

Neuralgische Punkte im Luzerner Busnetz



**Bestandesaufnahme
und Vorschläge für Massnahmen**

**Bericht der Verkehrsbetriebe Luzern AG
17. September 2007**



Neuralgische Punkte im Luzerner Busnetz

**Bestandesaufnahme
und Vorschläge für Massnahmen**

**Bericht der Verkehrsbetriebe Luzern AG
17. September 2007**

Impressum

Herausgeber

Vekehrsbetriebe Luzern AG

Autoren

- Dr. Norbert Schmassmann, Direktor
- Beat Nater, Betriebschef und stv. Direktor
- Hubert Schumacher, Leiter Dienste und stv. Betriebschef

Gestaltung/Produktion

bischof | meier und co., Hochdorf

Inhalt

1	Auftrag und Management Summary	5	8	Dierikon	33
			8.1	Dierikon-Migros	33
			8.2	Dierikon-Dorf	33
2	Grosser Handlungsbedarf	6	9	Ebikon	35
2.1	Luzern – eine Stadt am Seeende	6	9.1	Falken	35
2.2	Zunahme des Verkehrs	6	9.2	Hofmatt	35
2.3	Die Kundensicht	6	10	Emmen/Emmenbrücke	37
2.4	Die wichtigsten Forderungen	7	10.1	Sonnenplatz	37
3	Bauvorhaben und deren Auswirkungen (Stadt Luzern)	9	10.2	Seetalplatz	37
			10.3	Emmenbaum	37
4	Stellungnahme des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL)	13	11	Gisikon	39
5	Neuralgische Punkte im vbl-Netz auf dem Gebiet der Stadt Luzern	15	12	Horw	41
5.1	Stellungnahme Baudirektion Stadt Luzern	15	12.1	Horw → Zentrum	41
5.2	Stellungnahme SVKL	16	12.2	Werkhof → Spier → Technikum → Ennethorw	41
5.3	Bahnhofplatz	17	12.3	Horw Rank	41
5.4	Kantonalbank	18	12.4	Horw Rank → Zentrum	42
5.5	Pilatusplatz	19	12.5	Horw Zentrum	42
5.6	Paulusplatz	19	13	Inwil	43
5.7	Kasernenplatz	19	13.1	Inwil Post	43
5.8	Obergrundstrasse/Horwerstrasse	20	14	Kriens	44
5.9	Kreuzstutz	20	14.1	Linde Pilatus	44
5.10	Gütsch	21	14.2	Stampfeli	44
5.11	Schönbühl	21	14.3	Kriens Wendeschleife	45
5.12	Wartegg	21	15	Littau	47
5.13	Eisfeld	22	15.1	Frohburg	47
5.14	Schwänenplatz	22	15.2	Zollhaus	47
5.15	Löwenplatz	22	16	Meggen	48
5.16	Luzernerhof	23	16.1	Gottlieben	48
5.17	Brüelstrasse / Büttenen	23	16.2	Böschener	48
5.18	Eggen	24	16.3	Pluskirche	48
5.19	Wesemlinrain	24	16.4	Tschädigen	49
5.20	Weggismatt	24	16.5	Kreuz	49
5.21	Schlossberg → Spital	25	17	Root	51
5.22	Schlossberg → Luzern Bahnhof	25	17.1	Längenbold	51
5.23	Gopplismoosweg	25	17.2	Wilweg	51
5.24	Kantonsspital	25	17.3	Root Dorf	51
5.25	Unterlöchli	26	18	Ausblick	52
5.26	St. Karli	26			
5.27	Reussport	26			
5.28	Friedental	27			
5.29	Jugendherberge	27			
5.30	Verkehrshaus	27			
6	Adligenswil	29			
7	Buchrain	31			
7.1	Breitfeld	31			
7.2	Reussbrücke	31			



1 Management Summary

Im vbl-Busnetz gibt es noch Potenziale zur Verbesserung der verkehrlichen Situation. Die entsprechenden Verbesserungen kämen den Fahrgästen zu Gute. Die vbl hat sich Mitte 2006 zum Ziel gesetzt, einen umfassenden Bericht mit einer Auflistung aller neuralgischen Punkte im vbl-Netz innerhalb und ausserhalb der Stadt Luzern (also auch in den von der vbl AG bedienten Agglomerationsgemeinden) zu erstellen. Es ist der vbl AG ein grosses Anliegen, dass dieser Bericht in den betroffenen Gemeinden sowie in den am Verkehr interessierten Parteien und Verbänden diskutiert wird und notwendige Massnahmen zur gezielten Verbesserung der verkehrlichen Situation umgesetzt werden.

Der Bericht zielt in erster Linie auf die Optimierung des strassenseitigen öffentlichen Verkehrs in und um Luzern ab. Es ist dabei den Verantwortlichen der vbl AG bewusst, dass es auch andere Verkehrsteilnehmer und damit auch noch andere Aspekte und Kriterien gibt. Trotzdem sind wir der Meinung, dass im Hinblick auf das Entwicklungspotenzial der Zentralschweiz – mit Zentrum Luzern – der auf der Strasse stattfindende öffentliche Verkehr weiterer Optimierungen und Verbesserungen bedarf, wenn er seine Rolle – im Sinne der übergeordneten Raum- und Verkehrsplanung sowie Siedlungsentwicklung – adäquat wahrnehmen will und muss. Der Bericht versteht sich als konstruktiver Beitrag zur laufenden verkehrspolitischen Diskussion und bietet Entscheidungsgrundlagen für gezielte Verbesserungsmassnahmen. Der Bericht soll in erster Linie in den interessierten Organisationen und Verbänden sowie in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Wir hoffen, mit dem vorliegenden Bericht etwas Nachhaltiges bewirken zu können.

Die vbl AG hat beim Zweckverband und bei den betroffenen Gemeinden eine Vernehmlassung zu einem ersten Entwurf des vorliegenden Berichts durchgeführt. Die Vernehmlassungsfrist dauerte bis zum 31. Mai 2007. Die Stellungnahmen jener Gemeinwesen, die sich bis zu diesem Datum geäussert haben, wurden in die entsprechenden Kapitel eingebaut.

Neben **Kapitel 1** (Management Summary) umfasst der Bericht 17 weitere Kapitel:

Kapitel 2 fasst die wichtigsten Forderungen, die wir als vbl AG stellen, kurz zusammen. Diese werden aus der spezifischen Lage der Stadt Luzern am See, der fortschreitenden Verkehrszunahme sowie den Kundenbedürfnissen der öV-Fahrgäste abgeleitet.

Kapitel 3 enthält einleitend eine Übersicht über die in der Stadt Luzern geplanten und bereits aufgetragenen Bauvorhaben und -projekte, die einen Einfluss auf das Betriebsgeschehen der vbl AG haben. Dabei zeigt es sich, dass bereits die Umsetzung dieser Bauprojekte zum Teil massive betriebliche Auswirkungen auf die vbl haben wird.

Kapitel 4 umfasst die Stellungnahme des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr.

Die **Kapitel 5 bis 17** enthalten eine Bestandsaufnahme der neuralgischen Stellen im vbl-Netz aus Sicht der vbl AG. Dabei wird – beginnend mit der Stadt Luzern und anschliessend gemeindeweise (in alphabetischer Reihenfolge der betroffenen Agglomerationsgemeinden) – aufgezeigt, wo sich die neuralgischen Punkte befinden. Auf diese Weise ist es für die in den jeweiligen Gemeinden verantwortlichen Kommunalbehörden einfacher, sich mit den Problemen und Lösungsvorschlägen im jeweiligen Gemeindegebiet auseinanderzusetzen. Zwecks Erleichterung der Lesbarkeit des Berichts sind die von der vbl AG erarbeiteten Vorschläge zur Behebung oder Sanierung der neuralgischen Stellen im vbl-Netz nach den Bestandsaufnahmen jedes Kapitels aufgeführt. Nach Darstellung jedes neuralgischen Punktes wird jeweils die von der vbl AG empfohlene Lösung nachgeliefert. Auf diese Weise muss nicht zwischen verschiedenen Kapiteln hin- und hergeblättert werden.

Unter den aufgezeigten Massnahmen figurieren unter anderem Busspuren, Pfortneranlagen und Lichtsignalanlagen. Die Umsetzung der wünschbaren und zum Teil unverzichtbaren Massnahmen übersteigt die Kompetenz der vbl-Verantwortlichen und ist Sache der zuständigen Behörden der Stadt Luzern sowie der betroffenen Agglomerationsgemeinden, teilweise aber auch des Kantons.

Kapitel 18 enthält abschliessende Bemerkungen und einen Ausblick.

9 Ebikon

9.1 Falken

Im Stossverkehr ist die Wegfahrt teilweise erschwert.

Vorschlag Da sich die Haltestelle direkt nach einer Ampel befindet, könnte man hier eine Busbevorzugung installieren. Die Ampel schaltet auf Rot, wenn der Bus wegfahren will ■

9.2 Halte

Nach der Haltestelle muss der Bus links in die Hauptstrasse Ebikon–Buchrain abbiegen. Dabei überquert er einen doppelten Velostreifen und ein Trottoir. Der Radstreifen ist schlecht überschaubar.

Vorschlag Die durchgehende Radstreifenmarkierung mit «Kein Vortritt»-Signalen unterbrechen. Den Vortritt der rechts abzweigenden Fahrzeuge klar signalisieren. Eventuell sogar Blinklichter aufstellen, welche mittels Bodenschlaufe durch den Bus angesteuert werden. Vielleicht lässt sich auch eine Busbevorzugung mittels einer Ampelanlage einrichten, welche zum Beispiel nur bei Anmeldung eines Busses in Betrieb geht ■

9.3 Hofmatt

Die Haltestelle liegt auf der teilweise stark befahrenen Hauptstrasse in der rechten Fahrspur Richtung Luzern. Dies führt zu teilweise gefährlichen Überholmanövern durch den Individualverkehr. Abends und am Sonntag-nachmittag muss an dieser Haltestelle teilweise auch der Rontal-Shuttle abgewartet werden. Dies blockiert die Fahrspur für mehrere Minuten.

Vorschlag Eine richtige Haltestelle mit Haltestellenbuchten bauen. Die Fahrzeuge somit von der Strasse wegnehmen. Für die Wegfahrt sollte eine Busbevorzugung installiert werden ■

2 Grosser Handlungsbedarf

2.1 Luzern – Stadt am Seeende

Wie Zürich oder Genf liegt auch Luzern am Ende eines Sees – bzw. am Seeauslauf. Die Stadt Luzern hat sich um einen «Seezipfel» entwickelt und liegt zwischen Hügellandschaften und den flachen Ufern des Vierwaldstättersees und der Reuss eingebettet. Dieser einmaligen Lage verdankt die Stadt Luzern sicher einen grossen Teil ihrer Erfolgsgeschichte und ihrer verkehrspolitischen Bedeutung.

Entsprechend der «Trennung» der Stadt durch zwei Seeufer und damit in zwei Teile spielen in Luzern Brücken eine wesentliche Rolle. Sie verbinden Alt- und Neustadt miteinander. Eine zentrale Bedeutung kommt dabei der Seebrücke zu. Sie ist verkehrs-

technisch und von den Verkehrsfrequenzen her die wichtigste Brücke. Sie stellt überdies einen der meistfrequentierten Strassenabschnitte in der Stadt dar.

Die Hauptverkehrsachsen in Luzern lassen sich ähnlich wie ein grosses X abbilden. Dabei trifft aber der Kreuzungspunkt der beiden Achsen nicht auf einen Platz oder eine Strasse. Vielmehr bilden sich auf beiden Seiten der Seebrücke Schwerpunkte. Auf der rechten Seeseite stehen Schweizerhofquai und Luzernerhof im Zentrum. Auf der linken Seeseite sind es Bahnhofplatz – Pilatusplatz – Paulusplatz – Bundesplatz. Besondere Bedeutung kommt dem Bus-Knotenpunkt Bahnhof zu, der ebenfalls am Seeende liegt.

2.2 Zunahme des Verkehrs

In den vergangenen Jahrzehnten ist das Verkehrsaufkommen in der Stadt Luzern und in der Agglomeration kontinuierlich angestiegen. Die städtebauliche Entwicklung bezüglich Strassenbau hat darauf nur geringfügig reagiert. Die Folgen dieser Entwicklung werden uns heute fast täglich vor Augen geführt. Gewisse Strassen und Plätze reagieren schon bei kleinsten Störungen so empfindlich, dass daraus Staus oder gar Verkehrszusammenbrüche resultieren.

Die Zunahme des Verkehrs stösst wegen der beschränkten Verkehrsfläche an Grenzen. Die Verwendungskonkurrenz bei der Beanspruchung der Verkehrsflächen hat zwischen den verschiedenen Verkehrs-Anspruchgruppen stark zugenommen. Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Lang-

samverkehr (Fussgänger, Velo) stehen – räumlich gesehen – in Konkurrenz zueinander. Oft sind Verbesserungen zu Gunsten eines Verkehrsträgers nur – oder zumindest teilweise nur – auf Kosten eines anderen Verkehrsträgers möglich. Aus diesem Grund müssen Prioritäten gesetzt werden. Ein volkswirtschaftlicher Massstab zur Setzung der «richtigen» Prioritäten ist die Minimierung der Gesamtreisezeiten für die Gesamtheit aller Verkehrsteilnehmer.

Die nachstehend aufgestellten Forderungen sind nach Auffassung der vbl zu erfüllen, wenn in Luzern und Umgebung dem öffentlichen Verkehr diejenige Bedeutung beigegeben wird, die ihm bei der Bewältigung der anstehenden und noch kommenden Mobilitätsprobleme zukommt.

2.3 Die Kundensicht

Die Forderungen, die wir aufstellen, stellen wir letztlich in unserer Funktion als «Anwalt unserer Kundinnen und Kunden». Im Vordergrund stehen dabei die Kriterien der Sicherheit, der Zeitersparnis und des Komforts.

Nicht wir ärgern uns primär, wenn es zu Verspätungen kommt oder Anschlüsse verpasst werden, sondern unsere Fahrgäste. Unsere Fahrgäste sind aber meistens gleichzeitig Bürgerinnen und Bürger und damit Steuer-

zahlende. Sie sind es, die für zusätzliche Kosten aufkommen, wenn sich aufgrund verstopfter Strassen die Fahrzeiten verlängern und deswegen zusätzliche Kurse eingesetzt

werden müssen. Und somit haben auch sie das grösste Interesse, wenn der öffentliche Verkehr auf Luzerns Strassen fliesst und optimal abgewickelt werden kann.

2.4 Wichtigste Forderungen

Die wichtigsten Forderungen aus Sicht des öffentlichen Verkehrs leiten sich aus den in den Abschnitten 2.1 bis 2.3 dargelegten Überlegungen ab:

1. die spezielle Situation Luzerns als Stadt an einem Seeende (Abschnitt 2.1);
2. die Tatsache, dass es zur Bewältigung der Mobilität in Luzern gezielte Massnahmen zur Verflüssigung des öffentlichen Busverkehrs braucht (Abschnitt 2.2); nur so wird eine gewisse Fahrplansicherheit garantiert;
3. die Interessen der Fahrgäste (Abschnitt 2.3).

Aufgrund der obigen Ausführungen leiten wir im Hinblick auf ein attraktives, leistungsfähiges und zukunftsorientiertes öV-Angebot folgende Forderungen ab:

- **Optimierung der Situation für den strassenseitigen öffentlichen Verkehr am Knotenpunkt Bahnhof Luzern**
- **zusätzliche und durchgehende Busspuren ohne Mischverkehr auf den Hauptverkehrsachsen**
- **Pförtneranlagen, die den Verkehr dosieren und dem Bus Vortritt geben**
- **rechnergesteuerte Verkehrsregelungsanlagen, die dem öffentlichen Verkehr Priorität einräumen, verbunden mit «Nullwartezeit» für den öV (Modell Zürich)**
- **Umfahrung Luzern zwecks Entlastung der öV-Achsen in der Stadt und Agglomeration («Spangen»)**
- **Haltestellen nur in Geraden, konsequente Aufhebung oder Sanierung von Haltestellen in Kurven**
- **gezieltes Angehen spezifischer neuralgischer Punkte, wie sie im vorliegenden Bericht in den Kapiteln 5 bis 17 aufgezeigt werden)**
- **keine Behinderung des öV durch öffentliche (und auch private) Bauvorhaben, insbesondere grossräumige Verkehrsumleitungen für den Transitverkehr während Tunnelsanierungen**

Zusätzlich sind folgende Punkte zu prüfen:

- Das **Haltestellennetz** ist konsequent auf die **Verträglichkeit mit den Anforderungen gemäss Behindertengesetz** zu prüfen. Die Zugänglichkeit aller Haltestellen mit Rollstühlen muss durch die kommunalen Baubehörden sichergestellt werden.
- Auf dem ganzen Netz ist die **Einhaltung minimaler Standards** bei den **Haltestellen** (Unterstand, Sitzbank, Beleuchtung usw.) wünschbar. Hier sind die Standortgemeinden zuständig und gefordert.
- Wünschenswert ist weiter die Realisierung von attraktiven **P+R-Angeboten** sowie **Bike & Ride-Angeboten** an geeigneten Stellen (S-Bahn-Bahnhöfe usw.).
- Mittelfristig ist die Einführung von **Road Pricing** (Staugebühren, Gebühren für die Zufahrt in das Stadtzentrum usw.) zu prüfen, wobei wir diese Forderung zum heutigen Zeitpunkt nicht in den Vordergrund stellen. Sollte aber der «Leidensdruck» bei der Beanspruchung der vorhandenen Verkehrsflächen derart zunehmen, kann es durchaus sein, dass der Zeitpunkt kommen wird, in dem man mit ökonomischen Lenkungsmassnahmen den Verkehr steuern muss. Es ist uns bewusst, dass die Realisierung der gestellten Forderungen zum Teil Massnahmen bedingt, die einschneidend und unpopulär sein können.



3 Stadt Luzern: Bauvorhaben

Bevor ab Kapitel 5 Probleme aufgezeigt und Massnahmen vorgeschlagen werden, werden im vorliegenden dritten Kapitel diejenigen Bauvorhaben präsentiert, die gemäss der städtischen Planung bereits aufgegleist sind. Dabei ist zu beachten, dass die Umsetzung der bereits geplanten Vorhaben ihrerseits (während der Bauphase) zum Teil massive betriebliche Auswirkungen auf die vbl haben wird.

Das Verkehrsaufkommen in der Stadt Luzern ist in den letzten Jahren bekanntlich kontinuierlich gestiegen. Die Stauzeiten an den Knotenpunkten treten häufiger auf und dauern länger. Mit den geplanten Busbeschleunigungen aus Richtung Ebikon, Eichhof und Fluhmühle können zwar Verbesserungen erzielt werden, die Haupteinfallachsen ab Kriens, Emmen, Ebikon und Meggen in Richtung Luzern Bahnhof reagieren aber heute schon sehr empfindlich auf kleinste Störungen.

Bei Teil- oder Vollsperrung des Sonnenbergtunnels führt heute schon jede Ableitung des A2-Verkehrs in der Stadt zu einem Verkehrs-

chaos oder gar zu einem Verkehrszusammenbruch. Davon direkt betroffen sind die wichtigsten Buslinien und die Einmündung Hirschmattstrasse/Pilatusstrasse. Die Teilsperrung des Sonnenbergtunnels an einem Abend Mitte November 2006 führte beispielsweise dazu, dass alle vbl-Linien Verspätungen zwischen 20 bis 50 Minuten erlitten.

Jede Baustelle entlang einer Hauptverkehrsachse hat direkte Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Die Bauarbeiten an der Hünenbergstrasse und an der Hirschmattstrasse, heute vom Individualverkehr stark frequentierte Strassen, haben dies klar aufgezeigt. Zudem beginnen in den nächsten Monaten die Bauarbeiten an der Langensandbrücke, beim Reusswehr am Kasernenplatz und beim Knoten Gütschstrasse/Baselstrasse. Das nachstehende, vom städtischen Tiefbauamt erstellte Programm enthält unter anderem die bedeutendsten Bauvorhaben für das Jahr 2007 (siehe Liste). Viele dieser Bauvorhaben werden negative Auswirkungen auf den öV haben.

Kurzfristiges Bauprogramm

vom 01.01.2007 bis 31.12.2007

LTG-NR.	STRASSE	ABSCHNITT	BETEILIGTE	PRIORITÄT	BAUBEGINN	BEMERKUNGEN
1460	Adligenswilerstrasse	St. Leodegarstr. 17 - Zinggertorstr.	Gas	1	1.1.2007	G-ND Ersatz, Pflästerung Kontakt mit STIL
1459	Adligenswilerstrasse	St. Leodegarstr. 17 - Zinggertorstr.	Wasser	1	1.1.2007	W Ersatz, Pflästerung Kontakt mit STIL
1450	Allmend	Sportplätze Allmend	Gesamtprojekt	keine	1.1.2007	Messe- und Sportcenter inkl. Parking (bis 2010)
1660	Bahnhofplatz	Robert - Zündstr. bis Europaplatz	Strassen	1	1.1.2007	STIL Belagssanierung
1507	Baselstrasse	Gütschstrasse bis Baselstr. 25	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz Koord. mit Projekt Werkleitungsstollen
1505	Baselstrasse	Kreuzstutz - Gemeindegrenze	Gas	2	1.1.2007	G-ND Ersatz
1615	Baselstrasse	Kreuzstutz - Gemeindegrenze	Elektrizität	2	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1547	Baselstrasse	Kreuzstutz - Gemeindegrenze	Abwasser (Kanalisation)	2	1.1.2007	STE Kanalisation
1506	Baselstrasse	Kreuzstutz - Gemeindegrenze	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz
1613	Baselstrasse	Kreuzstutz - Gemeindegrenze	Strassen	2	1.1.2007	VPB Belagssanierung, inkl. Deckbelag
1623	Brambergstr – Libellenrain	Urnerhofweg - Jugiweg	Elektrizität	1	1.1.2007	Kabelnachzug, Akl. Öffnungen Baukoordinator
1400	Bundesstrasse K32a	Bereich Bundesplatz	Wasser	1	1.1.2007	W Ersatz
1399	Bundesstrasse K32a	Bereich Bundesplatz	Gas	1	1.1.2007	G Ersatz
1556	Bundesstrasse K32a	Moosstrasse - Bundesplatz	Abwasser (Kanalisation)	keine	1.1.2007	STE Kanalisation
1625	Dreilindenstrasse	Dreilindenstrasse 69 bis Rigistr. 42	Elektrizität	1	1.1.2007	Kabelnachzug, Abkl. Öffnung an Baukoordinator
1517	Elfenauerstrasse	Elfenaustr. 26 bis Weinberglistr.	Gas	3	1.1.2007	G- ND Neuverlegung 2)
1683	Franziskanerplatz	Hirschengraben - Bahnhofstrasse	Strassen	1	1.1.2007	STIL Pflästerung, nach E,G+W-Ersatz
1504	Franziskanerplatz	Franziskanerplatz - Bahnhofstrasse	Gas	1	1.1.2007	G-ND Ersatz. Kontakt mit STIL Pflästerung
1503	Franziskanerplatz	Franziskanerplatz - Bahnhofstrasse	Wasser	1	1.1.2007	W Ersatz, Kontakt mit STIL Pflästerung
1601	Franziskanerplatz	Hirschengraben - Bahnhofstrasse	Elektrizität	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage, Kont. STIL Pflästerung
1598	Gebeneggweg	Gebeneggweg Nr.8 bis Nr.22	Elektrizität	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1665	Geissensteinring	Steghof - Industriestrasse	Strassen	1	1.1.2007	STIL Deckbelag
1684	Geissensteinring	Steghof - Kellerstrasse	Wasser	1	1.1.2007	W Ersatz
1620	G'ring - Langensandstr.	Steghof bis Bucherer	Elektrizität	1	1.1.2007	Kabelnachzug
1621	G'ring - Langensandstr.	Geissentein - Hirtenhof - Langensand	Elektrizität	1	1.1.2007	Kabelnachzug
1679	Gopplismooshalde	Gopplismooshalde 24 - Libellenrain 15	Strassen	1	1.1.2007	neuer Deckbelag
1551	Grenzweg	Baselstrasse bis Stollbergstrasse	Abwasser (Kanalisation)	keine	1.1.2007	STE Kanalisation
1509	Gütsch	Reservoir Gütsch-Gibraltarstrasse	Wasser	1	1.1.2007	W Ersatz
1307	Gütschstrasse	Geissmattbrücke bis Gibraltarstr. 24	Wasser	1	1.1.2007	W Ersatz Koord. mit Pro. Werkleitungsstollen
1508	Gütschstrasse	ganze Strasse	Gas	1	1.1.2007	G-ND Ersatz Koord. mit Pro. Werkleitungsstollen
1305	Haldenstrasse	Zinggertorstrasse - Brunnhalde	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz Koordination mit STIL
1631	Haldenstrasse	Brunnhalde 3 bis Tivoli	Elektrizität	1	1.1.2007	Trasse
1630	Haldenstrasse	TS Casino bis Haldenstrasse 18	Elektrizität	1	1.1.2007	Kabelnachzug
1627	Haldenstr.-Schweizerhausstr.	TS Casino bis TS Montana	Elektrizität	1	1.1.2007	Kabelnachzug
1686	Hirschmattstrasse	Viktoriaplatz bis Bundesplatz	Kabel-TV	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage Cablecom
805	Hirschmattstrasse	Viktoriaplatz bis Bundesplatz	Wasser	3	1.1.2007	W Ersatz, teilweise Kr.Wasser / Projekt mit TBA
1197	Hirschmattstrasse	Viktoriaplatz bis Bundesplatz	Strassen	1	1.1.2007	VPB Ausbau + Umgestaltung
1270	Hirschmattstrasse	Viktoriaplatz bis Bundesplatz	Elektrizität	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1353	Hirschmattstrasse	Viktoriaplatz bis Bundesplatz	Fernmeldeanlagen (Tel.)	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
803	Hirschmattstrasse	Viktoriaplatz bis Bundesplatz	Abwasser (Kanalisation)	1	1.1.2007	STE Kanalisation
804	Hirschmattstrasse	Viktoriaplatz bis Bundesplatz	Gas	3	1.1.2007	G Ersatz / Projekt mit TBA
1622	Horwerstrasse	Schützenhaus bis Fussballfelder	Elektrizität	1	1.1.2007	Kabelnachzug
1754	Horwerstrasse K32	Voltastrasse bis Eichwaldstrasse	Strassen	keine	1.1.2007	STIL Deckbelag Parzielle Instandsetzung
1075	Hünenbergstrasse	Maihofstrasse - Hünenberggring	Fernmeldeanlagen (Tel.)	1	1.5.2007	neue Kabelrohranlage
1657	Hünenbergstrasse	Hünenbergstr.Nr. 32 - Nr. 37	Strassen	1	1.5.2007	STIL Strassenbelag
1624	Hünenbergstrasse	Maihofstrasse bis Hünenberggring	Elektrizität	1	1.5.2007	Kabelnachzug
1702	Hünenbergstrasse	Hünenbergstr. 44 bis Wesemlin-Terrasse	Strassen	1	1.5.2007	STIL Deckbelag
1609	Hünenbergstrasse	Hünenbergstrasse Nr. 20 - Nr. 22	Strassen	1	1.5.2007	VPB neues Trottoir + STIL Strassenbelag
763	Hünenbergstrasse	Maihofstrasse - Hünenberggring	Wasser	2	1.5.2007	W Ersatz Koordination mit STIL
1346	Hünenbergstrasse	Maihofstrasse bis Hünenberggring	Abwasser (Kanalisation)	1	1.5.2007	STE Kanalisation
762	Hünenbergstrasse	Maihofstrasse - Hünenberggring	Gas	2	1.5.2007	G-ND Ersatz Koordination mit STIL
1100	Hünenbergstrasse	bei TS Unterlöchli	Elektrizität	1	1.5.2007	neue Kabelrohranlage
1516	Industriestrasse	Geissensteinring - Brünigstrasse	Gas	2	1.1.2007	G- ND Ersatz

LTG-NR.	STRASSE	ABSCHNITT	BETEILIGTE	PRIORITÄT	BAUBEGINN	BEMERKUNGEN
1515	Industriestrasse	Geissensteinring - Brünigstrasse	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz
1619	Industriestrasse	Geissensteinring - Brünigstrasse	Elektrizität	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1419	Kapellgasse - Eisengasse	Kapellgasse - Eisengasse bis Nr. 14	Strassen	keine	1.1.2007	STIL Pflasterung / Instandsetzung
1674	Kaufmannweg - Pilatusstr.	Kaufmannweg 24 - Kantonalbank	Elektrizität	1	1.1.2007	Kabelnachzug, Aufbrüche nur im Trottoir
917	Kreuzbuchstrasse	Kreuzbuchstr. 44 bis Würzenbachstr.	Strassen	1	1.1.2007	STIL Belagssanierung
1656	Langensanbrücke Süd	Tribtschenstrasse - Fruttstrasse	Strassen	1	1.1.2007	Vorarbeiten für neue Brücke
948	Langensanbrücke	neue Brücke	Gesamtprojekt	keine	1.1.2007	TBA Brücke-Neubau
815	Langensanbrücke	neue Brücke	Gas	3	1.1.2007	G Ersatz bis 2009
1381	Langensanbrücke	neue Brücke	Fernmeldeanlagen (Tel.)	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage / Abh. vom Projekt TBA
984	Langensanbrücke	Bundesplatz TS bis Langensanbrücke	Elektrizität	3	1.1.2007	neue Kabelrohranlage / Abh. vom Projekt TBA
817	Langensanbrücke	neue Brücke	Wasser	3	1.1.2007	WBr. Ersatz bis 2009
816	Langensanbrücke	neue Brücke	Wasser	3	1.1.2007	W Ersatz bis 2009
1688	Langensanbrücke	neue Brücke	Abwasser (Kanalisation)	1	1.1.2007	STE Kanalisation
1655	Langensanbrücke Nord	Bundesplatz - Bahntrasse	Strassen	1	1.1.2007	Vorarbeiten für neue Brücke
1611	Langsägestrasse	Obergrundstrasse bis Langsägestr.	Strassen	keine	1.1.2007	VPB Neugestaltung
1618	Langsägestrasse	Obergrundstrasse bis Langsägestr.	Elektrizität	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1479	Libellenstrasse	ganze Länge	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz
1478	Libellenstrasse	ganze Länge	Gas	2	1.1.2007	G Ersatz
1635	Libellenstrasse	Friedentalstrasse bis Schubertstrasse	Elektrizität	2	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1689	Libellenstrasse	ganze Länge	Abwasser (Kanalisation)	2	1.1.2007	STE Kanalisation, parz. Instandsetzung
1691	Lidostrasse	Lidostrasse bis Haldenstrasse	Gas	1	1.1.2007	G Ersatz
1606	Lidostrasse	Verkehrshaus bis Lido	Elektrizität	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1632	Lidostrasse	Hausanschlüsse Verkehrshaus	Elektrizität	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1248	Luegetenstrasse	Trüllhofstrasse bis Luegetentreppe	Wasser	3	1.1.2007	W Ersatz mit Projekt STE
1202	Luegetenstrasse	Trüllhofstrasse bis Luegetentreppe	Abwasser (Kanalisation)	keine	1.1.2007	STE Kanalisation, teilw. Innensanierung
1607	Lützelmatweg	Lützelmatweg (privat)	Elektrizität	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1608	Maihofstrasse	Maihofstrasse 76	Strassen	1	1.1.2007	VPB neues Trottoir
1084	Moosmattstrasse	Horwerstrasse - Moosmattstr. 45	Strassen	1	1.1.2007	STIL Deckbelag
1554	Moosstrasse	Moosstrasse Nr. 11 bis Bundesplatz	Abwasser (Kanalisation)	keine	1.1.2007	STE Kanalisation
1421	Mozartstrasse	ganze Länge	Elektrizität	2	1.1.2007	Kabelrohranlage
771	Mozartstrasse	ganze Länge	Gas	2	1.1.2007	G Ersatz
770	Mozartstrasse	ganze Länge	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz
1465	Museggstrasse	Museggstrasse 2 - 14	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz/ Verstärkung
1078	Museggstrasse	Nr. 30 bis Nr. 32	Strassen	1	1.1.2007	STIL Dünnschichtbelag
1079	Museggstrasse	Nr. 33 bis Nr. 35	Strassen	1	1.1.2007	STIL Dünnschichtbelag
1690	Nägelistrasse	Libellenstrasse bis Maihofstrasse	Abwasser (Kanalisation)	1	1.1.2007	STE Kanalisation, parz. Instandsetzung
1482	Nägelistrasse	Libellenstrasse bis Maihofstrasse	Wasser	1	1.1.2007	W Ersatz
1483	Nägelistrasse	Libellenstrasse bis Maihofstrasse	Gas	1	1.1.2007	G Ersatz
1512	Obergrundstrasse	Bundesstrasse - Moosstrasse	Gas	2	1.1.2007	G Ersatz/ Verstärkung Koordination mit STIL
1514	Obergrundstrasse	Bundesstrasse - Moosstrasse	Wasser	2	1.1.2007	WBr Ersatz/ Verstärkung Koordination mit STIL
1513	Obergrundstrasse	Bundesstrasse - Moosstrasse	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz/ Verstärkung Koordination mit STIL
1315	Obergrundstrasse K4/T2	Horwerstrasse-Gde.Grenze-Grosshof	Gesamtprojekt	keine	1.1.2007	VPB Knotenumgest/Busspur
791	Obergrundstrasse K4/T2	Horwerstrasse-Gde.Grenze-Grosshof	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz / Verstärkung Koordination mit STIL
937	Obergrundstrasse K4/T2	Horwerstrasse-Gde.Grenze-Grosshof	Strassen	1	1.1.2007	VPB Strasse + Werke (Objektmanag. TBA)
840	Obergrundstrasse K4/T2	Horwerstrasse-Gde.Grenze-Grosshof	Elektrizität	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1662	Obergrundstrasse K4/T2	Pauluskirche bis Horwerstr.	Strassen	1	1.1.2007	STIL Belagssanierung+Busspur
1382	Obergrundstrasse K4/T2	Horwerstrasse-Gde.Grenze-Grosshof	Fernmeldeanlagen (Tel.)	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
938	Obergrundstrasse K4/T2	Horwerstrasse-Gde.Grenze-Grosshof	Stadtgärtnerei	1	1.1.2007	STG Strasse + Werke (Objektmanag. TBA dn)
793	Obergrundstrasse K4/T2	Horwerstrasse-Gde.Grenze-Grosshof	Wasser	2	1.1.2007	WBr. Ersatz/Verstärkung, Innensanierung
839	Obergrundstrasse K4/T2	Horwerstrasse-Gde.Grenze-Grosshof	Gas	2	1.1.2007	G G Ersatz / Verstärkung
1511	Oberhochbühl	Oberhochbühl 2 - 18	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz
1510	Oberhochbühl	Oberhochbühl 2 - 18	Gas	2	1.1.2007	G Ersatz
1661	Pilatusstrasse	Pilatusstr. 11 bis Bahnhofplatz	Strassen	1	1.1.2007	STIL Belagssanierung stadtauswärts

LTG-NR.	STRASSE	ABSCHNITT	BETEILIGTE	PRIORITÄT	BAUBEGINN	BEMERKUNGEN
1596	Pilatusstr. - Zürichstr.	B'hofplatz-Schweizerhof-Museumsplatz	Fernmeldeanlagen (Tel.)	1	1.1.2007	Sunrise, im März 2007
1428	Reuss	Reusswehranlage	Gesamtprojekt	1	1.1.2007	Reusswehrsanie rung Kanton
1634	Reusseggstrasse	Reusseggstrasse 9	Elektrizität	1	1.1.2007	Kabelrohranl.+Kabelnachz. Fernwärme in Aussicht
1704	Reusseggstrasse	Kurve - Ibachstrasse A2	Strassen	1	1.1.2007	STIL Deckbelag Instandsetzung
1682	Rigistrasse	Rigistrasse 42 bis St. Annastrasse	Elektrizität	1	1.1.2007	Kabelnachzug, Abkl. Öffnung an Baukoordinator
1604	Schlösslihalde	Schlösslihalde Nr. 6a - Nr. 10	Gas	1	1.1.2007	G-HD/END Neuverlegung
1693	Schlösslihalde	Schlösslihalde Nr. 6a - Nr. 10	Elektrizität	1	1.1.2007	Erweiterung 2007 fraglich
1552	Schlossweg	Taubenhausstrasse - Schlossweg	Abwasser (Kanalisation)	keine	1.1.2007	STE Kanalisation, Herbst 2007
1666	Schweizerhofquai	Seebrücke bis Löwenstrasse	Strassen	1	1.1.2007	VPB Ausbau + Umgestaltung
1697	Schweizerhofquai	Seebrücke bis Löwenstrasse	Wasser	1	1.1.2007	W Ersatz
1698	Schweizerhofquai	Seebrücke bis Löwenstrasse	Gas	1	1.1.2007	G Ersatz, Anpassungen
1695	Schweizerhofquai	Seebrücke bis Löwenstrasse	Elektrizität	1	1.1.2007	Trasse + Beleuchtung
1696	Schweizerhofquai	Seebrücke bis Löwenstrasse	Fernmeldeanlagen (Tel.)	1	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1659	St. Karlstrasse	St. Karlstr. Nr.29 - Nr. 39	Strassen	1	1.1.2007	STIL Belagssanie rung
1658	St. Karlstrasse	St. Karlstr. Nr. 65 - Nr. 73	Strassen	1	1.1.2007	STIL Belagssanie rung
730	Süesswinkel	Bereich Musikschule	Strassen	1	1.1.2007	STIL neue Pflä sterung
1694	Töperstrasse	Schweizerhofquai - Gotthardstrasse	Wasser	1	1.1.2007	W Ersatz
1628	TS Casino	Haldenstrasse (Parkhaus)	Elektrizität	1	1.1.2007	
1050	TS Dula	Bruchstrasse 78	Elektrizität	1	1.1.2007	
1629	TS Montana	Adligenswilerstrasse 29	Elektrizität	1	1.1.2007	
1616	TS Murbacherstrasse	Kauffmannweg 6	Elektrizität	1	1.1.2007	
1614	TS Reussegg	Reusseggstrasse 9	Elektrizität	1	1.1.2007	
1190	TS Schönbühl	Langensandstrasse 23	Elektrizität	1	1.1.2007	
1626	TS St. Anna	Rigistrasse	Elektrizität	1	1.1.2007	
1101	TS Unterlöchli	Hünenbergstrasse	Elektrizität	1	1.1.2007	
1633	TS Verkehrshaus	Lidostrasse	Elektrizität	1	1.1.2007	Hochwassergefährdung
1453	Unterlöchli	Ueberbauung Wohnhäuser	Gas	1	1.1.2007	Neuerschliessung Nr. 199 2)
1649	Unterlöchli	Ueberbauung Wohnhäuser	Wasser	1	1.1.2007	Neuerschliessung Nr. 199 2)
1703	Unterlöchli	Ueberbauung Wohnhäuser	Abwasser (Kanalisation)	1	1.1.2007	Neuerschliessung Nr. 199 2), STE Kanalisation
1502	Waldstätterstrasse	Sempacherstrasse bis Zentralstrasse	Gas	2	1.1.2007	G Verstärkung/ Ersatz Koordination mit STE
1501	Waldstätterstrasse	Sempacherstrasse bis Zentralstrasse	Wasser	2	1.1.2007	W Ersatz Koordination mit STE
1320	Waldstätterstrasse	Sempacherstrasse bis Zentralstrasse	Abwasser (Kanalisation)	2	1.1.2007	STE Kanalisation
1617	Waldstätterstrasse	Sempacherstrasse bis Zentralstrasse	Elektrizität	2	1.1.2007	neue Kabelrohranlage
1481	Weggismattstrasse	Libellenstrasse - Schulhaus	Gas	1	1.1.2007	G Ersatz
1480	Weggismattstrasse	Libellenstrasse - Schulhaus	Wasser	1	1.1.2007	W Ersatz
788	Würzenbachstrasse	Würzenbachstrasse (3. Teil)	Gas	2	1.1.2007	G-END Neuverlegung Nr. 162 2), abh. Kundenb.

4 Stellungnahme des ÖVL

Mit Schreiben vom 25. Mai 2007 hat sich der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr Luzern (ÖVL) zu einem ersten Entwurf des vorliegenden Berichts sehr positiv geäußert. Der Zweckverband äuserte sich dabei summarisch zu den in den Kapiteln 5 bis 17 aufgezeigten Verbesserungsmöglichkeiten. Auszugsweise zitieren wir aus der entsprechenden Stellungnahme:

«... Der Bericht zeigt sehr umfassend die neuralgischen Stellen inklusive der von der vbl vorgeschlagenen Lösungsmöglichkeiten auf und ist eine wertvolle Bestandesaufnahme für die Gemeinden, Parteien und Verbände. Wir hoffen, dass durch diese Auflistung eine breite Diskussion über die Optimierung des strassenseitigen öffentlichen Verkehrs erfolgen wird.

Sie erwähnen richtigerweise, dass das stetige Verkehrswachstum in den letzten Jahren in der Stadt und der Agglomeration Luzern zunehmend dazu geführt hat, dass bereits bei kleinen Störungen der öffentliche Verkehr auf dem ganzen Netz massiv behindert wird. In der Stadt und der Agglomeration Luzern findet der öffentliche Verkehr vorwiegend auf der Strasse statt. Die Trolleybus- und Dieselbuslinien sind somit das Rückgrat der Erschliessung. Wir sind der vollen Überzeugung, dass dem öffentlichen Verkehr der nötige Platz zur Verfügung gestellt werden muss, damit dieser ungehindert zirkulieren kann. Leider ist dies zurzeit nicht mehr der Fall, weshalb wir im Sinne unserer Kundinnen und Kunden eine wesensgerechte Behandlung fordern.

In den letzten Jahren konnten wir das Angebot auf unseren Buslinien stark ausbauen. Die steigenden Frequenzen und die guten Resultate bei der Kundenzufriedenheitsumfrage 2006 beweisen, dass die Angebotserweiterung bei den Kundinnen und Kunden gut aufgenommen wird. Allerdings befürchten wir, dass durch die zunehmenden Behinderungen des öffentlichen Verkehrs und die daraus folgenden Verspätungen und Anschlussbrüche der Goodwill der Kundinnen und Kunden verloren gehen könnte. Die Kundinnen und Kunden sind, wie Sie richtig bemerken, nicht nur Fahrgäste, sondern gleichzeitig Steuerzahlende. Damit müssen sie für die zusätzlichen Kosten aufkommen, wenn sich aufgrund der Behinderungen auf den Strassen die Fahrzeiten verlängern und zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.

Wir unterstützen Sie voll und ganz in Ihren Forderungen nach:

- einer Optimierung der ÖV-Situation am Hauptknotenpunkt Bahnhof Luzern
- zusätzlichen Busspuren auf den Hauptverkehrsachsen der Stadt Luzern
- Pfortneranlagen mit Vortrittsrecht für den Bus
- Verkehrsregelungsanlagen mit Prioritätenregelung und Nullwartezeiten für den Bus
- Umfahrungsmöglichkeiten für den Individualverkehr zur Entlastung des Zentrums
- Optimierungen von Haltestellen
- gezielter Behebung von Problemen an neuralgischen Punkten, wie sie in den Kapiteln 5 bis 17 des Berichts aufgelistet sind
- Verhinderung von Störungen des öffentlichen Verkehrs durch Bauvorhaben

Wir verzichten darauf, im Rahmen dieser Stellungnahme auf die einzelnen neuralgischen

Punkte im Busnetz einzugehen. Sie listen in Ihrem Bericht in den Kapiteln 5 bis 17 umfassend alle neuralgischen Punkte in der Stadt Luzern und in den Agglomerationsgemeinden auf. Für die sehr gute Zusammenstellung pro Gemeinde danken wir Ihnen bestens. Wir werden an den nächsten Sitzungen der Arbeitsgruppen ÖV-Planung mit den Gemeinden und den Transportunternehmungen darauf hinwirken, dass die einzelnen Massnahmen im Sinne der Kundinnen und Kunden umgesetzt werden können.

Wir sind ebenfalls der Meinung, dass die von Ihnen aufgelisteten Massnahmen auf Gemeinde- und zum Teil auf Kantonsebene diskutiert werden müssen. Gleichzeitig mit dem in den nächsten 10 bis 20 Jahren geplanten Ausbau des Schienenverkehrs von und nach Luzern wird die Nachfrage auch auf dem Feinverteilersystem der Stadt und der Agglomeration Luzern zunehmen. Der öffentliche Verkehr findet wie bereits erwähnt zu einem beträchtlichen Teil auf der Strasse statt. Daher sind die Stadt Luzern, die Agglomerationsgemeinden und der Kanton interessiert, dass das gut ausgebaute ÖV-Angebot auf der Strasse optimal zirkulieren kann.

Wir sichern Ihnen unsere Unterstützung für Ihre Anliegen zu und danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zu Ihrem Bericht.»

Kommentar der vbl:

Es erfüllt uns seitens der vbl AG mit Zuversicht, dass die für die Planung und Finanzierung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs zuständige Bestellerbehörde die Stossrichtung des vorliegenden Berichts in allen Punkten unterstützt.

5 Luzern: Neuralgische Punkte

5.1 Stellungnahme Baudirektion

Auch die Baudirektion der Stadt Luzern unterstützt die Stossrichtung des vorliegenden Berichts. Mit Schreiben vom 30. Mai 2007 hat sich die Baudirektion der Stadt Luzern positiv zum ersten Entwurf des vorliegenden Berichts geäussert:

«Generell begrüssen wir die Stossrichtung des Berichts und freuen uns, zu der Vernehmlassung der Verbesserungsvorschläge Stellung nehmen zu dürfen.

Zu Ihrer Einleitung des Berichts im Kapitel 2.2 möchten wir Sie darauf aufmerksam machen, dass der Verkehr in der Stadt Luzern seit mehr als zehn Jahren konstant geblieben ist. Zu Hauptverkehrszeiten bewegt sich das Verkehrsnetz an seiner Kapazitätsgrenze. Daher unterstützen wir das Agglomerationsprogramm, welches wesentliche Verbesserungen für alle Verkehrsarten mit sich bringen wird. Natürlich möchten wir zusätzlich zum Agglomerationsprogramm den ÖV in und um Luzern verbessern und unterstützen Sie daher gerne bei der Umsetzung Ihrer Vorschläge, soweit uns das möglich ist.

Einige der von Ihnen genannten Forderungen lassen sich schnell umsetzen und einige dauern länger. Momentan sind wir an der Umsetzung von Busspuren an der Baselstrasse und beim Eichhof. Gerne prüfen wir auch Ihren Vorschlag zu den rechnergestützten Verkehrsregelungsanlagen. Hierbei sind wir jedoch auf Ihre Unterstützung durch die von Ihnen bereits erhobenen Fahrdatenerhebungen angewiesen. Behinderungen durch private und städtische Bauvorhaben lassen sich nicht vermeiden. Wir sind jedoch bestrebt, soweit uns das möglich ist, Behinderungen zu minimieren. Massnahmen, wie Sie am Beispiel Kreuzstutz beschreiben, sind prüfenswert, aber momentan nicht umsetzbar. Auch Sie selbst können bereits einige der von Ihnen erwähnten Massnahmen umsetzen, wie zum Beispiel die Forderungen zum Versetzen der Billettautomaten.

Vertreter des Tiefbauamtes werden Sie und Ihre Mitarbeitenden kontaktieren, um die vorgeschlagenen Massnahmen im Detail zu diskutieren.»

5.2 Stellungnahme SVKL

Mit Schreiben vom 8. Juni 2007 hat sich der Vorstand der Strassenverkehrskommission der Stadt Luzern (SVKL) zum ersten Entwurf des vorliegenden Berichts vernehmen lassen. Die SVKL hält in ihrer entsprechenden Stellungnahme fest:

«... Nach eingehender Diskussion hat der Vorstand einstimmig beschlossen:

- *Die klare Darstellung der Massnahmen zu nötigen Verbesserungen von neuralgischen Punkten aus Sicht der Verkehrsbetriebe wird bestens verdankt.*
- *Gleichzeitig hofft der Vorstand auf pragmatische Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen und unterstützt die vbl bei ihren Bemühungen gegenüber den zuständigen Gemeinden, damit*
 - a) *die Möglichkeit der Realisierung der einzelnen Massnahmen bei der Planung künftiger Veränderungen oder Anpassungen der neuralgischen Punkte ernsthaft geprüft wird und*
 - b) *zur einheitlichen Wahrnehmung der Angebote des öV auch ein einheitlicher Mindeststandard für die Ausgestaltung der Haltestellen (minimaler Wetterschutz, Erscheinungsbild) festgelegt und umgesetzt wird.*

Der Vorstand der SVKL dankt für die Präsentation und die Möglichkeit der Diskussion des Berichts der vbl. Wir hoffen mit Ihnen, dass die aus der Praxis entstandenen Vorschläge ernsthaft geprüft und die damit anvisierten Verbesserungen auf dem vbl-Netz mit Unterstützung der dafür zuständigen Gemeinwesen in der nächsten Zeit schrittweise realisiert werden können.»

Die neuralgischen Punkte und Massnahmen in der Stadt Luzern (Seiten 17 bis 26) sind unterteilt in linkes Seeufer (Kapitel 5.3 bis 5.13) und rechtes Seeufer (Kapitel 5.14 bis 5.30).

5.3 Bahnhofplatz

Die Bus-Perronanlagen beim Bahnhof sind an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt. Dem kann mit (teuren) infrastrukturellen Massnahmen begegnet werden. Möglich und nötig sind aber auch betriebliche und fahrplanmässige Optimierungen.

Der öffentliche Verkehr ist dann attraktiv, wenn die öV-Transportketten durchgehend sind. Naturgemäss sind nicht alle öV-Verbindungen umsteigefrei. Deshalb bedarf es für durchgehende öV-Transportketten einer konsequenten Anschlussoptimierung. Möglichst schlanke Anschlüsse von Buslinie zu Buslinie oder vom Bus auf eine Bahnlinie erfordern, dass während der Hauptverkehrszeit die Busse sämtlicher Linien praktisch gleichzeitig am Bahnhof Luzern ankommen bzw. diesen wieder verlassen. Mit dem neuen öV-Konzept «AggloMobil» wurde diese für einen attraktiven öV unabdingbare Massnahme für die Agglomerationslinien umgesetzt («Abendspinne»). Die Konsequenz aus dieser Massierung ist, dass weggehende Kurse, insbesondere von Linien, deren Haltepunkte im hinteren Bereich des Bahnhofplatzes platziert sind, bereits bis zu fünf Minuten Zeit verlieren, bis sie sich in Richtung ihres Bestimmungsortes in den Verkehr einordnen können.

Dies kann auch aufgrund der Behinderung durch andere ausfahrende Kurse anderer Linien geschehen. Bei grossem Fahrgastaufkommen, zum Beispiel bei Grossanlässen wie Messen, Fussballspielen usw., kollabiert der auf der Strasse abzuwickelnde öV förmlich. Hinzu kommt die Problematik der Fussgänger, die ihren Weg durch den mit Bussen überstellten Bahnhofplatz via Fahrbahn zum entsprechenden Haltepunkt suchen und damit einfallende Busse zusätzlich behindern. Ausserdem entstehen dadurch für die Fussgänger extrem gefährliche Situationen. Man kann von Glück reden, dass bis heute kaum schwerere Unfälle mit Passanten vorgekommen sind. Allein die fussgängerbedingten Behinderungen können zeitweise zu einem Rückstau bis in die Pilatusstrasse führen.

Aufgrund der beschriebenen Effekte kommt es vor, dass sich vom Bahnhof her ein Rückstau von Bussen bis zum Viktoriaplatz (Kantonalbank) bildet und dadurch gewisse – nach Fahrplan eigentlich «garantierte» – Anschlüsse gezwungenermassen gebrochen werden, weil der Bus, der Anschlusspassagiere bringen sollte, bis zur Abfahrtszeit des anderen Kurses gar nicht bis zum Bahnhof vordringt.

Vorschlag Die Reserve-Busse müssten entlang der Zentralstrasse an der rechten Seite des Bahnhofs abgestellt werden. Zusätzlich müssten die Taxis um 50 Meter Richtung KKL oder ganz in die Unterführung, wo sie ursprünglich waren, verschoben werden. Auf der dadurch freiwerdenden Fläche könnten die Fahrgäste direkt in die Busse einsteigen und müssten nicht mehr die Strasse überqueren. Das Abbiegen in die bzw. aus der Zentralstrasse auf den Bahnhofplatz für den Individualverkehr sollte überdacht werden. Mit einer konsequenten Busbevorzugung des von der Pilatusstrasse kommenden Verkehrs – mit Hilfe einer entsprechenden Einstellung der Lichtsignalanlage – würde die Attraktivität für den aus der Zentralstrasse abbiegenden Verkehr automatisch reduziert ■





Die Ausfahrt Richtung Seebrücke ist nicht öV-freundlich, es hat zu viel Verkehr aus den Parkhäusern und viele Reisedeckungsbusse aus Richtung Inselliquai. Die Wegfahrt ab Bahnhof Luzern ist teilweise durch den Individualverkehr stark behindert. Auf der kurzen Strecke zwi-

schen KKL und Übergang zur Seebrücke stehen drei Lichtsignalanlagen (Parkingausfahrt, Fussgänger Schiffsteg 1, Fussgänger Seebrücke). Vor diesen Ampeln entsteht im Stossverkehr ein grosser Rückstau. Damit ist auch die Wegfahrt ab Busperron 4 versperrt.

Vorschlag Phasenablauf der einzelnen Ampelanlagen besser aufeinander abstimmen. Die Ampel beim KKL als erste auf Rot stellen, die anderen beiden noch offen lassen, damit der Verkehr abfliessen kann und die Wegfahrt ab Busperron 4 jederzeit möglich ist. Die vom Bahnhofplatz weg fahrenden Busse sollten konsequent bevorzugt werden ■



Alternative Würde das Linksabbiegen aus Fahrtrichtung des Haupteingangs des Bahnhofs Richtung Seebrücke unterbunden und die Parkhausausfahrt direkt nur noch in die verbleibende Spur für den Individualverkehr geleitet, würde Platz gewonnen, damit sich die Buskurse wenigstens einigermaßen in ihre Abfahrtsrichtungen aufstellen könnten ■

Sollten in Zukunft allenfalls neue Tangentiallinien entstehen (mit Kursen, die nicht mehr via Bahnhof Luzern verkehren), wird die Bedeutung des Bahnhofs als öV-Knotenpunkt des-

wegen keineswegs abnehmen. Wenn der öV attraktiv bleiben soll, ist eine verkehrstechnische Sanierung der Situation unabdingbar und bereits heute überfällig.

5.4 Kantonalbank



Sehr eng und während der Hauptverkehrszeit der Pendlerströme sehr hohe Frequenzen von durchfahrenden Kursen. In Richtung Bahnhof wird diese Haltestelle zu den Hauptverkehrszeiten teilweise während über 20 Minuten auch

für den Güterumschlag missbraucht. Für Busse wird es dann extrem schwierig, das Hindernis zu umfahren. Behinderungen entstehen auch, weil zeitweise sehr viele Kurse gleichzeitig diese Haltestelle bedienen.

Vorschlag Busspuren sind keine Umschlagplätze. Fehlbare Lenker konsequent büssen. Anhalteverbot signalisieren. Verbot für Rechtsabbieger ab Pilatusstrasse in Hirschmattstrasse ■

5.5 Pilatusplatz

Die Haltestelle Richtung Bahnhof wird von den meisten Linien bedient. Leider wird diese Haltestelle häufig von Touristencars als Hal-

teort beansprucht. Trotz Verlängerung der Haltestelle können zu Stosszeiten gegenseitige Behinderungen entstehen.

Vorschlag Es wäre sehr gut, wenn ab Pilatusplatz Richtung Bahnhof eine durchgehende Busspur geführt werden könnte. Die Quartiererschliessung sollte im Einbahnverkehr über die Winkelried- und die Hirschmattstrasse erfolgen ■



5.6 Paulusplatz

Hauptärgernis am Paulusplatz ist die meistens nicht funktionierende Beeinflussung der Verkehrsregelungsanlage für den Bus. Die Fahrzeuge der Linie 20 müssen nach dieser Haltestelle die Fahrspur wechseln. Erhalten sie keinen Vorstart, können sie diesen Spurwechsel nur sehr schwer vollziehen. Sehr oft

werden Kursfahrzeuge, die noch bei Grün losgefahren sind, bei der Lichtsignalanlage Bireggstrasse wieder durch das Rotlicht angehalten. Für einmündende Personenwagen aus der Bundesstrasse ist die Phase zu lang oder die Einspurstrecke auf der Obergrundstrasse zu kurz.

Vorschlag Wenn die Busbevorzugungsanlage einwandfrei funktioniert, besteht kein Anlass zu Veränderungen, wodurch die Situation wesentlich verbessert würde. Die beanstandeten Punkte hängen alle von der einwandfreien Funktion der Lichtsignalanlage ab ■



5.7 Kasernenplatz

Die grösste Behinderung hier ist, dass der Bus stadteinwärts einen Spurwechsel vornehmen muss. Zu Spitzenzeiten muss sich der Bus regelrecht in die Kolonne drücken. So besteht eine grosse Unfallgefahr. Stadt-

auswärts hat es zwei Unterstände, aber die Automaten sind im Freien und nicht einmal vor Regen und anderen Witterungseinflüssen geschützt.

Vorschlag Kein Vortritt für den Verkehr auf der linken Fahrspur. Ausserdem sollten die Billettautomaten versetzt werden, damit sie nicht im Freien bedient werden müssen ■

5.8 Obergrund-/Horwerstrasse

Hauptproblem ist hier das Abbiegen von der Obergrundstrasse in die Horwerstrasse. Der Bus wird durch den Gegenverkehr gezwungen, stehen zu bleiben. Dadurch können die folgenden Personenwagen, bedingt durch die Breite des Busses, nicht ungehindert weiter-

fahren. Es kommt immer wieder zu gewagten Manövern, welche die ganze Situation auf dieser Kreuzung zusätzlich zum Risiko machen. Bei geschlossener Bahnschranke in der Horwerstrasse wird ein Abbiegen, speziell zu Stosszeiten, zeitweise verunmöglicht.

Vorschlag Die Abbiegespur unbedingt der Breite und der Länge von Nutzfahrzeugen, im Besonderen von Gelenkautobussen anpassen. Die Möglichkeit einer Beeinflussung der betroffenen Lichtsignalanlage der Kreuzung Eichhof, die bei der Wegfahrt des Busses beim Paulusplatz aktiviert wird. Mit der Tieflegung der Zentralbahn würden die Bahnübergänge aufgehoben ■

Vorteile: Durch die Beeinflussung der Lichtsignalanlage Eichhof würde ein rasches Abbiegen ermöglicht. Die folgenden Fahrzeuge könnten gefahrlos vorbeiziehen. Keine Rückstaugefahr. Die wartenden Fahrzeuge (vor Barriere) behinderten den anderen Verkehr in Richtung Autobahn und Kriens nicht mehr.

Auch könnte ein Linksabbiegeverbot bei der Einmündung Horwerstrasse in die Obergrundstrasse die Situation verbessern.

Nachteil: Der abbiegende Bus nimmt durch die Beeinflussung der Lichtsignalanlage der Linie 1 die Vorfahrt.

5.9 Kreuzstutz

Aktuell: Die Busse halten in Richtung Bahnhof nach dem Kreiselpunkt rechts in der zu kurzen Haltebucht. Während dieser Zeit ist die Durch-

fahrt für sämtliche Richtung Bahnhof fahrenden grösseren Fahrzeuge blockiert. Auch die Linien 12 und 18 können nicht passieren.

Vorschlag Eine Lösung dieses Problems wäre die Zurückverlegung der Haltestelle in die Busspur vor dem Kreiselpunkt. Dadurch würde der Kreiselpunkt nicht mehr blockiert und die Fahrgäste könnten beim Umstieg den 12er direkt erreichen, ohne die Strasse zu überqueren. Eine andere Lösung wäre die Verlängerung der Haltebucht. Derzeit wird an der Busspur ab Kreuzstutz bis Grenzweg gebaut. Diese Busspur wird die Situation etwas entschärfen. Hohes Verkehrsaufkommen wird wohl auch weiterhin regelmässig zu stockendem Kolonnenverkehr führen. Die Haltestelle Kreuzstutz der Linie 18 befindet sich unter der Eisenbahnbrücke vor dem Kreiselpunkt. Busse der Linie 18, aus Richtung Kantonsspital, stehen regelmässig in der Kolonne. Die angelegte Busspur ab St. Karlibrücke bis Haltestelle Kreuzstutz sollte verlängert werden. Eine Busspur ab Haltestelle St. Karli bis Kreiselpunkt Kreuzstutz würde die Situation verbessern ■



5.10 Gütsch

Die grössten Behinderungen zwischen Gütsch und Kreuzstutz sind neben dem hohen Verkehrsaufkommen die «tollen» Fussgänger-Schutzinseln. Die Baselstrasse ist sehr schmal. Heute behindern auf dem Trottoir parkierte Autos oder Radfahrer die Durch-

fahrt. Die Haltestelle Gütsch in Richtung Bahnhof ist sehr kurz und wird von mehreren Linien bedient. Wenn mehr als ein Bus die Haltestelle gleichzeitig bedient, blockiert der zweite Bus den Fussgängerstreifen.

Vorschlag Radfahrer sollten diesen Abschnitt nicht befahren dürfen. Für Radfahrer wäre die parallel zur Baselstrasse führende Dammstrasse ab Gütsch bis St. Karli/Kreuzstutz oder umgekehrt eine sichere Verbindung. Die kurze Haltestelle Gütsch verlängern und den Fussgängerübergang verschieben ■



5.11 Schönbühl

Die Haltestellenbucht ist zu kurz.

Vorschlag Die Haltestellenbucht sollte verlängert werden, so dass auch Anhängerzüge und Doppelgelenkbusse ohne Behinderung des übrigen Verkehrs diese Haltestelle sicher bedienen können ■



5.12 Wartegg

Bei dieser Haltestelle steht eine alte Beton-Mittelinsel im Weg.

Vorschlag Die Insel muss entfernt werden. Mit den neuen Gelenktrolleybussen kann nachher diese Kurve für die Fahrgäste angenehm befahren werden ■

Super, bereits erledigt: Das Tiefbauamt der Stadt Luzern hat im Verlauf des Sommers 2007 den von der vbl unterbreiteten Lösungsvorschlag realisiert. Die Betoninsel wurde abgebrochen und durch einen niedri-

gen Inselrandstein ersetzt. Gleichzeitig wurde die Spur für Rechtsabbieger aufgehoben. Die dadurch gewonnene Verkehrsfläche wurde für einen durchgehenden Fahrradstreifen verwendet.



5.13 Eisfeld

Ab dieser Haltestelle sollte eine durchgehende Busspur bis zum Bahnhof führen.

Vorschlag Ab Eisfeld bis Weinbergli sowie ab Langensandbrücke bis Kantonalbank sollten durchgehende Busspuren realisiert werden ■

Kapitel 5.14 bis 5.30, die Neuralgischen Punkte und Vorschläge für das rechte Seeufer der Stadt Luzern.

5.14 Schwanenplatz



Der Schwanenplatz sollte nicht noch mehr Fussgängerstreifen und Lichtsignale erhalten. Die Platzverhältnisse sind heute schon prekär. Die meisten Kurse fahren diese Haltestelle an. Zudem sind die Haltekanten nicht in einer Geraden, sondern weisen unvorteilhafte Radien auf. Je nach Fahrtrichtung kann der Fahrdienstmitarbeiter den Bereich der Strasse oder den Bereich der Einsteigekante im Rückspiegel nicht genügend einsehen. Ein an den

Randstein bündiges Anfahren der Haltestelle ist nicht möglich. Mit der Neugestaltung des Schweizerhofquais wird in den nächsten Monaten ein zusätzlicher Fussgängerübergang geschaffen. Schade, dass eine Korrektur der Haltestellenkanten nicht geplant ist. Wie sich die zusätzliche Lichtsignalanlage auf den Verkehrsfluss auswirkt, bleibt wohl abzuwarten. Die Haltestelle wird in Zukunft von zwei Fussgängerübergängen eingeklemmt.

Vorschlag Die Phasen der Lichtsignalanlage sollten so gesteuert sein, dass ein Bus zwischen Seebrücke und zweitem Fussgängerstreifen beim Schweizerhofquai nicht dreimal anhalten muss. Eine Begradigung der Haltestellenkante sollte im Zuge der Neugestaltung des Schweizerhofquais ausgeführt werden ■



5.15 Löwenplatz

Das Vorstartsignal beim Löwenplatz ist zu kurz programmiert.

Vorschlag Vorstartphase verlängern ■

5.16 Luzernerhof

Die drei Fahrspuren bei der Mittelinsel St. Leodegarstrasse in Richtung Bahnhof sind zu eng. Lastwagen, Cars und vbl-Busse sind ohne Spiegel 255 cm breit. Mit den neuen Sicherheitsspiegeln kommt ein modernes Nutzfahrzeug heute auf eine Breite über alles

von mindestens 300 cm. Hinzu kommt, dass die Spuren vor dem Genferhaus noch mit verschiedenen Radien in leichter S-Form geführt sind. Die komplette Breite ab Trottoirrand bis zur Mauer der Blumeninsel beträgt nur 900 cm.

Vorschlag Die Blumeninsel zugunsten der drei Fahrspuren schmaler gestalten ■

Die Ecke Alpenstrasse/Schweizerhofquai ist für die Busse immer wieder problematisch. Trotz Vorstart kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen wegfahren-

den Bussen, deren Heck ausschwenkt, und andern Verkehrsteilnehmern, welche die linke Spur parallel neben dem Bus befahren.

Vorschlag Die linke Spur direkt neben der Busspur mit einem Lichtsignal so regeln, dass bei jeder Wegfahrt eines Busses diese Spur eine kurze Rotphase erhält. So steht dem Bus für das rechtwinklige Abbiegemanöver genügend Platz zur Verfügung. Ansteuerung des Signals durch den Bus ■



5.17 Brüelstrasse/Büttenen

Die Linienführung der Linien 25 und 26 muss überprüft werden. Das Quartier Büttenen sollte besser erschlossen werden (Büttenenhalde – Tschädigen – See – Piuskirche – Büttenenhalde). Die Verzweigung Kreuzbuchstrasse/Oberseeburg sollte durch eine Lichtsignalanlage gesichert werden. Die Sicht aus der Oberseeburg ist sehr schlecht, das Einbiegen deshalb gefährlich.

Mit dem Neubau der Migros Würzenbach hat sich die Situation an den drei sehr wichtigen Haltestellen Brüelstrasse wenig positiv verändert. Die neue Haltestelle bei der Migros ist nachts zu wenig beleuchtet. Es fehlt auch ein zweites Anschlussignal. In Fahrtrichtung Adligenswil fehlt ein Wetterschutz für Umsteigepassagiere. Wenn möglich sollten alle Haltestellen ab Piuskirche Richtung Brüelstrasse einen Busunterstand haben.

Vorschlag Die Linienführung der Linien 25 und 26 muss überprüft werden. Gewünscht wird eine direkte Busverbindung zum Bahnhof Luzern. Die Linie 6 (Trolleybus) oder die Linie 14 (Luzern – Brüelstrasse) sollten nach Adligenswil geführt werden. Die Linie 8 (Trolleybus) sollte nach Büttenenhalde verlängert und die Strasse ab Giseli bis Valasterkurve entsprechend verbreitert werden. Für die Zubringerlinie 25 aus Richtung Büttenen und Linie 26 nach Adligenswil am Umsteigeort Brüelstrasse eine Anschlusssicherung zu den Linien 6 und 8 einrichten. Die neue Haltestelle beim Migros-Gebäude muss besser beleuchtet werden. Es sollte ein Wetterschutz für Passagiere der Linien 14 und 26 erstellt werden ■

5.18 Eggen

Die Fussgängerinsel bei der Kreuzung Büttenenstrasse/Kreuzbuchstrasse, Haltestelle Eggen, ist vor allem im Winter sehr schlecht. Neigung der Fahrbahn und im Winter die Schneehaufen verhindern eine «normale»

Einmündung von der Büttenenhalde in die Kreuzbuchstrasse Richtung Piuskirche. Der Fahrbahnbelag zwischen Eggen und Büttenenhalde sollte dringend repariert werden.

Vorschlag Fussgängerinsel entfernen oder bei der Einmündung die Fahrbahn verbreitern. Im Winterdienst die Schneemassen nicht in diesem Bereich anhäufen. Fahrbahnbelag reparieren ■

5.19 Wesemlinrain

Von der Haltestelle Wesemlinrain Richtung Bahnhof wäre eine Busspur sinnvoll, da der

Verkehr schon vom Schlossberg in einer Spur Richtung Bahnhof läuft.

Vorschlag Einrichten einer Busspur ab Wesemlinrain ■

5.20 Weggismatt

Die Haltestelle in Richtung Stadt ist eher etwas kurz geraten. Wird sie durch die Linie 1 bedient, ist für weitere Kursfahrzeuge (Linie 23 oder 22) kein Platz mehr. Steht ein Anhängerzug der Linie 1 auf dieser Haltestelle, ist die Zufahrt nicht möglich. Ausserdem liegt

diese Haltestelle direkt zu Beginn der Rechtsabbiegespur in Richtung Schlossberg. Ein paar Meter oberhalb der Haltestelle ist eine Ampelanlage. Bei Rotlicht gibt es oft Rückstaus. Dann ist diese Haltestelle überhaupt nicht mehr anfahrbar.

Vorschlag Haltestellenverlängerung bis zum Rotlicht und eine entsprechende Busbevorzugung, damit die Ampel auf Grün bleibt, solange ein Bus die Haltestelle bedient, bzw. bis der Bus die Haltestelle verlassen hat ■

5.21 Schlossberg → Spital

Die Einspurstrecke zum Linksabbiegen in Richtung Friedental ist viel zu kurz. Dies führt zu grossen Verspätungen. Es ist nicht zweckdienlich, wenn das vordere Signal auf Grün

steht, das hintere aber auf Rot. So läuft der Verkehr nicht richtig ab und es gibt einen grossen Rückstau.

Vorschlag Der Bus sollte einen Vorstart erhalten, damit er in kürzester Zeit die Kreuzung ohne Mühe passieren kann ■



5.22 Schlossberg → Bahnhof

Im Abendverkehr gibt es einen grossen Rückstau wegen des Individualverkehrs, welcher von der Autobahn in Richtung Ebikon unterwegs ist.

Direkt vor der Haltestelle biegt der Individualverkehr rechts aus der kombinierten Bus-/Abbiegespur in Richtung Sedel ab. Gleich

kurz nach dem Rechtsabbiegen befindet sich ein von einer Ampel gesicherter Fussgängerübergang. Schaltet dieses Lichtsignal für den Fussgänger auf Grün, staut sich der Individualverkehr in der Zufahrtsspur zur Haltestelle Schlossberg (Durchfahrt bereits ab drei wartenden Fahrzeugen nicht mehr möglich).

Vorschlag Erstellen eine Busspur stadteinwärts vom Kreisel Friedentalstrasse bis zur Einmündung Maihofstrasse ■



5.23 Gopplismoosweg

An dieser Haltestelle gibt es keinen Unterstand. Die Fahrgäste stehen im Regen.

Vorschlag Komplette Bushaltestelle inkl. Wetterschutz einrichten ■

5.24 Kantonsspital

Richtung Bahnhof fehlt ein Unterstand, obwohl viele Fahrgäste Richtung Bahnhof einsteigen.

Vorschlag Neubau eines Wetterschutzes. Automat und Fahrpläne unter dem Dach dieses Wetterschutzes installieren ■

5.25 Unterlöchli

Die Haltestelle kann künftig die Anforderungen als Umsteigeort nicht erfüllen. Sie ist zu klein.

Vorschlag Die Haltestelle sollte mittelfristig vergrössert werden. Ausserdem ist eine Verlegung der Haltestelle in Richtung Ebikon zu prüfen ■

5.26 St. Karli

Hier fehlen beidseits Personenunterstände. dieser Haltestelle in beiden Fahrtrichtungen
Die Automaten und die Fahrpläne sind an vor Regen nicht geschützt.

Vorschlag Die Billettautomaten sowie die Fahrpläne sollten in neu zu erstellenden Unterständen platziert werden ■



5.27 Reussport

An der Haltestelle Reussport hat es einen Unterstand, der Billettautomat steht aber im Freien.

Vorschlag Den Automaten in den Unterstand versetzen ■



5.28 Friedental

Bei der Wendeschleife im Friedental kann nur Positives festgestellt werden. Die Stadtgärtnerei sorgt mit einer verkehrsfreundlichen und übersichtlichen Anordnung der Blumen und

Sträucher für einen sehr guten Überblick zum Wegfahren. Das freut unsere FahrdienstmitarbeiterInnen.

Vorschlag Solche Haltestellen sollte es viel mehr geben ■



5.29 Jugendherberge

Die Lichtsignalanlage in Fahrtrichtung Friedental und Bahnhof schaltet sehr gut. Leider

fehlt an dieser Haltestelle ein Unterstand zum Schutz der Passagiere und des Automaten.

Vorschlag Wünschenswert ist der Bau eines Unterstandes, in dem die Fahrpläne und der Billettautomat im Trockenen platziert werden können ■

5.30 Verkehrshaus

Da ein grosser Umbau (Verkehrshaus und S-Bahn-Haltestelle) in Millionenhöhe bevorsteht, müssen Personenunterstände in bei-

den Richtungen bei der Planung vorgesehen werden.

Vorschlag Ab Kreisel Brüel sollte die Busspur am Verkehrshaus vorbeigeführt und ohne Unterbruch bis zum Bahnhof durchgehend realisiert werden. So könnte verhindert werden, dass die Busse ab Dietschiberg zu den Hauptverkehrszeiten im Stau stehen. Personenunterstände mit integrierten Fahrplantafern und Automaten erstellen. Unbedingt eine dynamische Fahrgast-Informationsanzeige (DFI) am Eingang/Ausgang des Verkehrshauses und je eine DFI an den beiden Haltestellen aufstellen ■



6 Adligenswil

Die Linienführung der Linie 26 nach Adligenswil muss unbedingt überprüft werden. Gewünscht wird eine direkte Busverbindung nach Bahnhof Luzern.

Vorschlag Wenn die Linie 8 nach Büttenehalde und die Linie 6 nach Adligenswil geführt würden, könnte die Linie 14 nach Würzenbach geführt werden. Sinnvolle Linienführungen wären eine nach Adligenswil verlängerte Linie 6 (Trolleybus) oder die Verlängerung der Linie 14 via Brüelstrasse nach Adligenswil. Bis die Linien 25 und 26 auf Trolleybus umgestellt werden können, sollte ein Gelenkfahrzeugeinsatz nach Adligenswil und Büttenehalde geprüft werden ■

Auszug aus der Stellungnahme der Gemeinde:

«Wir haben festgestellt, dass Sie eine Überprüfung der Linien 25 und 26 in Erwägung ziehen. Dabei steht insbesondere eine direkte Verbindung Adligenswil – Luzern im Vordergrund, indem die Linie 6 (Trolleybus) nach Adligenswil geführt werden soll.

Wir danken Ihnen für Ihre Bemühungen, für die Fahrgäste der Linie 26 Verbesserungen vorzunehmen. Dabei unterstützen wir den Vorschlag, die Linie 6 (Trolleybus) nach Adligenswil zu führen, und bitten Sie, diese Idee unbedingt weiterzuverfolgen.»

Vorbemerkung zu den Kapiteln 6 bis 17: Die vbl hat die Vorschläge den jeweiligen Gemeinden unterbreitet. Im Rahmen dieser Vorvernehmlassung haben einzelne Gemeinden bereits eine Stellungnahme abgegeben. Soweit dies der Fall ist, sind die Stellungnahmen am Ende des entsprechenden Kapitels auszugsweise zitiert.



vbi

verkehrsbetriebe
luzern
verbindet uns

7 Buchrain

7.1 Breitfeld

Diese Haltestelle liegt an der Hauptstrasse zwischen Buchrain und Inwil, inmitten einer Tempo-80-Strecke. Bei Nebel oder Dunkelheit ist teilweise erst sehr spät ersichtlich, ob überhaupt jemand an der Haltestelle wartet.

Bedienen wir die Haltestelle, stehen wir im Stillstand auf einer Tempo-80-Strecke. Bei unachtsamem Individualverkehr kann dies zu gefährlichen Situationen führen.

Vorschlag Eine richtige Haltestelle mit Haltestellenbuchten bauen, die Haltestelle in Richtung Inwil verschieben (kurz vor Inwil entsteht ein neues Industriequartier) oder die Haltestelle ganz aufheben ■

7.2 Reussbrücke

Links abbiegen in die Hauptstrasse in Richtung Buchrain ist zu Hauptverkehrszeiten er-

fahrungsgemäss stark erschwert und mit Wartezeiten verbunden.

Vorschlag Installation einer Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung ■



vbi

verkehrsbetriebe
luzern
verbindet uns

8 Dierikon

8.1 Dierikon-Migros

Diese Haltestelle liegt gleich nach einer ampelgesicherten Kreuzung, innerhalb einer Tempo-80-Zone. Bei einer Grünphase und erhöhtem Verkehrsaufkommen kann es bei der Haltestellenwegfahrt zu gefährlichen Si-

tuationen kommen. Ausserdem fehlt bei dieser Kreuzung eine Busbevorzugung. Sehr oft werden unsere Fahrzeuge durch Rotlicht ausgebremst.

Vorschlag Busbevorzugung bei An- und Wegfahrt ■

8.2 Dierikon-Dorf

Diese Haltestelle ist eine Endhaltestelle. Sie liegt auf der Verbindungsstrasse Dierikon-Dorf → Dierikon Industrie. Je nach Verkehrsaufkommen muss auf dieser Haltestelle die Wendezeit abgewartet werden. Bei der Wegfahrt

muss via die ampelgesicherte Kreuzung (siehe Haltestelle Dierikon-Migros) links in Richtung Luzern gefahren werden. Da keine Busbevorzugung installiert ist, entstehen hier vor dem Rotlicht teilweise längere Wartezeiten.

Vorschlag Eine Haltestellenbucht bauen. Das Fahrzeug steht so dem Individualverkehr bei Wartezeit nicht im Weg. Gleichzeitig an der erwähnten Kreuzung eine Busbevorzugung installieren ■

Auszug aus der Stellungnahme der Gemeinde:

Dierikon-Migros:

«... Bei der heute installierten, ampelgesicherten Kreuzung Schönenboden/Migros ist für die auf der Kantonsstrasse fahrenden Busse eine Bevorzugung eingebaut. Diese Bevorzugung besteht noch nicht für die Einfahrt von der Haltestelle Dierikon-Dorf in die Kantonsstrasse. Eine Busbevorzugung für die An- und Wegfahrt bei der Haltestelle erachten wir als problematisch. Der übrige Verkehr wird damit noch stärker beeinträchtigt. Der Kanton beabsichtigt noch dieses Jahr auf der Kreuzung eine neue Lichtsignalanlage zu installieren. Allfällige Begehren um Busbevorzugungen sind daher beim Kanton anzumelden.»

Dierikon-Dorf:

«Die Busse bei der Station Dierikon-Dorf stehen während der Wartezeit auf der Gemeindestrasse. Sie schlagen vor, bei dieser Station eine Haltestellenbucht zu bauen. Bevor hierfür seitens der Gemeinde investiert wird, sind verschiedene Fragen zu klären. Momentan ist nicht bekannt, ob eventuell zu einem späteren Zeitpunkt die Kurse bis nach Root-Längenbold führen oder ob diese allenfalls beim neuen Zentrum EbiSquare wenden. Sollten diese Fragen geklärt sein, könnten wir uns vorstellen, für die Haltestelle Dierikon-Dorf eine Bucht zu bauen.»



9 Ebikon

9.1 Falken

Im Stossverkehr ist die Wegfahrt teilweise erschwert.

Vorschlag Da sich die Haltestelle direkt nach einer Ampel befindet, könnte man hier eine Busbevorzugung installieren. Die Ampel schaltet auf Rot, wenn der Bus wegfahren will ■

9.2 Halte

Nach der Haltestelle muss der Bus links in die Hauptstrasse Ebikon–Buchrain abbiegen. Dabei überquert er einen doppelten Velostreifen und ein Trottoir. Der Radstreifen ist schlecht überschaubar.

Vorschlag Die durchgehende Radstreifenmarkierung mit «Kein Vortritt»-Signalen unterbrechen. Den Vortritt der rechts abzweigenden Fahrzeuge klar signalisieren. Eventuell sogar Blinklichter aufstellen, welche mittels Bodenschlaufe durch den Bus angesteuert werden. Vielleicht lässt sich auch eine Busbevorzugung mittels einer Ampelanlage einrichten, welche zum Beispiel nur bei Anmeldung eines Busses in Betrieb geht ■

9.3 Hofmatt

Die Haltestelle liegt auf der teilweise stark befahrenen Hauptstrasse in der rechten Fahrspur Richtung Luzern. Dies führt zu teilweise gefährlichen Überholmanövern durch den Individualverkehr. Abends und am Sonntag-nachmittag muss an dieser Haltestelle teilweise auch der Rontal-Shuttle abgewartet werden. Dies blockiert die Fahrspur für mehrere Minuten.

Vorschlag Eine richtige Haltestelle mit Haltestellenbuchten bauen. Die Fahrzeuge somit von der Strasse wegnehmen. Für die Wegfahrt sollte eine Busbevorzugung installiert werden ■



10 Emmen/Emmenbrücke

10.1 Sonnenplatz

Der Kreisel ist gut zu befahren. Manchmal gibt es auf der Haltestelle Behinderungen durch Kurse des Emmer Ortsbusses. Vor allem dann, wenn diese einen Chauffeurwechsel vornehmen. Nicht selten kommen sie mit einem Personenwagen und stellen diesen auch noch auf der Haltestelle ab. In verkehrintensiven Zeiten hat es regelmässig stockenden Kolonnenverkehr zwischen Sprengi und

Sonnenplatz. Speziell der Kreisel Sonnenplatz hemmt den Verkehrsfluss durch die unzähligen Fussgängerstreifen rund um den Kreisel. Dadurch stehen unsere Busse auch regelmässig im Stau. Bei Unfällen oder hohem Verkehrsaufkommen auf der A2 und A14 nutzt der Individualverkehr die Gerliswilerstrasse via Seetalplatz als Umfahrungsmöglichkeit. Dann bricht der Verkehr zusammen.

Vorschlag Wünschenswert wäre eine durchgehende Busspur zwischen Sprengi und dem Sonnenplatz ■

10.2 Seetalplatz

Die Busbevorzugung Richtung Luzern funktioniert nicht. Im Grossen und Ganzen fliesst der Verkehr nicht schlecht. Bei hohem Verkehrsaufkom-

men (Freitag-Abendverkauf in den Shoppingcentern, Unfällen usw.) bricht der Verkehr regelmässig zusammen.

Vorschlag Bei der Sanierung des Seetalplatzes ist eine konsequente öV-Bevorzugung mit separater Spurführung von und nach allen Richtungen unabdingbar ■

10.3 Emmenbaum

Der Bus muss heute auf der Strasse anhalten. Das verleitet die Automobilisten teilweise zu riskanten Überholmanövern, wenn sie sehen,

dass vor dem Bus die Ampeln am Seetalplatz auf Grün stehen.

Vorschlag Erstellen einer entsprechenden Haltebucht. Eine Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung soll die Wegfahrt ab der Haltestelle erleichtern ■





11 Gisikon

Bei einem Stau auf der A2 zwischen Emmen Nord und Luzern Zentrum weicht der Verkehr der A14 aus Richtung Zürich auf die Kantonsstrasse Gisikon – Ebikon – Luzern aus

oder sucht sich den Weg via Inwil – Emmen. In diesem Fall wird es für die Linien 22, 23 und 2 sofort kritisch.

Vorschlag Pfortneranlage vor Gisikon (beim Restaurant Tell) einrichten ■





vbi

verkehrsbetriebe
luzern
verbindet uns

12 Horw

12.1 Horw → Zentrum

Das Wenden der Kursfahrzeuge im Kreisel ist sehr zweckdienlich und unproblematisch. Das Abwarten der Abfahrtszeit hingegen kann zeitweise zu kleineren Stausituationen führen. Es sind keine Haltestellenmarkierungen vorhanden.

Vorschlag Die wendenden Kurse der Linie 20 müssen klar anzeigen (rechten Blinker stehen lassen), dass sie nicht weiterfahren, sondern die Zeit abwarten wollen. Zudem ist es notwendig, dass etwas weiter vorgezogen wird, damit die Kursfahrzeuge der Linie 21 zusätzlich an der Haltestelle Richtung Kirchweg Platz haben und nicht mit dem Heck im Kreisel stehen. Die Haltestelle ist demnach zu kurz bemessen. Die Markierung für Sehbehinderte stimmt nicht mehr mit der vordersten Türe überein und muss angepasst werden. Der Anhaltebalken muss neu markiert werden ■

Vorteile: Für alle Verkehrsteilnehmer klar markierte Haltestellen. Keine Verkehrsbehinderungen mehr durch Unklarheiten. Der Individualverkehr wird nicht mehr unnötig behindert.

12.2 Werkhof → Ennethorw

Ausser bei der Haltestelle Werkhof können die Busse in eine Haltestellenbucht einfahren. Jede dieser Haltestellen ist deshalb unpro-

blematisch und bedarf keiner Änderungen oder Anpassungen.

Vorschlag Haltestellenbucht beim Werkhof erstellen ■

12.3 Horw Rank

Auf der Höhe dieser Haltestelle in Richtung Werkhof ist eine ausgezogene Sicherheitslinie eingezeichnet. Es ist möglich, auf dem Radstreifen anhaltend, die Haltestelle zu bedienen. Da sich die Haltestelle aber vor einer unübersichtlichen Rechtskurve und einem Fussgängerstreifen befindet, sollte eigentlich ein Überholen nicht in Frage kommen. Dennoch wird die ausgezogene Sicherheitslinie leider konsequent missachtet. Es kommt immer wieder zu heiklen Situationen mit dem korrekt entgegenkommenden Verkehr.

Vorschlag Verschieben der Haltestelle um zirka 15 Meter (Wagenlänge) in Richtung Werkhof. Damit befindet sich der Bus ganz auf der Strasse und so nahe bei der Mittelinsel, dass ein Überholen praktisch unmöglich ist. Die Sicherheitslinie kann zusätzlich doppelt bis zur Mittelinsel gezogen werden ■



12.4 Horw Rank → Zentrum



Bei dieser Haltestelle ist die bauliche Situation sehr klar sichtbar und verständlich. Trotzdem kommt es immer wieder vor, dass gestresste Automobilisten die Mittelinsel auf der linken Seite umfahren. Diese Aktionen sind wohl durch keine Veränderung zu unterbin-

den. Das Anfahren der Haltestelle ist durch den Kurvenradius der Strasse nicht optimal. Das Einsteigen mit einem Kinderwagen oder für ältere Leute ist deshalb erschwert. Es ist praktisch unmöglich, den Fahrbahnrand mit der zweiten Türe optimal anzufahren.

Vorschlag Begradigung der Haltestellenkante, soweit dies möglich ist ■

12.5 Horw Zentrum



Durch die Umgestaltung des Horwer Dorfkerns zur Begegnungszone hat sich für den Durchgangsverkehr sehr viel verschlechtert. Es fehlen sichtbare Abgrenzungen, die Fahrbahn und Fussgängerzone klar voneinander trennen oder mindestens sichtbar machen (Markierungen). Die Fahrrichtungen sind durch Parkfelder in der Mitte der Fahrbahn getrennt. Diese Parkfelder müssen, da diagonal angeordnet, von den Benutzern wieder rückwärts verlassen werden, was für die betroffenen Lenker, denen oft die Sicht verwehrt ist, ein schwieriges Unterfangen ist. Auch für

andere Verkehrsteilnehmer birgt dies Risiken in sich. Ein Buschauffeur kann schwer erkennen, wenn ein Auto den Parkplatz verlassen will. Er kann sich aber nicht nur auf die linke Seite konzentrieren, sondern muss von rechts immer mit springenden Kindern oder Fussgängern rechnen, welche unachtsam aus den Geschäften kommen. Bei diesen Platzverhältnissen ist das Stresspotenzial für den Fahrdienstmitarbeiter zusätzlich sehr hoch. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist unter diesen Bedingungen eindeutig zu hoch.

Vorschlag Fussgänger und Verkehrsteilnehmer mit Fahrzeugen besser informieren. Eine Aufklärungskampagne wäre wünschenswert. Die Begegnungszone verlangt Rücksicht von allen Benutzern. Vielleicht könnten blinkende LED-Signale auf einen Bus aufmerksam machen. Die Steuerung der Signale würde durch den Bus erfolgen ■



Ergebnis der Besprechung mit einer Delegation der Gemeinde Horw:

Haltestelle Horw Zentrum: Die Gemeinde prüft eine Verlegung der Haltestelle um wenige Meter, verbunden mit der Anpassung der taktilen Bodenplatten. So können die Platzverhältnisse besser ausgenützt werden und der nachfolgende Verkehr wird weniger behindert. Durch klare Markierung der Parkfelder unter Einbezug der Regenrinne zum Parkplatz will die Gemeinde die Situation noch im Jahr 2007 verbessern. Haltestelle Werkhof: Sie könnte 2008 mit dem Umbau der Kantonsstrasse verschoben und/oder angepasst werden. Als Sofortmassnahme will die Gemeinde die Sicherheit durch Anpassung der Markierung im Herbst 2007 (Verlängerung der Sicherheitslinie) erhöhen.

Haltestelle Rank Richtung Ennethorw: Die Gemeinde wird die Markierung anpassen und somit die Sicherheit verbessern. Auf der gegenüberliegenden Haltestelle in Richtung Zentrum können bauliche Massnahmen frühestens 2008 im Zusammenhang mit dem Umbau der Kantonsstrasse erfolgen.

13 Inwil

13.1 Inwil Post

Die Anfahrt zur Endstation ist nur möglich, wenn man mit dem Fahrzeug rechts über das Trottoir ausholt, dann kurz anhält, die Lenkung voll einschlägt und dann das Wendemanöver ausführt.

Bei Anlässen in der Gemeinde Inwil kann es vorkommen, dass die Haltestelle nicht bedient werden kann. Parkierende Fahrzeuge auf dem Postplatz machen ein Wenden unmöglich.

Vorschlag Die Kursführung der Linie 22 anpassen. Bei der Station Pannerhof links abzweigen und dann via neues Quartier und Post zur Endstation fahren. Eine Lichtsignalanlage mit entsprechender Steuerung ermöglicht dem Bus ein gefahrloses Abbiegen ■

Vorteil: Die Endstation wird direkt aus der richtigen Fahrtrichtung angefahren. Ausserdem wird ein wachsendes Quartier erschlossen, was im Interesse von allen ist.

Auszug aus der Stellungnahme der Gemeinde:

«Die Gemeinde Inwil ist äusserst interessiert, ihre Anbindung an den öV laufend zu verbessern, erwarten wir doch in den nächsten Jahren aufgrund der IV-Projekte «Knonaueramt» und «Anschluss Buchrain» einen weiteren markanten Bevölkerungsanstieg.

Ihren Vorschlag, die Haltestelle Breitfeld (siehe Abschnitt 7.1) mit Haltebuchten auszubauen und Richtung neuer Industriestrasse zu verschieben, unterstützen wir. Die bestehenden Probleme bei der Endstation Inwil Post sind uns bestens bekannt. Die von Ihnen vorgeschlagene neue Linienführung wurde vom Gemeinderat in der Vergangenheit bereits thematisiert. Bei der Eröffnung der Pannerhofstrasse Ende der Neunzigerjahre wurde die von Ihnen vorgeschlagene Linienführung mit den Anwohnern bereits einmal besprochen. Damals waren die Anwohner noch überwiegend gegen die neue Linienführung. Der Gemeinderat war damals und ist heute der Ansicht, dass eine Linienführung via Pannerhof-/Zöpflistrasse sinnvoll wäre. Zurzeit läuft in Inwil eine Zonenplanrevision, von der auch die Flächen im Bereich Pannerhof betroffen sind. Nach der Einzonung und der Genehmigung des Gestaltungsplanes ist der Gemeinderat für weitere Schritte offen.»

14 Kriens

14.1 Linde Pilatus



Oft staut sich der Verkehr zwischen Schachenstrasse und Kriens Busschleife. Die Verkehrsregelungsanlage vermag das grosse Verkehrsaufkommen nicht mehr optimal zu

lenken. Die Haltestelle Linde Pilatus in Richtung Oberrau ist zu kurz. Neben der vbl bedient auch das Postauto diese Haltestelle.

Vorschlag Verlängerung der Haltestelle ■

14.2 Stampfeli



Die Hauptstrasse Malters – Kriens muss vom Bus in Fahrtrichtung Oberrau beim Stampfeli überquert werden. Dieses Linksabbiegemanöver ist aus verschiedenen Gründen nicht ideal. Der Gegenverkehr ist vortrittsberechtigt, und beim Abbiegen auf diesem engen Strassenabschnitt überstreichen der hintere

Überhang der Anhänger und das Heck von Gelenkbussen immer wieder das Trottoir. Aus Richtung Oberrau kommend, hat der Bus auch Probleme, sich in den Verkehr einzuordnen. Der Verkehr aus Richtung Malters ist vortrittsberechtigt. Diese Problematik stellt sich vor allem zu den Hauptverkehrszeiten.

Vorschlag Installation einer Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung und Verbreiterung des Fahrbahnbereichs ■

14.3 Kriens Wendeschleife

Eine Neugestaltung der Haltestelle Kriens Wendeschleife drängt sich aus verschiedenen Gründen auf.

Diese Anlage ist sanierungsbedürftig und eine Neueinteilung/-gestaltung der Perronanordnung könnte auch für den motorisierten Individualverkehr deutliche Vorteile bringen. Trolley-Anhängerzüge und der Doppelgelenktrolleybus könnten an einer neu gestalteten Haltebucht entlang der Hauptstrasse anhalten. Die schwierigen und platzraubenden

Rechtsabbiegemanöver könnten dadurch vermieden werden. Kleinere Busse wie das Postauto oder die Linienbusse 15/16 könnten im Innenbereich der neuen Haltestelle anhalten. Zudem müsste für die Wegfahrt der stark frequentierten Linie 1 nicht immer der motorisierte Individualverkehr in beide Richtungen angehalten werden. Eine Wendemöglichkeit für Trolleybusse aus Richtung Luzern muss aber weiterhin gegeben sein.

Vorschlag Neugestaltung der Haltestelle Kriens Wendeschleife ■

Auszug aus der Stellungnahme der Gemeinde:

«Die Gemeinde Kriens ist mit den für die Gemeinde Kriens aufgezeigten Stossrichtungen ohne weitere Ergänzungen einverstanden. Eine Aussprache halten die Verantwortlichen der Gemeinde Kriens im Moment nicht für notwendig, da die Problempunkte bekannt sind und der Kanton das Detailprojekt «Förderung ÖV, Radverkehrsanlagen» im Abschnitt Zentrum bis Einmündung Hergiswaldstrasse (Haltestelle Stampfeli) bereits begonnen hat. Mit der Realisierung sollte im 2008 begonnen werden.»





15 Littau

15.1 Frohburg

Bei hohem Verkehrsaufkommen am Kreisel Frohburg aus Richtung Ruopigen in Richtung Seetalplatz staut es die von der Stadt herkommenden Fahrzeuge infolge des Linksvortritts in beträchtlichem Masse. Die Linie 2 ist damit auch blockiert. Die Haltestelle ist ungünstig direkt nach dem Kreisel angelegt. Durchfahrten von Lastwagen oder Cars wäh-

rend des Aufenthaltes des Busses auf der Haltestelle sind nur bedingt möglich. Der Kreisel war ursprünglich als Provisorium gebaut worden. Aus unserer Sicht sollte dieses Provisorium, es dauert nun schon mehrere Jahre, aufgehoben und durch einen neuen funktionsfähigen Kreisel ersetzt werden.

Vorschlag Realisierung eines Kreisels, welcher auch von Nutzfahrzeugen und Doppelgelenktrolleybussen in allen Richtungen befahrbar ist. Sollte dies nicht möglich sein, ist der Kreisel aufzuheben und der Verkehr über die neue Kreuzung durch eine Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung zu regeln ■



15.2 Zollhaus

Bei starkem Verkehrsaufkommen in Richtung Seetalplatz kommt es zu einem Fahrzeugstau über den Kreisel Frohburg hinaus bis zur Haltestelle Zollhaus.

Vorschlag Realisierung einer durchgehenden Busspur Seetalplatz bis Fluhmühle ■

Auszug aus der Stellungnahme der Gemeinde:

Der Gemeinderat Littau lehnt sich inhaltlich an die Stellungnahme des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr an (vgl. Kapitel 4). Ferner hält der Gemeinderat in seinem Schreiben fest:

«Auf unserem Gemeindegebiet ist insbesondere die Situation Frohburg und Zollhaus erwähnt. Wir setzen uns beim Kanton für die Realisierung einer erheblichen Verbesserung der heutigen Situation ein. Erwähnenswert sind hier die Best Variante «Seetalplatz» mit einer Attraktivierung des Strassenraumes «Hauptstrasse Reussbühl» sowie das derzeit laufende Projekt einer Linienbevorzugung Kasernenplatz bis Rothenburg.»

16 Meggen

16.1 Gottlieben

An dieser Haltestelle herrschen schlechte Sichtverhältnisse für den Buschauffeur.

Vorschlag Ein- und Ausfahrt sollten mit einer Lichtsignalanlage gesichert werden. Bei der Ausfahrt muss links die Werbetafel entfernt werden. Diese Tafel behindert die Sicht in Richtung Merlischachen ■



16.2 Böschenacher

Richtung Luzern fehlt eine Haltestelle mit Haltebucht.

Vorschlag Richtung Luzern eine Haltestelle mit Haltebucht erstellen ■

16.3 Piuskirche

Als Begrenzung sind beim Wendeplatz grosse Steine gesetzt worden. Diese Steine behindern die Busse. Schade, dass die Wendekreise der Busse nicht berücksichtigt wurden.

Vorschlag Steine versetzen oder entfernen ■

16.4 Tschädigen

Die Wendeschleife sollte besser gekennzeichnet werden. So wäre sie für Autofahrer gut ersichtlich. Es wäre klar, dass hier Busse wenden müssen (zum Beispiel eine grosse Tafel mit dem Hinweis «Buswendeplatz»). Immer wieder parkieren Ausflügler auf dem Wendeplatz ihre Autos. Die Chauffeure müssen dann gefährliche Wendemanöver aus-

führen. Sehr oft muss die Polizei beigezogen werden. Sie kann aber nur Bussen verteilen, das Problem wird dadurch nicht gelöst. Bei der Wegfahrt vom Wendeplatz muss der Chauffeur die Mittellinie überfahren. Nur so kann er verhindern, dass der Nachläufer über die Fussgängerkernte gezogen wird.

Vorschlag Sinnvoll wäre ein Spiegel. So könnte der Chauffeur die Autos aus Adligenswil kommend besser sehen (die Anwohner der Bergstrasse haben zwei Spiegel). Mit Hilfe einer Lichtsignalanlage könnte der Bus gefahrlos den Wendeplatz verlassen ■



16.5 Kreuz

Ein Baum dicht an der Haltestelle beschädigt mit den untersten Ästen die Antennen am Bus.

Vorschlag Baum fällen oder zumindest gesetzeskonform zurückschneiden ■



vbi

verkehrsbetriebe
luzern
verbindet uns

17 Root

17.1 Längenbold

Diese Haltestelle liegt gleich nach einer ampelgesicherten Kreuzung, innerhalb einer Tempo-80-Zone. Bei einer Grünphase und erhöhtem Verkehrsaufkommen kann es bei

der Haltestellenwegfahrt zu gefährlichen Situationen kommen. Eine Busbevorzugung ist für die Haltestellenzufahrt vorhanden.

Vorschlag Busbevorzugung bei Wegfahrt (Ampel in Richtung Luzern für den Individualverkehr auf Rot) ■

17.2 Wilweg

Diese Haltestelle ist gleich nach einem Fussgängerübergang. Sie liegt aber zu nahe am Fussgängerstreifen. Obwohl dieser Übergang mit einer Ampel gesichert ist, kann es zu gefährlichen Situationen kommen. Vor allem bei

Grünphasen für den Individualverkehr. Die Ampel ist auch nicht dauernd in Betrieb, sondern nur zu bestimmten Zeiten. Eine Busbevorzugung ist installiert. Diese funktioniert aber nur, wenn die Ampel in Betrieb ist.

Vorschlag Die Ampel auf Dauerbetrieb stellen. Die Busbevorzugung entsprechend anpassen. Die Ampel sollte auf Rot umschalten, sobald ein Bus die Haltestelle bedient ■

17.3 Root Dorf

Diese Haltestelle liegt direkt vor einer Einfahrt, welche zu den umliegenden Häusern führt. Ausserdem befinden sich bei dieser Einfahrt auch die Parkplätze für ein Restaurant. Dies führt zu gefährlichen Situationen zwischen wartenden Fahrgästen und Fahrzeugen, wel-

che diese Einfahrt benützen. Zudem ist diese Haltestelle für den Chauffeur sehr unübersichtlich. Je nach Standort der wartenden Fahrgäste sieht er erst im letzten Moment, ob er die Haltestelle bedienen muss.

Vorschlag Die Haltestelle ein paar Meter in Richtung Luzern verschieben ■



18 Ausblick

Die Verantwortlichen der vbl AG hoffen, mit der in diesem Bericht vorgenommenen Auslegeordnung einen konstruktiven Beitrag zur verkehrspolitischen Diskussion im Bereich des strassengebundenen öffentlichen Linienverkehrs zu leisten. Die Diskussion der verschiedenen vorgeschlagenen Massnahmen muss in der Regel auf kommunaler, zum Teil aber auch auf kantonaler Ebene geführt werden.

Es ist den Verantwortlichen der vbl AG klar, dass der vorliegende Bericht nur einen Mosaikstein in der übergeordneten Raumordnungs- und Verkehrspolitik darstellt. Parallel zum strassenseitigen öffentlichen Verkehr sind auch die Anliegen des bahnseitigen öffentlichen Verkehrs anzugehen. Wenn aber das Ziel der besseren Anbindung des Zentrums der Zentralschweiz – und damit der Stadt Luzern und der sie umgebenden Agglomeration – ernst genommen wird und die Zentralschweiz insgesamt «den Anschluss nicht verlieren» will, so müssen die im strassenseitigen öV realisierbaren Optimierungs- und Verbesserungspotenziale ausgeschöpft werden. Dies ist aus unserer Sicht Rechtfertigung genug, die im vorliegenden Bericht aufgezeigten neuralgischen Punkte im vbl-Netz anzugehen und zu beheben.

Mit dem vorliegenden Bericht konnten wir aufzeigen, dass es sich lohnt, die «Flughöhe» in der verkehrspolitischen Diskussion so zu senken, dass man die – zum Teil mit relativ geringem Aufwand möglichen – Optimierungen und Verbesserungen im strassenseitigen öffentlichen Verkehr umsetzt. Mit Blick auf die übergeordneten raumordnungs- und verkehrspolitischen Ziele lohnt es sich aber, die aufgezeigten Vorschläge für gezielte Massnahmen aufzugreifen.

Die Verantwortlichen sind sich bewusst, dass die in diesem Bericht unterbreiteten Vorschläge noch diskutiert werden müssen und dass die zu ergreifenden Massnahmen nicht in die Kompetenz des Verwaltungsrates oder der Geschäftsleitung der vbl AG fallen.

Die meisten der unterbreiteten Massnahmen und Vorschläge bedürfen politischer Entscheidungen und setzen entsprechend den

politischen Willen voraus, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen. In vielen Fällen bedarf es eines Massnahmenmixes, der zwischen den kantonalen und den kommunalen Behörden abgesprochen werden muss. Wir sind uns auch bewusst, dass gewisse Massnahmen bereits aufgegleist wurden oder Bemühungen im Hintergrund bereits stattfinden. Des weitern ist uns klar, dass es im Hinblick auf das Ergreifen der «richtigen» Massnahmen Ziel- und Interessenkonflikte geben kann. Diese Konflikte sind offen anzusprechen und es sind Lösungen zu finden, die den verschiedenen Anspruchsgruppen gerecht werden können. Bei nicht lösbaren Interessenkonflikten sind unseres Erachtens Priorisierungen vorzunehmen, die nach dem Prinzip der Betroffenenzahl festgelegt werden. So sollte ein mit 80 Personen besetzter Bus gegenüber 40 mit im Durchschnitt 1,5 Personen besetzten Personenwagen Vorrang haben ...

Die politischen Behörden haben in Bezug auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs bzw. die Planung einer «sinnvollen Mobilität», die ohne tägliche Verkehrszusammenbrüche auskommt, Farbe zu bekennen.

Der vorliegende Bericht soll in der breiteren Öffentlichkeit und auch innerhalb der Verkehrsverbände diskutiert werden. Aufgrund der öffentlichen Diskussion und der anschliessenden politischen Debatte sollten sich dann diejenigen Massnahmen herauskristallisieren, die in erster und allenfalls in zweiter Priorität umgesetzt werden sollen.

Für die Zukunft steht im Vordergrund, dass in der raumplanerischen Entwicklung der gesamten Region Zentralschweiz frühzeitig das gemeinsame Gespräch zwischen den Gemeinden und den für den öV zuständigen Beteiligten geführt wird. Damit kann sichergestellt werden, dass die Erschliessung neuer Siedlungsgebiete mit attraktiven öV-Verbindungen von Anfang an geordnet und gleichzeitig mit der übrigen Infrastruktur erfolgen kann. Nachträgliche «Reparaturen» früherer Versäumnisse haben stets einen hohen Preis für alle beteiligten Partner.

