

kriens

Kriens, 11. Juni 2021

Fragen und Antworten zum neuen Busangebot Sonnenberg

Konzept, Fahrplan und Bedürfnis

Wieso braucht es diese Anpassung?

Beim Angebot des öffentlichen Verkehrs am Sonnenberg und Dattenberg bestehen seit Jahren zahlreiche Herausforderungen. So existiert keine direkte Anbindung nach Luzern, die beiden Quartiere Sonnenberg und Dattenberg sind nicht miteinander verbunden und der Bus fährt unattraktive Schlaufen. Dies führt zu einer schwachen Nachfrage der Buslinien 15 und 11. Die Weiterentwicklung des öV-Angebots ist für Kriens zentral, vor allem auch für die Quartierserschliessungen, um die absehbare weitere Entwicklung der Stadt gewährleisten zu können.

Wie sieht das Konzept aus?

Das öV-Angebot am Sonnenberg soll mit der neuen direkten Buslinie 11 Luzern Bahnhof–Dattenberg–Bergstrasse–Zumhof–Busschleife verbessert werden. Hierzu werden die heutigen Buslinien 15 und 11 zusammengelegt und über die Sonnenbergstrasse sowie den Dattenberggrain miteinander verbunden. Dadurch erhält das Sonnenberg-Quartier zum einen den umsteigefreien, direkten Anschluss nach Luzern. Davon profitieren rund 1500 Einwohnerinnen und Einwohner (Quelle: <https://www.geo.lu.ch/map/verkehr/>). Zum anderen wird das Sonnenberg-Quartier mit dem Dattenberg-Quartier verbunden. Zudem soll die Linienführung vereinfacht werden, indem die Rundkurse wegfallen. Mit der neuen Linie 11 gelangt man beispielsweise von der Bergstrasse in 15 Minuten ohne Umsteigen an den Bahnhof Luzern (heute 30 Minuten mit Umsteigen).

Woher stammt dieses Konzept?

Der Grundstein für diesen Lösungsansatz wurde bereits 1976 im Rahmen des Gestaltungsplans Oberdattenberg gesetzt. Es folgten weitere Planungen durch die Stadt Kriens und den Verkehrsverbund Luzern, welche diese Variante vertiefen und schlussendlich bestätigen.

So prüfte der Verkehrsverbund Luzern (VVL) in der Studie "Quartierbuserschliessung in Stadt und Agglomeration Luzern" vom 02.11.2016 Varianten für bessere Quartiererschliessungen (<https://www.vvl.ch/oev-angebot/angebotsplanung>). Die dort publizierte Bestvariante sieht vor, die Linie 11 mit dem Linienast Sonnenberg der Linie 15 zu verknüpfen. Dabei war 2016 noch offen, ob die Sonnenbergstrasse oder die Obere Dattenbergstrasse als Verbindung dient.

Das Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK) wurde mit einer breiten Mitwirkung (Workshop, Vernehmlassung, Einwohnerrat) erstellt und am 8. November 2018 durch den Einwohnerrat zur Kenntnis genommen. Das GVKK beurteilt die heutige Verkehrssituation und definiert Ziele und Massnahmen für eine nachhaltige Entwicklung von Kriens. Es ist im Kontext zum übergeordneten Ziel von Abstimmung Siedlung und Verkehr zu sehen. Mit der



kriens

Massnahme ÖV-5 zum öV ist die Durchbindung der Linien 15 und 11 zur verbesserten Anbindung des Sonnenbergs an Kriens und Luzern beschrieben. 2019 startete die schrittweise Umsetzung der enthaltenen Massnahmen. Basis des Gesamtverkehrskonzepts bildet die Strategie der verkehrlichen Entwicklung. Sie wurde vom Einwohnerrat am 17. Dezember 2015 zustimmend zur Kenntnis genommen. Alle Unterlagen und Informationen zum GVKK sind auf der Website der Stadt Kriens (<https://www.stadt-kriens.ch/politik-und-verwaltung/projekte/gesamtverkehrskonzept.page/1590>) erläutert.

Mit dem öV-Konzept AggloMobil 4 (<https://www.vvl.ch/oev-angebot/angebotsplanung/oevplanungen/agglobobil>) will der VVL dem prognostizierten Mobilitätswachstum aus der angestrebten Siedlungsentwicklung gerecht werden. Die AggloMobil-Planungen sind Konzepte zur Weiterentwicklung des öV im ganzen Kanton Luzern. Sie sind eingebettet im kantonalen Richtplan, im öV-Bericht und im Agglomerationsprogramm. Die Planungen fanden in enger Absprache zwischen Stadt Kriens und VVL statt. Damit die Angebotskonzepte des VVL greifen und die Busse und Züge ihre Ziele und Anschlüsse pünktlich erreichen, müssen diese zügig vorankommen. Bei den Bussen ist dies besonders anspruchsvoll, da sie die Strasse mit allen anderen Verkehrsteilnehmenden teilen. Verschiedene Planungen bzw. die Umsetzung der entsprechenden Infrastrukturen schaffen die Voraussetzungen, damit die Busse nicht im Stau stehen bleiben. Die Umsetzung der Infrastrukturen für einen reibungslosen Busbetrieb liegt beim Kanton (Kantonsstrassen) und den Gemeinden (restliche Strassen). Der VVL setzt sich für optimale Rahmenbedingungen ein. Im öV-Konzept AggloMobil 4 wurden verschiedenste konzeptionelle Überlegungen zur Verbesserung, Optimierung und Attraktivitätssteigerung des Busangebotes im ganzen Raum Kriens und Luzern Süd entwickelt und untersucht. Die verbesserte Erschliessung des Sonnenbergs in der vorgeschlagenen Form ist integraler Bestandteil des Gesamtkonzeptes für den Raum Kriens und Luzern Süd aus der Studie AggloMobil 4.

Schlussendlich wurde die Anpassung des Busangebotes am Sonnenberg als konkrete Massnahme auch im kantonalen öV-Bericht verankert. Dieser wurde vom Regierungsrat verabschiedet und im Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommen.

Welche Rolle hat die Stadt Kriens aktuell beim neuen Konzept?

Die Stadt Kriens ist für die bauliche Umsetzung der in den übergeordneten Konzepten vorgesehenen Massnahmen in Kriens zuständig. Das Vorprojekt zu den in Kriens vorgesehenen Massnahmen aus den AggloMobil-Planungen wurde nach der Fertigstellung des Schluss- und Mitwirkungsberichts gestartet. Das Ziel ist es, das neue Busangebot auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 einzuführen.

Im Vorprojekt für den Sonnenberg, das 2020 abgeschlossen wurde, sind die beiden Varianten der möglichen Zusammenführung der Buslinien 15 und 11 betrachtet worden. Mit dem übergeordneten „Skiliftprinzip“ (talwärts zur nächsten öV-Haltestelle laufen, mit dem öV den Hang hinauffahren) und den sehr engen Strassenbreiten entlang der Oberen Dattenbergstrasse wird die Variante über die Sonnenbergstrasse / Dattenberggrain bevorzugt. An der Oberen Dattenbergstrasse sind gemäss Vorprojekt mit massiv höheren Sicherheitseinbussen und mit höheren Bau- und Unterhaltskosten (unter anderem eine Lichtsignalanlage) zu rechnen.

Für die direkten Anwohnerinnen und Anwohner der Haltestellen Obere Dattenbergstrasse, Oberhusrain und Oberhusweg werden durch das Konzept die nächstgelegenen Haltestellen aufgehoben. Die Erfahrung zeigt aber, dass diese Personen mehrheitlich den Anschluss Richtung Linien 1 und 5 im Talboden suchen. Für die Anwohnerinnen und Anwohner bei der heutigen Haltestelle Obere Dattenbergstrasse steht mit der Haltestelle Dattenberggrain eine Alternative in unmittelbarer Nähe bereit.

kriens

Der Stadtrat ist überzeugt, dass durch das neue Busangebot für den ganzen Sonnenberg ein Mehrwert entsteht. Mit der neuen Linienführung wird eine attraktive Verbindung vom Sonnenberg ins Zentrum und umgekehrt geschaffen.

Wurde das Bedürfnis bei der Bevölkerung abgefragt?

Die Anpassung des Busangebots war Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts Kriens (GVKK). In der Mitwirkung zum GVKK sind unterschiedliche Rückmeldungen zum Busangebot am Sonnenberg eingegangen (siehe https://www.stadt-kriens.ch/public/upload/assets/13591/2018_10_09_Vernehmlassungsbericht-Gesamtverkehrskonzept-22Aug18.pdf). Diese Stellungnahmen wurden in der weiteren Bearbeitung des AggloMobil4 berücksichtigt. Der Stadtrat ist überzeugt, dass trotz hohem Motorisierungsgrad am Sonnenberg Mobilitätsbedürfnisse vermehrt auch durch den öV gedeckt werden. Insbesondere für Kinder und ältere Personen ist der öV eine attraktive Möglichkeit, um ins Zentrum von Kriens und an weitere Orte zu gelangen.

Wurden die Bewohnerinnen und Bewohner der Bergstrasse unterhalb des Dattenbergrains über die geplante Verschlechterung ihrer Situation informiert oder befragt?

Die Anpassung des Busangebots am Sonnenberg war Teil der Kommunikation des VVL im Rahmen von AggloMobil (z.B. 2019, <https://www.luzernerzeitung.ch/zentralschweiz/luzern/neue-bus-durchmesserlinien-in-der-region-luzern-geplant-Id.1138068>). Auch im Rahmen vom Gesamtverkehrskonzept war dies ein Thema. Weiter brachte sich die Bevölkerung bei verschiedenen Mitwirkungsmöglichkeiten, wie beispielsweise dem Gesamtverkehrskonzept ein. Eine quartierspezifische Befragung führte der VVL als zuständige Stelle, wie bei vergleichbaren Projekten, nicht durch. Als Datengrundlagen dienen dem VVL Nachfragezahlen, die zweijährliche Kundenzufriedenheitsumfrage und die Kostendeckungsgrade. Auch die Stadt Kriens führte keine Befragung durch.

Wie sieht der Fahrplan der neuen Linie aus? Was ist ab 19.30 Uhr vorgesehen? Wie sieht der Anschluss bei der Busschleife und beim Bahnhof Luzern aus?

Aktuell bestehen nur Fahrplanentwürfe, welche im Rahmen des Bestellverfahrens zwischen VVL und vbl als Diskussionsgrundlage dienen. Eine Optimierung der Anschlüsse z.B. bei der Busschleife oder am Bahnhof Luzern ist Gegenstand der konkreten Umsetzung. Im Rahmen des nationalen Fahrplanvernehmlassungsverfahrens werden zu gegebener Zeit alle Interessierten und Betroffenen Stellung zu den Fahrplanentwürfen nehmen können.

Für die neue direkte Buslinie 11 Luzern Bahnhof–Dattenberg–Bergstrasse–Zumhof–Busschleife ist folgendes Angebot vorgesehen:

- Mo-Fr: Hauptverkehrszeit (ca. 6.00–8.30 und 15.00–20.00 Uhr) > 15'-Takt /
- Mo-Fr: Tagesbetrieb (ca. 8.30–15.00 Uhr) und Randstunden (ca. 20.00–24.00 Uhr) > 30'-Takt
- Sa ganzer Tag (ca. 6.00–24.00 Uhr) > 30'-Takt
- So ganzer Tag (ca. 6.30–24.00 Uhr) > 30'-Takt

kriens

Aktuell werden abends um 20 Uhr die beiden Buslinien 10 und 11 zusammengelegt, und der Bus Nr. 10 fährt über den Obergütsch zum Dattenberg. Wie ist der Betrieb bei einer allfälligen Zusammenlegung der Buslinien 11 und 15 geplant? Wird dann der Betrieb auch am Abend gewährleistet sein?
Künftig verkehren die Linie 10 und die neue Linie 11 mit je einem separaten Abendangebot an allen Wochentagen bis Mitternacht. Die heutige Linienzusammenlegung der Linien 10 und 11 wird aufgehoben.

Ist ein 15'-Takt (zu Hauptverkehrszeiten) effektiv gewünscht und notwendig oder wäre auch ein 30' Takt ausreichend?

Bereits heute verkehren die Linien 11 und 15 zu Hauptverkehrszeiten im 15'-Takt. Dieses Angebot am Morgen und Abend entspricht einem minimalen städtischen Angebotsniveau. Für ein attraktives, vernetztes und einheitliches öV-Angebot ist der 15'-Takt deshalb notwendig. Auch die vergleichbaren Linien 9 und 10 verkehren in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend mindestens im 15'-Takt. Der vorgesehene 15'-Takt in Hauptverkehrszeiten auf der neuen Linie 11 entspricht somit für die meisten bedienten Gebiete dem aktuellen Stand.

Was machen die Schülerinnen und Schüler, die in Kriens zur Schule müssen?

Mit der neu geplanten Linienführung ist die Anbindung der Schülerinnen und Schüler vom Sonnenberg weiterhin gewährleistet. Beim Dattenberggrain wird durch die neue Führung eine verlängerte Reisezeit ins Zentrum von Kriens von ca. 5 bis 10 Minuten entstehen.

Wie sieht die Kosten-Nutzen-Rechnung der neuen Linie aus?

Ein Kriterium für die Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist der Kostendeckungsgrad. Dazu bestehen gesetzliche Mindestvorgaben in Abhängigkeit des Angebotsniveaus (https://srl.lu.ch/app/de/texts_of_law/775a). Diese gesetzlichen Mindestvorgaben werden mit der neuen Linie 11 spätestens nach zwei bis drei Betriebsjahren erreicht. Die Linie 11 kann bei der Angebotsstufe 3 eingeordnet werden.

Wann wird die Linie wieder betrachtet und über den weiteren Erhalt entschieden?

Alle vom Luzerner Verkehrsverbund (VVL) bestellten öV-Angebote werden im Sinne eines Monitorings mindestens jährlich beurteilt/überprüft und hinsichtlich deren Zweckmässigkeit und Optimierungspotenzial durchleuchtet. Eine abschliessende Beurteilung neuer Angebote erfolgt in der Regel nicht vor drei Jahren seit Betriebsaufnahme.

Wie sieht der Kostendeckungsgrad der bestehenden Linie 11 und 15 aus?

Die gesetzlichen Mindestvorgaben (siehe: https://srl.lu.ch/app/de/texts_of_law/775a) wurden im Jahr 2019 (letztes Jahr vor Corona) von beiden Linien erreicht (Angebotsstufe 3). In den Jahren 2020 und 2021 und voraussichtlich auch noch in den Jahren 2022 und 2023 liegen die Kostendeckungsgrade aller öV-Angebote aufgrund der coronabedingten Ertragsausfälle generell tiefer und können nur bedingt als Massstab für die Beurteilung der Zweckmässigkeit von öV-Angeboten beigezogen werden.

kriens

Gibt es eine direkte Verbindung zum Bahnhof Luzern oder führt dies künftig über den Knoten Eichhof (> Netzelement Eichhof – Tribtschen via Horwer-/Voltastrasse/ Geissensteinring)?

Die Linienführung der neuen Linie 11 zwischen Kriens, Dattenberg und dem Bahnhof Luzern bleibt unverändert (ab Eichhof via Obergrundstrasse-Paulusplatz-Pilatusplatz-Kantonalbank).

Wie stellt sich der Stadtrat zum Thema „Naherholungsgebiet“ Kriens im Gabeldingen, wenn alle 15 min je ein Bus der Linie 11 von beiden Seiten vorbeifährt?

Bereits heute wird die Gabeldingerstrasse in einer Fahrtrichtung mit dem Quartierbus befahren. Die spezifischen Ausweichmöglichkeiten sowie die neu zu erstellenden Haltestellen (bisher nur auf einer Strassenseite) werden in der weiteren Bearbeitung des Projektes definiert und mit den angrenzenden Eigentümern im Gespräch besprochen. Die zusätzlichen 4–6 Fahrten pro Stunde betrachtet der Stadtrat als vertretbar. Mit der neuen Buslinie wird der Sonnenberg grundsätzlich besser mit dem öV erschlossen, was wiederum die Fahrten Privater reduzieren und das Parkplatzproblem an schönen Tagen entschärfen kann.

Infrastruktur, Sicherheit und Spielplatz

Wurden für den Spielplatz alternative Standorte geprüft?

Im Grundsatz sind die jeweiligen Grundeigentümer für die Bereitstellung resp. Realisierung von geeigneten Spielmöglichkeiten in der Verantwortung. Gemäss Gestaltungsplan von 1976 ist der Spielplatz ausdrücklich als Provisorium zu verstehen und darf keine dauerhaften baulichen Anlagen im Bereich des Strassenraums aufweisen. Alternative Standorte wurden für den bestehenden Spielplatz nicht geprüft, zumal dieser bestehen bleibt. Falls von der Anwohnerschaft alternative Standorte für den Spielplatz geprüft werden, kann hierfür in geeigneter Form eine Unterstützung durch die Stadt Kriens geboten werden.

Kann eine sichere Durchfahrt mit einem Bus bei einem Spielplatz gewährleistet werden?

In der weiteren Bearbeitung des Projektes wird die geplante Situation an der Sonnenbergstrasse und Dattenberggrain in einem Road Safety Audit (RSA) vorgängig betrachtet. Damit sollen die Anliegen der Verkehrssicherheit bereits vor dem Bau, in einem frühzeitigen Planungsstadium einfließen. Ziel ist es, mit einem RSA bei Strasseninfrastrukturanlagen bereits auf der Projektierungsstufe Sicherheitsdefizite zu erkennen und in den nachfolgenden Planungsschritten zu beheben.

Wie kann auf einer Privatstrasse plötzlich ein Bus fahren?

Fahrwegrechte für den öV können mittels Dienstbarkeiten oder einer Öffentlicherklärung erfolgen.

kriens

Wie kann eine sichere Durchfahrt von Velo, E-Bike und Moto sichergestellt werden?

Die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird mittels Poller oder dergleichen verhindert. Die Durchfahrt für Velo und E-Bike wird weiterhin möglich sein. Die Koexistenz zwischen Langsamverkehr und Bus wird aufgrund der Durchfahrtslänge von rund 40 m als vertretbar angesehen.

Wie kann ein Fahrverbot an dieser äusserst heiklen Stelle gewährleistet werden?

Die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird mittels Poller oder dergleichen verhindert. Ein Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr kann zusätzlich angebracht werden. Ein allgemeines Fahrverbot, welches auch Velos und E-Bikes miteinschliesst, ist im aktuellen Projektstand nicht vorgesehen.

Wie viele Fahrten sind es effektiv?

In der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend von Montag bis Freitag sind es 4 Kurse pro Richtung und Stunde (total 8 Kurse pro Stunde beide Richtungen zusammen). Zu allen übrigen Tageszeiten und Wochentagen verkehren 2 Kurse pro Richtung und Stunde (total 4 Kurse pro Stunde beide Richtungen zusammen).

Werden die Lärm-Grenzwerte mit der Busdurchfahrt überschritten?

Die ersten Abklärungen und die aktuelle Praxiserfahrung lassen keine nach Lärmschutz-Verordnung (LSV) relevante Übertretung der Immissionsgrenzwerte erwarten. Dies wird im Rahmen der weiteren Planung weiter abgeklärt. Die Stadt Kriens ist bestrebt einen guten Lärmschutz zu realisieren.

Wie wird mit der Wertminderung durch den neuen Busverkehr umgegangen?

Wenn ein Recht zur Durchfahrt für den öV besteht, kann keine Wertverminderung geltend gemacht werden. Aufgrund der Lagekategorie kann eher von einer Attraktivierung ausgegangen werden.

Was passiert mit dem Parkplatz auf der Sonnenbergstrasse (Parzelle 4448 und 5655, wohl für Parzelle 4116 bewilligt)? Gibt es einen Ersatz?

Es ist davon auszugehen, dass auf der Fahrbahn der Sonnenbergstrasse keine Parkplätze bewilligt wurden. Somit wäre kein Ersatz nachzuweisen. Im Rahmen der weiteren Planung müsste der Umstand einer Bewilligung überprüft und alsdann nach Alternativen gesucht werden.

Was spricht dagegen vom Dattenberggrain über die Bergstrasse zur Busschleife zu fahren und auf dem «Rückweg» über das Feldmühle – Gabeldingen – Dattenberggrain – Luzern?

Im öV-Konzept AggloMobil 4 wurden verschiedenste konzeptionelle Überlegungen zur Verbesserung, Optimierung und Attraktivitätssteigerung des Busangebotes im ganzen Raum Kriens und Luzern Süd entwickelt und untersucht. Die verbesserte Erschliessung des Sonnenbergs in der vorgeschlagenen Form resultierte als Bestvariante.

kriens

Wie sieht das weitere Vorgehen aus?

Ziel ist es das neue Busangebot auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in Betrieb zu nehmen. Ein detaillierter Zeitplan ist aktuell nicht gegeben, als nächster Schritt werden die Rückmeldungen aus der Bevölkerung entgegengenommen. In einem nächsten Schritt wird die geplante Situation an der Sonnenbergstrasse und Dattenbergrain in einem Road Safety Audit (RSA) betrachtet. Danach wird das Auflage- und Bauprojekt erstellt, in welchem die Bedürfnisse und Schutzinteressen der Anwohnerschaft bestmöglich berücksichtigt werden. Die weiteren Massnahmen im Zusammenhang mit en Anpassungen gemäss AggloMobil4-Planungen (Linienverlegung Kuonimatt, Sicherung Wendeplätze Schattenberg) werden vorangetrieben und umgesetzt.

Präsentation Anwohneranlass

siehe: <https://www.stadt-kriens.ch/page/1845/news/12338>