher Priorität voranzutreiben, damit das zukünftige ÖV-Angebot verbessert werden kann. Mittels einer gut ausgebauten und verdichteten S-Bahn kann insbesondere auch die regionale ÖV-Erschliessung massgeblich verbessert werden.

Hierzu sind Taktverdichtungen bei den S-Bahn-Verbindungen in alle Richtungen anzustreben. Die Anbindung an umliegende ausserkantonale Zentren und an innerkantonale Städte und Ortschaften ist ebenfalls zu gewährleisten. Nur mit dem Bau des DBL und dem Ausbau des S-Bahnsystems können ein attraktives zukünftiges ÖV-Angebot geschaffen und die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖV gefördert werden.

Buslinienführungen im Raum Luzern

Die Studie Bus 2040 zeigt auf, dass ein funktionierender Busverkehr im Raum Luzern nicht erst mit Inbetriebnahme des DBL notwendig ist, sondern bereits zuvor und während der Bauphase essenziell ist. Die Verbesserungen des Busangebots werden deshalb in Etappen angegangen, was als zielführend betrachtet wird. Es gilt dabei insbesondere zu beachten, dass der Bahnhofplatz Luzern bereits ab Beginn der Baustelle DBL nicht mehr für ÖV-Halteketten zur Verfügung steht und daher die Durchbindung der Buslinien und die Realisierung der Durchmesserpertronanlage von entscheidender Bedeutung sind.

Die Studie Bus 2040 geht von einem Zielkonzept 2040 aus, welches neben der Pilatusstrasse eine Busachse Ost via Tribschenquartier zum Bahnhof vorschlägt. Mit dieser Busachse und einem Bushof Ost dürfte in Zukunft insbesondere die heutige Situation mit der Konzentration der Bushalteketten am nördlichen Eingang zum Bahnhof Luzern entlastet werden. Problematisch scheint jedoch der angestrebte Realisierungszeitraum vor Inbetriebnahme bzw. Baubeginn des DBL, da diese Buslinie eine zusätzliche Herausforderung für die Bauphase des DBL darstellen würde. Als weitere Option aus der Testplanung zum Durchgangsbahnhof dürfte analog zur Busachse Ost auch eine Busachse Zentralstrasse grosses Potenzial aufweisen. Eine Busachse Zentralstrasse könnte ebenfalls eine direkte und schnelle Buslinienführung sowie die Option zur Anbindung an weitere Buslinien und an das Bahnangebot am Bahnhof Luzern ermöglichen. Aus diesen Gründen soll die Busachse Zentralstrasse als Ergänzung zur vorgesehenen Busachse Ost im Zielkonzept 2040 aufgenommen werden. Beide Busachsen sind in einem nächsten Schritt vertieft auf deren Machbarkeit zu prüfen.

Ausbau von Massnahmen zur Busbevorzugung

Ein weiterer, zentraler Aspekt stellen Massnahmen zur Busbevorzugung auf den Hauptverkehrsachsen dar. Dabei gilt es insbesondere die Umsetzung von entsprechenden Busspuren mit hoher Priorität anzugehen, damit der Bus auf Hauptachsen schnell und zuverlässig ohne im Stau zu stehen vorwärtskommt. Die Busbevorzugungen sind möglichst kurzfristig umzusetzen und sollen im bestehenden Strassenraum erfolgen.

Förderung von Verkehrsdrehscheiben/Hubs

In den Regionen des Kantons Luzern sind Verkehrsdrehscheiben als wichtige Umsteigeorte zu fördern und auszubauen. Verkehrsdrehscheiben vernetzen die verschiedenen Verkehrsmittel und die weiteren Mobilitätsangebote wie Bike- oder Car-sharing miteinander. Sie leisten zudem einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung zugunsten des ÖV im Sinne der Klima- und Energieziele. Ein attraktives ÖV-Angebot an Verkehrsdrehscheiben und die gute Anbindung mit allen Verkehrsmitteln ist zu gewährleisten.

Dafür muss von allen zuständigen Stellen die notwendige Infrastruktur entwickelt und sichergestellt werden, denn nur gemeinsam können erfolgreiche Verkehrsdrehscheiben entstehen.

Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten

Entwicklungsschwerpunkte sind potenziell nutzungsintensive Gebiete und generieren eine grosse Nachfrage, weswegen eine gute Erschliessung mit dem ÖV zwingend anzustreben ist. Kantonale Entwicklungsschwerpunkte, die nicht direkt durch die Bahn erschlossen sind, sind mit dem Busnetz attraktiv zu erschliessen. Wohn- und Arbeitsgebiete sind mit einem guten ÖV-Angebot via Bus und/oder Bahn miteinander zu verknüpfen, um die Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den ÖV zu fördern.

Angebot im ländlichen Raum

Die Zusammenarbeit mit den grenznahen Regionen ist im Hinblick auf die Optimierung des Angebotes zu pflegen. Wichtig ist die Bereitstellung eines attraktiven Angebots über die Kantonsgrenze hinaus. Die ergänzende Erschliessung ländlicher Gebiete soll vorerst weitergeführt und in geeigneten Fällen allenfalls ergänzt werden. Die Corona-Pandemie hat den Betrieb zusätzlich negativ beeinflusst und lässt eine abschliessende Beurteilung der Startphase zum heutigen Zeitpunkt noch nicht zu. Zur Erstellung des Bushubs St. Urban ist der Anschluss mit dem Kanton Bern zu überprüfen. Wenn die ab 2023 laufende, dreijährige Pilotphase des Wanderbusses Escholzmatt-Schangnau-Schallenberg-Thun erfolgreich ist, soll der Wanderbus als «Touristisches Angebot» ergänzt werden.

Ausbau der Elektrifizierung und Dekarbonisierung

Generell ist die Elektrifizierung und Dekarbonisierung des Busverkehrs sowohl im Stadtgebiet als auch im ländlichen Raum schnell voranzutreiben, um die Klima- und Energieziele zu erreichen. Dieser Prozess darf nicht durch politische Faktoren (z. B. mobilitätspolitische Diskussionen, ungesicherte Nachfrageprognosen, allfällige Linienausschreibungen, technologische Detail-Fragestellungen) verzögert werden, da die Klima- und Energieziele keinen Aufschub erlauben.

Übersicht über Kostenfolgen

Die Studie Bus 2040 sieht vor, dass die vorgeschlagenen Massnahmen in die kantonalen und kommunalen Infrastrukturprogramme sowie in die künftigen Agglomerationsprogramme des Kantons Luzern einfließen sollen. Aussagen zur Höhe der Investitionskosten für notwendige Infrastrukturausbauten seien aufgrund der strategisch-konzeptionellen Ebene der Studie nicht möglich. Die Studie Bus 2040 argumentiert, dass ein Ausbau und eine Verbesserung des ÖV-Angebots zu einer Nachfragesteigerung und dadurch zu Mehrerlösen führen wird. Ein Angebotsausbau hat auch Mehrkosten bei den Abgeltungen gegenüber heute für die Gemeinden zur Folge. Aus Sicht der Luzerner Gemeinden ist ein Angebotsausbau verständlich, um die zukünftige Entwicklung des ÖV sicherzustellen. Die zu erwartenden Kosten für die Gemeinden müssen in der Studie Bus 2040 mittels ungefährender Kostenabschätzung ausgewiesen werden. Zu den Einnahmen und deren zukünftigen Entwicklung wird in der Studie Bus 2040 ebenfalls eine Abschätzung vermisst. Das Thema der Kosten stellt für die Gemeinden ein wichtiges Thema dar, wozu genauere Angaben für deren Planung von Bedeutung sind.

Anpassungsmöglichkeiten aufgrund der Nachfrageentwicklung

Die zukünftige Nachfrageentwicklung ist mit Unsicherheiten verbunden. Einerseits ist schwierig abzuschätzen wie gross die Zunahme sein wird und andererseits in welchem Zeithorizont. Bei der Planung ist die weitere Entwicklung der Nachfrage laufend zu berücksichtigen und der Ausbau des ÖV-Angebots entsprechend anzupassen.

Fazit

Die Studie Bus 2040 wird als wichtige Grundlage zur zukünftigen Entwicklung des ÖV im Kanton Luzern erachtet. Ein attraktives zukünftiges ÖV-Angebot leistet einen Beitrag zur angestrebten Modalsplitverlagerung auf den ÖV und unterstützt damit massgeblich das Erreichen der Mobilitäts-, Energie- und Klimaziele des Kantons. Das Zielkonzept Bus 2040 beinhaltet ein ergänzendes und abgestimmtes Busangebot neben dem Bahnangebot mit langfristigem Bahnnetzstatus DBL. Der Ausbau des Busnetzes ist insbesondere dort voranzutreiben, wo keine Abhängigkeiten mit dem Ausbau DBL bestehen und wo der notwendige Infrastrukturausbau überprüft sowie die Machbarkeit gegeben ist. Mit hoher Priorität anzugehen sind dabei die Durchmesserlinien im Raum Luzern, der Ausbau von Busbevorzugungsmassnahmen, die Förderung von Verkehrsdrehscheiben, die Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten und die Elektrifizierung und Dekarbonisierung des Busverkehrs. Unsicherheiten weist die Studie Bus 2040 bei der Kostenfolge und Nachfrageentwicklung auf. Die zu erwartenden Kosten für Infrastruktur und Betrieb sowie der Abgeltungen für die Gemeinden sollten ungefähr abgeschätzt und in der Studie ausgewiesen werden.

Gerne hoffen wir, dass die erwähnten Überlegungen in Ihren weiteren Bearbeitungen Eingang finden werden und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme sowie die Zustellung des Schlussberichts.

Freundliche Grüsse

Verband Luzerner Gemeinden VLG



Sibylle Boos-Braun
Präsidentin



Ludwig Peyer
Geschäftsführer

Kopie z. K.
Mitglieder VLG-Bereich Bau-Umwelt-Wirtschaft