
27. Mai 2009

Nr. 074/09

Planungsbericht:

öffentlicher Verkehr in der Gemeinde Kriens



Der vorliegende Bericht wird durch den zuständigen Gemeinderat Cyrill Wiget erläutert.

1.	Ausgangslage	4
1.1	Einleitung	4
1.2.	Angebotsplanung	4
1.3	Mobilitätsangebot	5
1.4	Entwicklung Fahrgastzahlen.....	5
1.5	Fazit aus der Situationsanalyse	8
2.	Kosten.....	9
3.	Trolleybuslinie 1 – Stossrichtung Kapazitätserweiterung und Entlastung.....	11
3.1	Ausgangslage	11
3.2	Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen (A)	12
3.3	Angebotsverdichtung zum 4-Min.-Takt (B).....	12
3.4	Schnellbusse (C).....	12
3.4.1	Luzern – Kriens – Eigenthal	13
3.5	Tangentiale Linienergänzungen (D).....	13
3.5.1	Konzeptvorschläge Tangentiallinien	14
3.5.2	Diskussion Endpunkt und Linienführung.....	15
3.5.3	Sonnenberg – Express	16
4.	Ortsbus – Stossrichtung und Anpassungen	17
4.1	Ausgangslage	17
4.2	Konzeptvorschläge (E)	17
5.	Beurteilung des Gemeinderates.....	20
6.	Weiteres Vorgehen	21
6.1	Massnahmen	21
6.2	Schlussfolgerungen des Gemeinderates.....	22
7.	Politische Vorstösse	23
8.	Antrag	27

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Einwohnerrat hat an seiner Sitzung vom 25. September 2008 nach der Behandlung von vier Vorstössen beschlossen, dass der Gemeinderat über die zukünftige Busoptimierung einen Planungsbericht zu erstellen hat. Der vorliegende Bericht beinhaltet die Beantwortung folgender Vorstösse:

- Postulat Heini, Senn: Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (Nr. 002/04)
- Motion Bättig und Mitunterzeichnende (Behandlung als Postulat): Chancen erkennen und nutzen, Entlastung der Buslinie 1, Förderung der Linie 11 (Nr. 169/06)
- Postulat Baumgartner namens der CVP/JCVP: Verbesserung des Busverkehrs (Nr. 219/07)
- Motion Morf namens der CHance 21 (Behandlung als Postulat): Die Zeit ist reif für einen Schnellbus (Nr. 220/07)
- Motion Heini und Mitunterzeichnende (Behandlung als Postulat): Entlastung Bus 1 ab Grosshof mit Bus 31 (Nr. 227/07)
- Postulat Baumann und Mitunterzeichnende: Ortsbus Kriens, Optimierte Angebote für Krienserinnen und Krienser (Nr. 288/08)
- Postulat Graber: Bus-Tangentiallinie von Kriens nach Littau und Emmen (Nr. 008/08)

1. Ausgangslage

1.1 Einleitung

Aufgrund der häufigen Behinderungen des Busverkehrs zwischen Kriens und Luzern, aber auch auf anderen Achsen in der Region Luzern, werden vermehrt Busbevorzugungsmassnahmen oder Optimierungen gefordert. Mit der Umsetzung des Buskonzeptes AggloMobil im Jahr 2006 konnten bereits einige Verbesserungen im Fahrplan vorgenommen werden. Auch einige Infrastrukturmassnahmen konnten bis anhin umgesetzt werden, wie zum Beispiel: Busspur Eichhof, Lichtsignalanlage Grosshofstrasse-Kupferhammer. Weitere Verbesserungen sind zur Zeit in Planung: Umbau Buswendeschlaufe, Zentrumsplanung, Rückstau aus Renggloch mit Busbevorzugung, Lichtsignalbeeinflussung auf der Obernauerstrasse (Projekt K4).

Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Standort- und Wirtschaftsfaktor. Er muss gesellschaftliche, technische und ökonomische Fragestellungen aufnehmen und auf die Entwicklungen im Mobilitätsmarkt reagieren. Weiter soll der öffentliche Verkehr die Kunden zufrieden stellen und ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Aufgrund der verschiedenen eingereichten Vorstösse und dem stetig zunehmenden Individualverkehr, wurde die Optimierung des öffentlichen Verkehrs analysiert und in diesem vorliegenden Planungsbericht dargestellt. Die Gemeinde Kriens erarbeitete diesen Planungsbericht in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr (ÖVL) und der Verkehrsbetriebe Luzern AG (VBL).

1.2. Angebotsplanung

Der ÖVL plant und finanziert noch bis Ende 2009 den Busverkehr in der Agglomeration Luzern im Auftrag des Kantons und der Gemeinden. Der Zweckverband will, wie die Gemeinde Kriens, das Busnetz in jenen Gebieten wo bereits heute und in absehbarer Zukunft Kapazitätsengpässe auftreten weiterentwickeln und anpassen. Dabei wird das Marktpotential sowie die wirtschaftliche und raumplanerische Entwicklung (Wohnung und Arbeitsplätze) und das übergeordnete Verkehrssystem (S-Bahn und Fernverkehr) berücksichtigt.

Das Bussystem soll wo möglich auf das Angebot der S-Bahn Luzern und deren Ausbauten abgestimmt werden. Gleichzeitig wird die Aufwertung der nachfragestarken Buskorridoren in der Agglomeration Luzern vorangetrieben. Berücksichtigt werden dabei Fragen der wesensgerechten Behandlung des öffentlichen Verkehrs (behinderungsfreie Fahrt, Beeinflussung Lichtsignalanlagen etc.) sowie das Angebot (Gefässgrösse, Takt etc.).

Auf Dezember 2009 ist die Umsetzung des Verkehrsverbunds Luzern vorgesehen. Damit wird der ÖVL mit der Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Luzern und der Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout zusammengelegt. Mit dem Verkehrsverbund ist eine umfassende Gesamtsicht für den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration und des gesamten Kantons möglich. Dabei können auch die Schnittstellen zwischen Agglomerationsverkehr und Regionalverkehr, aber auch zwischen Bus und Bahn besser analysiert werden und gesamtheitliche Lösungen erarbeitet werden.

1.3 *Mobilitätsangebot*

Die Gemeinde Kriens ist mit verschiedenen Buslinien gut erschlossen. Die grösste Nachfrage besteht in Richtung Luzern, wo auch die sehr stark frequentierte Trolleybuslinie 1 fährt. Die Ortsbuslinie 15 erschliesst den Sonnenberg und den gegenüberliegenden Schattenberg (Wichlern, Gehri, Pilatusbahnen). Die Linie 11 verbindet den Dattenberg mit dem Bahnhof Luzern.

Die Tangentiallinie 16 verkehrt seit 2005 im Gebiet Kuonimatt / Schlund (Arbeitsplätze und Wohnquartier) bis Horw Zentrum. Diese Linie ermöglicht auch den Anschluss auf die S-Bahn im Mattenhof Richtung Hergiswil - Stans sowie nach Luzern. Seit 2006 verkehrt ebenfalls neu die Linie 31 vom Schlund via Eichhof nach Kasernenplatz. Seit Dezember 2008 ist die Linie beim Pilatusmarkt mit der Linie 21 Richtung Kastanienbaum - Luzern Bahnhof durchgebunden. Weiter verkehrt in der Gemeinde Kriens die Postautolinie 71, welche dem touristischen Verkehr ins Eigenthal dient.

	<i>Hauptverkehrszeiten</i>	<i>Nebenverkehrszeiten</i>	<i>Abend</i>	<i>Sonntag</i>
	06.00 – 08.00 Uhr 11.00 – 14.00 Uhr 16.30 – 19.00 Uhr	08.00 – 11.00 Uhr 14.00 – 16.30 Uhr	19.00 – 00.30 Uhr	
<i>Linie 1</i>	5-Min.	7,5-Min.	15-Min.	10-Min.
<i>Linie 11</i>	15-Min.	30-Min.	30-Min. in Kombination mit Linie 10	30-Min.
<i>Linie 15</i>	30- / 60-Min.	30- / 60-Min.	<i>Telebus Kriens</i>	<i>Telebus Kriens</i>
<i>Linie 16</i>	30-Min.	30-Min.	60-Min.	30-Min.
<i>Linie 31</i>	15-Min.	15-Min.	15-Min. bis 23 Uhr anschl. 30-Min. - Freitag und Samstag 15-Min. bis Betriebs- schluss - Führung Linie nur Kasernenplatz – Südpol	30-Min. Führung Linie nur Kasernenplatz – Südpol

1.4 *Entwicklung Fahrgastzahlen*

Trolleybus 1 (Luzern Bahnhof – Kriens – Obernau)

Mit 9 Millionen Fahrgästen ist die Trolleybuslinie 1 mit Abstand die frequenzstärkste Buslinie im Kanton. Gemäss Jahresauswertung 2008 fuhren von Montag bis Freitag durchschnittlich 12'300 Personen pro Tag in beide Richtungen über die Grenze zwischen Luzern und Kriens. Im Jahr 2000 waren es noch rund 10'000 Personen, was einer Zunahme von über 20 % entspricht.

Die Fahrgastzahlen nahmen zum Vorjahr um 3 % zu. In Bezug zur gesamten Einsteigerzahl im Netz ist dies eine unterdurchschnittliche Entwicklung. Mitunter ein Grund könnten Kapazitätsprobleme in den Hauptverkehrszeiten sein. Es muss davon ausgegangen werden, dass in Zukunft keine Steigerung der Fahrgastzahlen erfolgen wird, da die Kapazitätsgrenze erreicht wurde.

Im Rahmen von AggloMobil wurden Qualitätsstandards hinsichtlich der Kapazität festgelegt:

- 1 Sitzplatz pro Fahrgast in den Nebenverkehrszeiten
- 2 Stehplätze pro m² in den Hauptverkehrszeiten
- 4 Stehplätze pro m² bei den bestfrequentierten Kursen

Gemäss Analyse der VBL AG werden bei den bestfrequentierten Fahrten die Komfortgrenze und in den Hauptverkehrszeiten bei einzelnen Fahrten die zumutbare Kapazitätsgrenze überschritten.

Linie 11 (Luzern Bahnhof – Dattenberg)

Im Vergleich zum Vorjahr konnten die Einsteigerzahlen um 17 % gesteigert werden. Diese signifikante Fahrgaststeigerung ist auf die Einführung des Sonntagsfahrplans zurückzuführen. Seit 2008 verkehrt die Linie an sämtlichen Tagen (tagsüber) getrennt von der Linie 10 über die Alterszentren Eichhof und Steinhof nach Dattenberg. Die Koppelung mit der Linie 10 besteht nur noch abends.

Linie 15 (Sonnenberg / Schattenberg)

Die Einsteigerzahlen steigen nur moderat. Dies könnte unter anderem sein, dass der Stundentakt und die Fahrroute nicht attraktiv sind. Viele Reklamationen der Busbenützerinnen und Busbenützer erfolgen aufgrund des fehlenden Sonn- und Feiertagsangebots.

Linie 16 (Kriens – Mattenhof - Pilatusmarkt – Horw Zentrum – Spitz)

Im Vergleich zum Vorjahr verbessern sich die Einsteigerzahlen um 10 %. Nach einem starken Wachstum im Vorjahr hat sich die Linie auch in diesem Jahr sehr erfreulich entwickelt. Das Bedürfnis nach einer Tangentiallinie von Kriens ins Arbeitsplatzgebiet Schlund und nach Horw Zentrum ist vorhanden. Sollte die Taktverdichtung der S-Bahn Zentralschweiz vorgenommen werden, wird der Fahrplan der Linie 16 entsprechend neu berechnet und an die neuen Fahrzeiten der S-Bahn soweit möglich angebunden.

Linie 31 (Luzern Kasernenplatz – Eichhof – Pilatusmarkt)

Diese Linie verzeichnete im 2008 eine Steigerung der Einsteigerzahlen von 25 %. Die grosse Fahrgastzunahme ist darauf zurückzuführen, dass seit der Eröffnung des Kulturzentrums Südpol im August 2008 die Betriebszeiten ausgebaut und auf die Öffnungszeiten und Unterrichtszeiten (Musikschule, Theater) angepasst wurden. Die Busse verkehren neu auch in den Randzeiten am Abend und sonntags.

Kennzahlen

(ÖVL-Jahresrechnungen 2005-2008)

Linie 1

	2005	2006	2007	2008
Bruttokosten	9'204'000	9'147'000	9'192'000	9'303'000
Kostendeckung	74 %	76 %	80 %	83 %
Reisende	8'000'000	8'355'000	8'761'000	9'012'000
Personenkilometer	16'380'000	17'261'000	18'140'000	18'693'000

Linie 11

	2005	2006	2007	2008
Bruttokosten	843'000	802'000	806'000	898'000
Kostendeckung	31 %	30 %	30%	30 %
Reisende	292'000	288'000	286'000	334'000
Personenkilometer	682'000	494'000	520'000	601'000

Linie 15

	2005	2006	2007	2008
Bruttokosten	490'000	422'000	448'000	453'000
Kostendeckung	30 %	30 %	30 %	32 %
Reisende	170'000	167'000	170'000	172'000
Personenkilometer	282'000	267'000	301'000	349'000

Linie 16

	2005	2006	2007	2008
Bruttokosten	509'000	993'000	1'004'000	1'016'000
Kostendeckung	32 %	30 %	30 %	33 %
Reisende	205'000	296'000	327'000	359'000
Personenkilometer	369'000	732'000	802'000	872'000

Linie 31

	2005	2006	2007	2008
Bruttokosten	0	1'341'000	1'544'000	1'597'000
Kostendeckung	-	50 %	47 %	48 %
Reisende	0	279'000	394'000	494'000
Personenkilometer	0	875'000	1'200'000	1'437'000

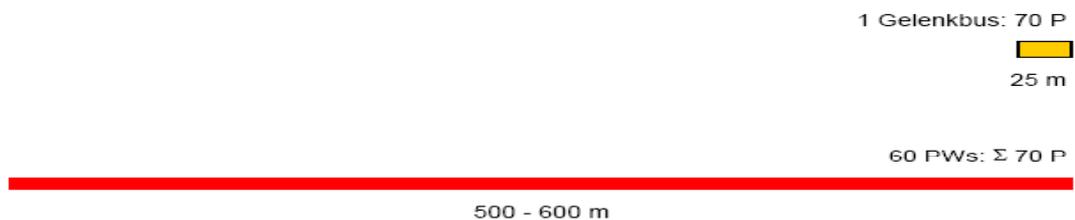
1.5 Fazit aus der Situationsanalyse

Die Gemeinde Kriens ist bereits gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Damit die steigende Nachfrage insbesondere auf der starken Trolleybuslinie 1 optimaler befriedigt werden kann, muss der öffentliche Verkehr weiter entwickelt werden. Die Busse als Massentransportmittel müssen auf ihren Achsen zügig vorwärts kommen und sollten nicht behindert werden.

Es braucht beim öffentlichen Verkehr in Kriens und auf der Achse Kriens - Luzern verschiedene Massnahmen im Bereich des Angebots (Fahrplan, Kapazität), welche aber nur zielorientiert sind, wenn gleichzeitig konsequent verschiedene Busbevorzugungsmassnahmen umgesetzt werden können.

Um weitere Staubildungen zu verhindern müssen die stetige Verkehrszunahme und die Pendlerströme analysiert werden.

Die folgende Abbildung verdeutlicht dies: In einem Bus mit 25 m Länge verkehren durchschnittlich 70 Personen. Dieselbe Anzahl Personen würden mit 60 Personenwagen verkehren (durchschnittlich 1,2 Personen in einem Fahrzeug), was eine Länge von 500 - 600 Metern entspricht.



Eine weitere Abbildung zeigt die Verhältnisse noch auf eine eindrücklichere Art. Der Strassenraum ist beschränkt und kann nicht beliebig erweitert werden. Aus diesen Betrachtungen ist es ökonomisch richtig, dass der öffentliche Verkehr bevorzugt wird.



2. *Kosten*

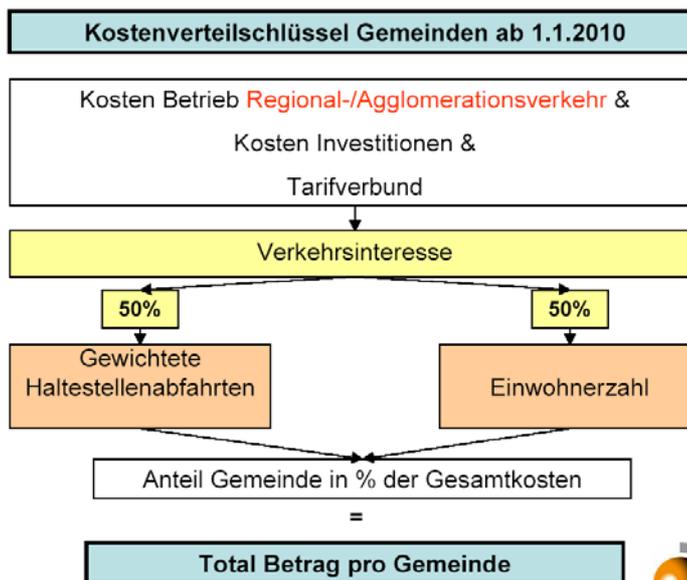
Bei den im Bericht dargelegten Kostenberechnungen handelt es sich um die Kosten pro Jahr. Es handelt sich dabei um Kostenschätzungen und Grössenordnungen. Je nach Weiterbearbeitung der Konzepte bzw. Ausbaugrad der einzelnen Linienangebote (z.B. Führung einer Tangentiallinie in Hauptverkehrszeiten oder ganztags etc.) können die Kosten erheblich abweichen. Dasselbe gilt auch für die Einnahmenschätzungen. Der ÖVL rechnet für neue tangentiale Linien mit einem Kostendeckungsgrad von 40–60 %. Auch hier können sich die geschätzten Zahlen je nach Konzept verändern.

Während die Kosten des öffentlichen Regionalverkehrs heute nach dem Verkehrsinteresse, das sich zu einem Drittel nach der Einwohnerzahl und zu zwei Drittel nach den Haltestellenabfahrten richtet, auf die Gemeinden aufgeteilt werden, erfolgt die Verteilung der Kosten unter den Gemeinden beim öffentlichen Agglomerationsverkehr nach Massgabe eines Sockelbeitrags (25 %) sowie nach den Kurskilometern und den Einnahmen aufgrund der Nachfrage (je 50 % der verbleibenden 75 %). Ebenso gilt beim öffentlichen Regionalverkehr nach wie vor eine nachschüssige Zahlungspflicht der Gemeinden. Danach haben die Gemeinden dem Kanton ihre hälftigen Anteil an den für den öffentlichen Regionalverkehr anfallenden Kosten jeweils erst im darauffolgenden Kalenderjahr zu begleichen.

Mit der organisatorischen Zusammenführung des öffentlichen Regionalverkehrs und des öffentlichen Agglomerationsverkehrs zum öffentlichen Personenverkehr ist der Anteil der Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Personenverkehrs neu gesamthaft auf alle Gemeinden zu verteilen und unter ihnen nach einem einheitlichen Schlüssel aufzuteilen.

Neues Finanzierungsmodell ab
1. Januar 2010:

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs
neue Regelung



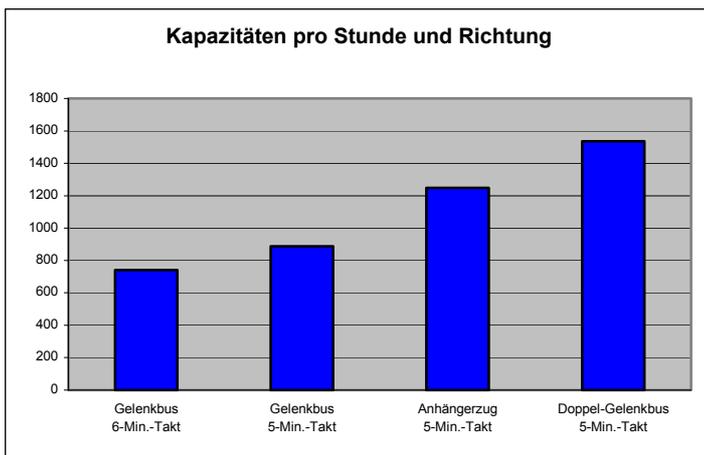
Erst wenn man genau weiss, welche Angebotsausbauten umgesetzt werden sollen, können die Kosten und Erträge im Detail erörtert werden. Anschliessend wird der ÖVL Offerten bei den Transportunternehmungen einholen und Verhandlungen durchführen.

3. Trolleybuslinie 1 – Stossrichtung Kapazitätserweiterung und Entlastung

3.1 Ausgangslage

Gemäss den Frequenzauswertungen, Beobachtungen und Kundenrückmeldungen besteht auf der Trolleybuslinie 1 zwischen Obernau und Bahnhof Luzern ein Kapazitätsengpass vor allem während den Hauptverkehrszeiten. Weiter hat sich die Situation aufgrund von starken Verkehrsbehinderungen im Zentrum verschärft, sodass es auf der Linie 1 leider vermehrt zu Paketbildungen kommt. Damit ist ein regelmässig ausgelasteter Betrieb auf der Linie zeitweise nicht gewährleistet. Dies führt wiederum zu übervollen Bussen.

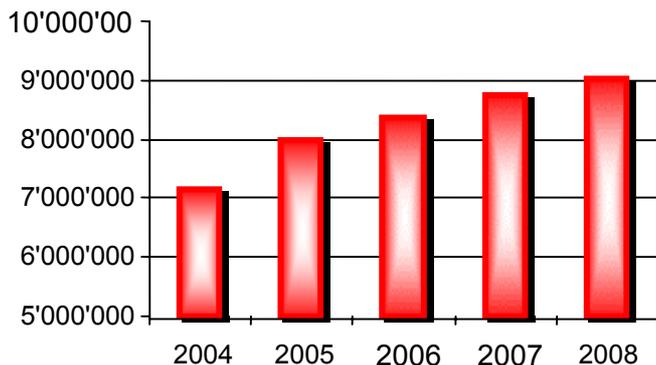
Mit dem Buskonzept AggloMobil konnte der ÖVL im Jahr 2006 auf der Trolleybuslinie 1 den 5-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten umsetzen. Zudem verkehren seither auf der ganzen Linie durchgehend Busse mit Anhänger oder Doppelgelenkbusse, wodurch die Kapazität erhöht werden konnte.



Die Kapazität eines Anhängerzuges ist um rund 20% grösser als jene eines normalen Gelenkbusses. Mit dem Doppelgelenkbus kann die Kapazität nochmals markant gesteigert werden.

Abb. Kapazitäten pro Stunde und Richtung mit verschiedenen Fahrzeugtypen

Die Entwicklung der Fahrgastfrequenzen auf der frequenzstärksten Linie in der Stadt und Agglomeration Luzern zeigen eindrücklich die starke Entwicklung auf dieser Linie. Gegenüber 2004 sind die Fahrgastzahlen um 25 % gestiegen. Die Nachfrage wird noch weiter ansteigen.



Die Trolleybuslinie 1 zwischen Obernau und Luzern ist und bleibt das Rückgrat der Erschliessung von Kriens. In unserer Gemeinde gibt es nicht wie z.B. im Rontal eine parallel geführte S-Bahn oder andere Verkehrsmittel. Die Bahnstation Mattenhof liegt am Rande der Gemeinde und bringt nur bedingt eine Entlastung. Auch die Quartierbuslinien 15 (Hangerschliessung in Kriens) oder 11 (Dattenberg), sowie die Linie 31 (Kasernenplatz – Kriens - Horw) bringen aufgrund ihrer Funktionen eine bescheidene Entlastungen.

Die Einsteigerzahlen werden auf der Linie 1 in Zukunft noch weiter zunehmen. Zur Entlastung der Linie 1 bzw. zur Erweiterung der Kapazität für die künftigen Nachfragesteigerungen wurden folgende Ansätze diskutiert:

- A) Vergrösserung der Kapazität mit durchgängigem Einsatz von Doppelgelenktrolleybusse
- B) Angebotsverdichtung zum 4-Min.-Takt
- C) Schnellbusse
- D) Tangentiale Linienergänzungen zur Entlastung der Nachfragespitze auf der Linie 1
- E) Optimierung Ortsbusnetz

3.2 Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen (A)

Mittelfristig muss die Frage der Kapazitätserweiterung auf der Linie 1 zwischen Kriens und Luzern weiter eingehend evaluiert werden. Vor allem die Verdichtung und der durchgehende Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen wäre mit massiven Kosten verbunden, könnte aber eine Entlastung auf der Linie 1 ergeben. Durch den Einsatz von zusätzlichen Doppelgelenkbussen anstelle von Anhängerzügen würde sich die angebotene Kapazität um rund 16 % erhöhen. Die VBL AG hat die Gesamtbruttokosten für den öffentlichen Verkehr pro Jahr mit rund 1,2 Mio. Franken beziffert. Der Anteil für die Gemeinde Kriens kann noch nicht berechnet werden. Die Berechnungen erfolgen aufgrund der Grafiken auf den Seiten 8 und 9.

3.3 Angebotsverdichtung zum 4-Min.-Takt (B)

Mit einer Verdichtung des Angebots zum 4-Min.-Takt könnte die Kapazität erhöht werden. Die VBL AG rechnet mit rund 1,2 Mio. Franken Gesamtbruttokosten pro Jahr für den öffentlichen Verkehr. Der Anteil für die Gemeinde Kriens kann noch nicht berechnet werden. Die Berechnungen erfolgen aufgrund der Grafiken auf den Seiten 8 und 9.

3.4 Schnellbusse (C)

Eine überlagerte Schnellbuslinie zwischen Obernau – Bahnhof Luzern könnte eine Entlastung der Linie 1 bringen. Allerdings ist zu beachten, dass die Busse im selben Korridor verkehren würden wie die Linie 1. Die Schnellbuslinie müsste mit Dieselbussen betrieben werden. Die Gesamtbruttokosten für den öffentlichen Verkehr werden von der VBL AG auf rund 900'000 Franken pro Jahr geschätzt. Der Anteil für die Gemeinde Kriens kann noch nicht berechnet werden. Die Berechnungen erfolgen aufgrund der Grafiken auf den Seiten 8 und 9.

Der Fahrzeitgewinn des Schnellbusses wäre mit rund 2 bis 3 Minuten relativ klein. Es könnten nur die stark frequentierten Haltestellen bedient werden. Dadurch könnten im Einzugsgebiet der Haltestellen aber weniger Kunden davon profitieren, was auch eine Auswirkung auf

den Auslastungsgrad dieser Schnellbusse bzw. auf den Entlastungsgrad der bestehenden Hauptlinien hätte.

3.4.1 Luzern – Kriens – Eigenthal

Der öffentliche Regionalverkehr des Kantons Luzern plant auf den Fahrplanwechsel Dezember 2009 eine Verbesserung der Erschliessung an den Wochenenden mit der Einführung eines Taktfahrplans.

Vorgesehen ist die Einführung eines normalen stündlichen Taktfahrplans am Samstag und Sonntag. Durch diese Anpassung werden die einzelnen Kurse regelmässiger ausgelastet und die Kurse haben einen wesentlich besseren Anschluss an die Bahn. Vorgesehen ist die Abfahrt ab Luzern zur Minute ca. 10 und Ankunft in Luzern zur Minute ca. 50.

Es wird erhofft, dass durch diese Anpassung mehr Personen dieses Angebot nutzen werden und es eine Entlastung der Parkplatzsituation im Eigenthal geben wird. Die heute zum Teil 5fach geführten Kurse können reduziert respektive besser geplant werden. Durch diese Fahrplanverbesserung ist das Eigenthal neu auch interessant für Halbtagesausflüge.

Zur Einführung des Taktfahrplans müssen 4 Kurspaare (je Samstag und Sonntag) zusätzlich bestellt werden. Die Gemeinde Kriens wird als positiver Nebeneffekt an diesen Tagen einen stündlichen Schnellbus nach und von Luzern erhalten.

Die Kosten für die Gemeinde Kriens belaufen sich auf Fr. 5'000.00 pro Jahr. Diese werden in das Budget 2010 aufgenommen.

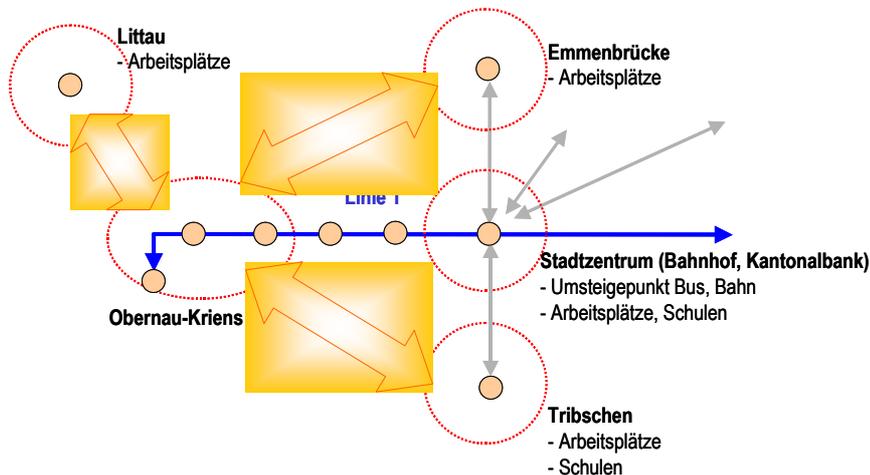
3.5 Tangentiale Linienergänzungen (D)

Die VBL AG analysierte eingehend das Umsteigeverhalten der Kundinnen und Kunden. Sehr viele Personen auf der Linie 1 steigen im Zentrum auf die weiterführenden Linien Richtung Tribschen und Emmen/Reussbühl/Littau um. Die Idee der Tangentiallinien ist es, dass die Agglomerationsgemeinden ohne „Umweg“ über das Zentrum miteinander verbunden werden. Damit soll eine Entlastung des Zentrums sowie eine Zeitersparnis für den Fahrgast erreicht werden.

Die bereits eingeführte Tangentiallinie der Buslinie 16 Kriens – Horw verzeichnet eine stetig steigende Nachfrage. Auch die Linie 21, welche von Luzern nach Kastanienbaum und weiter bis Pilatusmarkt verkehrt, wurde mit der Linie 31 in Richtung Gewerbegebiet Schlund – Südpol – Kasernenplatz verknüpft und bietet somit optimale Umsteigebeziehungen nach Luzern Nord.

Mit Tangentiallinien könnten schnelle Verbindungen angeboten und damit auch neue Kundengruppen angesprochen werden. Dadurch würden die Nachfragespitze auf den Hauptlinien im Zentrum gebrochen werden. Die Direktfahrten sind für die Pendler von Vorteil und bringen einen grossen Zeitgewinn.

Nachstehende Abbildung zeigt eine mögliche Entlastung des Zentrums am Beispiel der Linie 1.



Tangentiallinien haben folgende Vor- und Nachteile:

- + Neue Verbindungen zwischen den Agglomerationsgemeinden zur Entlastung des Zentrums
- + Zeitgewinn dank direkter Linie
- + Komfortsteigerung für Pendler auf den neuen Linien (keine Umwegfahrten über Zentrum; mehr Platz)
- + Kapazitätsspitze der Linie 1 wird „gebrochen“; Entlastung der Linie 1 auf dem stärksten frequentierten Zentrumsabschnitt
- Begrenzte zeitliche Verfügung, wenn Angebot nur in Hauptverkehrszeiten (Fahrplan bei Bedarf ausbaubar)
- Eingeschränktes Angebot (kein 5-Min.-Takt wie auf Hauptlinien möglich)

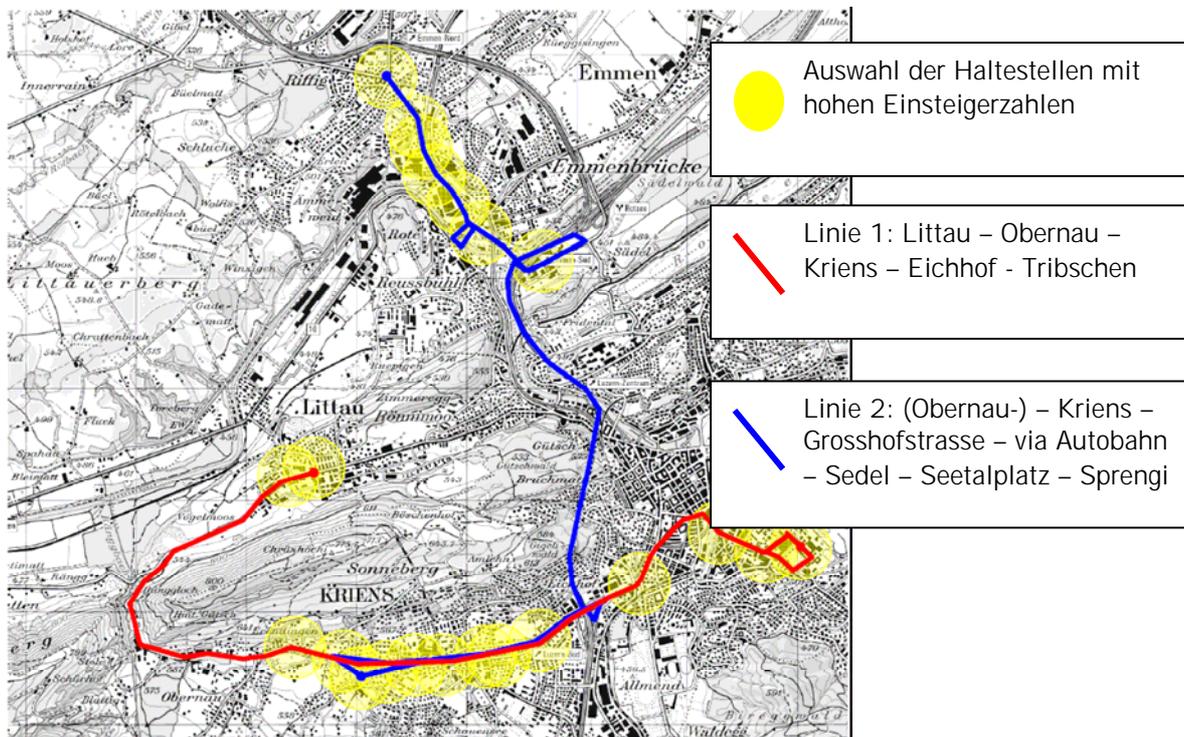
3.5.1 Konzeptvorschläge Tangentiallinien

Aufgrund der ausgewiesenen Pendlerströme, werden folgende Varianten durch den ÖVL vorgeschlagen:

Variante 1: Tribtschen – Eichhof – Kriens Busschleife – Renggloch – Littau Gasshof

Variante 2: Obernau – Kriens – Grosshofstrasse – via Autobahn – Sedel – Seetalplatz – Sprengi

Mit solchen Tangentiallinien kann die Beförderungskapazität im Korridor Kriens - Luzern während den Spitzenstunden um rund 15 % gesteigert werden. Das Konzept müsste aufwärtskompatibel aufgebaut werden. Das bedeutet, es kann zeitlich (Fahrplan) und örtlich (Linienenden) erweitert werden.



Wenn die vorgeschlagenen Linien nur während der Hauptverkehrszeiten am Morgen (zwischen 06.30 – 08.00 Uhr) und am Vorabend (zwischen 16.30 – 18.30 Uhr) im Halbstundentakt verkehren würden, müsste gemäss Schätzung der VBL AG mit Gesamtbruttokosten für den öffentlichen Verkehr von rund 1,1 Mio. Franken gerechnet werden. Der Anteil für die Gemeinde Kriens kann noch nicht berechnet werden. Die Berechnungen erfolgen aufgrund der Grafiken auf den Seiten 8 und 9.

3.5.2 Diskussion Endpunkt und Linienführung

Die Tangentiallinie sollte in Emmenbrücke auf die Linie 13 und die S-Bahn bzw. Regioexpresszüge Richtung Sursee abgestimmt sein. Damit wird die räumliche Erreichbarkeit um das Gemeindegebiet Rothenburg sowie den Korridor nach Basel ausgedehnt. Der Bahnhof Emmenbrücke kann in seiner heutigen Ausprägung nur in Richtung Sprengi bedient werden. Ein Halt vor dem Bahnhof Emmenbrücke brächte einen grossen Nutzen, ist aber erst mit dem Umbau des Seetalplatzes zu realisieren.

Die Tangentiallinie von Kriens nach Tribtschen sollte auf dem kürzesten Weg verbunden werden. Die genaue Linienführung wurde noch nicht definiert. Bei der Linienführung muss zudem beachtet werden, dass andere Linienkonzepte und Angebote nicht konkurrenziert oder beeinträchtigt werden.

3.5.3 Sonnenberg – Express

Vom 2. bis 26. Juni 2009 wird die Verkehrsbetriebe Luzern AG einen Schnellbus auf Probe zwischen Kriens Busschleife und Emmenbrücke Sprengi (8 Haltestellen) einsetzen. Die Fahrzeit von Kriens nach Emmenbrücke dauert mit dem Sonnenberg – Express ca. 15 Minuten. Die VBL AG führen dieses Projekt durch um auszuloten, ob eine solche Schnellbusverbindung in Zukunft einem Bedürfnis entsprechen könnte. Für die Gemeinde Kriens entstehen in diesem Probeprojekt keine Kosten.

Der Gemeinderat Kriens begrüsst grundsätzlich den Versuchsbetrieb, ist aber unglücklich über die kurze Dauer und den gewählten Zeitpunkt.

4. Ortsbus – Stossrichtung und Anpassungen

4.1 Ausgangslage

Die Linie 11 fährt von Bahnhof Luzern im Halbstundentakt bis Dattenberg. Eine durchgehende Verbindung bis ins Zentrum von Kriens besteht nicht.

Heute verkehrt die Linie 15 in die Quartiere Wichlern und Gehri (je Stundentakt) und Sonnenberg (Halbstundentakt, aber Rundkurs). Die Realisierung des Projektes AggloMobil führte im Dezember 2004 zu einer Neuorganisation und Ausdünnung des Buslinienbetriebes. Die Abendkurse sowie die Sonn- und Feiertagsfahrten wurden gestrichen. Als Alternative baute der Verein Telebus den bestehenden Rufbus aus. Dieser verkehrt täglich zwischen 20.00 und 01.00 Uhr ab Busschleife Kriens.

4.2 Konzeptvorschläge (E)

Das neue Liniennetz in Kriens könnte in einem Vollausbau wie folgt aussehen:

- Die Linie 11 Luzern - Dattenberg wird via Sonnenberg nach Klösterli verlängert.
- Die Linie 11 bietet im Abschnitt Luzern – Dattenberg wie bisher in den Hauptverkehrszeiten den Viertelstundentakt (Nebenverkehrszeiten ebenfalls Halbstundentakt).
- Die bestehende Linie 15 mit den drei Strecken nach Sonnenberg, Sidhalde und Bachstrasse wird durch drei neue Linienführungen ersetzt.
- Die Linie 15 wird als Durchmesserlinie von Dattenberg via Busschleife nach Sidhalde betrieben.
- Die Wiedereinführung des Sonn- und Feiertagsangebots auf der Linie 15 wird vorgenommen.
- Die Linie 16 wird neu nicht mehr an die Busschleife, sondern zur Pilatusbahn und weiter bis Gehri geführt. Damit kann das touristische Ziel Pilatusbahnen besser erschlossen werden.
- Die Linie 16 bietet in Mattenhof Anschluss in Richtung Luzern und Hergiswil. Damit wird dem Wunsch der Gemeinde Kriens nach einer alternativen Reiseroute nach Luzern entsprochen.
- Die Prüfung eines Linienangebots oder Weiterführung des Rufbussystems wird vorgenommen.
- Alle drei Linien werden im Halbstundentakt bedient und bieten für die Weiterreise Anschluss an die Linie 1.

Die Bruttokosten für die Ortsbusoptimierung werden von der VBL AG auf rund 1,2 Mio. Franken geschätzt. Die Minderkosten für das reduzierte Angebot am Abend (Rufbus) belaufen sich laut Schätzung der VBL AG auf Bruttokosten von 300'000 Franken. Es ist zu beachten, dass diese Verteilung der Kosten auf dem heutigen Modell des ÖVL mit einer Nachfrage- (Einsteiger) und einer Angebots-Komponente (gefahrte Kurskilometer) basiert. Die künftige Verteilung der Kosten basiert auf dem System der Haltestellenabfahrten.

Vorgeschlagener Zielzustand

Verlängerte Linie 11:

- Dattenberg – Sonnenberg – Kriens - Klösterli
- Viertelstundentakt HVZ zwi. Luzern – Dattenberg
- Halbstundentakt Dattenberg - Klösterli

- Linie 16*** Horw Spitz – Kriens Busschleife

 - Verlängerung bis Pilatusbahnen - Gehri
 - Umsteigen auf Linie 1 bei Hofmatt
 - Umsteigen auf S-Bahn in Mattenhof
 - Halbstundentakt

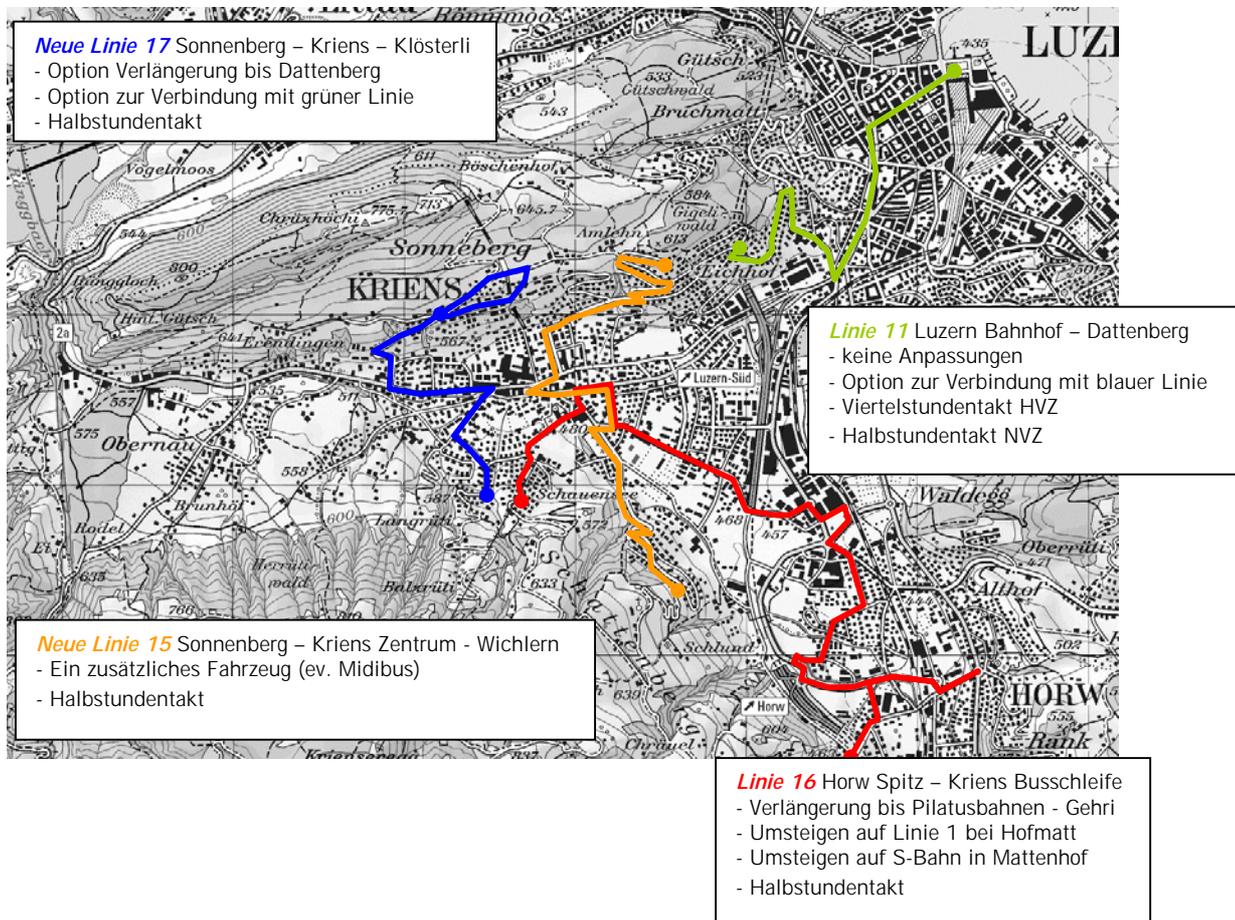
Neue Linie 15 Sonnenberg – Kriens Zentrum - Wichlern

- Ein zusätzliches Fahrzeug (ev. Midibus)
- Halbstundentakt

Voraussetzung für die Umsetzung der Verlängerung der Linie 11 ist die Zustimmung der Strasseneigentümer der Oberen Dattenbergstrasse bzw. Dattenbergrain/Sonnenbergstrasse.

Wünschenswert wäre zudem, die Grossfeldstrasse für einen Busbetrieb in beide Richtungen anzupassen. Damit könnte die Haltestelle Hofmatt in beide Richtungen durch die Linie 15 und 16 bedient werden. Hofmatt wäre dann in beide Reiserichtungen der Umsteigepunkt von/auf die Linie 1. Ansonsten ist bei der Linie 16 wie bis anhin in einer Richtung eine Schlaufe über die Gallusstrasse notwendig, um den Umstieg auf die Linie 1 bei der Haltestelle Linde Pilatus zu gewährleisten.

Alternative Linienführung



Der Unterschied bei der Alternativvariante ist, dass die Linie 11 nicht via Obere Dattenbergstrasse bis Sonnenberg - Kriens verlängert würde. Anstelle dieser verlängerten Linie 11 würde die Linie 17 zwischen Klösterli – Sonnenberg pendeln.

5. Beurteilung des Gemeinderates

Die Einführung von Tangentiallinien sieht der Gemeinderat als zukünftige Lösung für die Entlastung der Linie 1.

Jedoch empfiehlt der Gemeinderat eine etappierte Vorgehensweise. Dies mitunter, da der Kanton Luzern, Verkehr und Infrastruktur (vif), zur Zeit eine Machbarkeitsüberlegung zur Verbesserung der Erschliessung Kriens West – Malters vornimmt.

Weiter ist der Gemeinderat der Auffassung, dass über die Tangentiallinie Obernau – Kriens – Grosshofstrasse – via Autobahn – Sedel – Seetalplatz – Sprengi erst diskutiert werden kann, wenn die Versuchsphase der VBL AG vom 2. bis 29. Juni 2009 durchgeführt und analysiert wurde. Aufgrund der ermittelten Pendelzahlen wird einer solchen Linie jedoch hohe Priorität zuerkannt.

Je eine Busverbindung nach Tribtschen und Malters in den Hauptverkehrszeiten soll dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr und dem Kanton Luzern (vif) zur Umsetzung empfohlen werden. Längerfristig muss darüber nachgedacht werden, die Linien im ganz-tägigen Betrieb zu führen, was aufgrund der grossen Mobilitätsbedürfnisse in der Agglomeration zweckmässig ist.

Für die Umsetzung der Tangentiallinien braucht es noch weitere Abklärungen und Detailplanungen (Linienführung, Endpunkte, Fahrplan etc.), sowie eine genauere Abschätzung der Kosten und Einnahmen des ÖVL's und der VBL AG.

Ebenso soll der Ortbus optimiert werden. Im Vordergrund steht die Ausdehnung des Linienbetriebs an Sonn- und Feiertagen, damit von Montag bis Sonntag ganztags dasselbe Angebot vorhanden ist. Ab 20.00 Uhr soll das Angebot mit dem Telebus (Rufbussystem) weiterhin aufrecht erhalten werden. Weiter soll die Verbesserung des Taktfahrplans vorgenommen und eine durchgehende Verbindung der Buslinie 11 zwischen Kriens und Bahnhof Luzern geplant werden

6. Weiteres Vorgehen

6.1 Massnahmen

Der Gemeinderat Kriens schlägt folgende Massnahmen zur Detailabklärung vor:

<i>Jahr</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Gesamtkosten (Bruttokosten)</i>	<i>Kosten für Kriens</i>
2. – 26. Juni 2009	Versuchsphase Schnellbus Kriens – Emmenbrücke		Fr. 0.00 (wird durch VBL AG finanziert)
Dezember 2009	Taktverbesserung an den Wochenenden der Linie 71 Luzern – Kriens – Eigenthal		Fr. 5'000.00 pro Jahr
Dezember 2010	Einführung einer Tangentiallinie Kriens – Eichhof - Tribtschen	...	
Dezember 2010	Einführung einer Tangentiallinie Kriens – Malters
Dezember 2010	Optimierung Ortsbusnetz - Einführung Sonn- und Feiertagsfahrplan	Gesamtbruttokosten ca. 1.2 Mio. (Minderkosten von Fr. 300'000.00 mit Rufbus)	...
Dezember 2011	Optimierung Ortsbusnetz - Überarbeitung der Linienführungen		...
??	Einsatz von Doppelgelenktrolleybusse um die Kapazitätserweiterung der Linie 1 zu erreichen.	Gesamtbruttokosten für den öffentlichen Verkehr ca. 1.2 Mio.	Gemäss Kostenteiler (siehe Grafik Seite 8, 9)
??	Angebotsverdichtung zum 4-Min.-Takt	Gesamtbruttokosten für den öffentlichen Verkehr ca. 1.2 Mio	Gemäss Kostenteiler (siehe Grafik Seite 8, 9)
??	Ergänzung Tangentiallinie Littau Gasshof– Kriens – Tribtschen
??	Tangentiallinie Obernau – Kriens – Grosshofstrasse – via Autobahn – Sedel – Seetalplatz – Sprengi

Die einzelnen Projekte können zeitlich gestaffelt werden, stehen aber je nach dem in gegenseitiger Abhängigkeit und sind in der Auswirkung als Einheit zu betrachten. Als nächster Schritt ist vorgesehen, gemeinsam mit dem ÖVL und der VBL AG die Detailplanung vorzunehmen.

6.2 Schlussfolgerungen des Gemeinderates

Zusammenfassend möchte der Gemeinderat festhalten, dass eine Optimierung des Angebots des öffentlichen Verkehrs für die Weiterentwicklung unsere Gemeinde von grossem Wert ist. Die regelmässigen Stausituationen, das Zahlenmaterial der Betreiber sowie die rege Bautätigkeit sind klare Indizien für den Gemeinderat, Massnahmen für die Zukunft beim Verkehrsverbund einzufordern.

Die einwohnerrätlichen Vorstösse zielten zur Entlastung der Linie 1 vor allem in die Richtung eines Schnellbusses. Die näheren Abklärungen mit dem ÖVL und der VBL AG allerdings haben ergeben, dass das System "Tangentallinien" das bessere Kosten-Nutzenverhältnis aufweist. (siehe Kapitel 5)

Für die unmittelbare Zukunft setzt der Gemeinderat dabei auf das Busnetz, insbesondere das Trolleybussystem. Dank technischen Weiterentwicklungen erlebt dieses System zur Zeit auch international wieder deutlich an Bedeutung. Dennoch will der Gemeinderat auf keinen Fall die Visionen für ein schienengebundes System mit direkter Anbindung an die Neuerungen im S-Bahnsystem aus den Augen verlieren. Dies soll mit dem gleichzeitig vorliegenden Planungsbericht "Verkehrerschliessung der Gemeinde Kriens: Planungen und Visionen", Nr. 031/08, dokumentiert werden.

Die sehr weitreichenden Vorschläge von ÖVL und VBL AG wurden vom Gemeinderat geprüft und als grundsätzlich richtig empfunden. Dennoch wurde in diesem Bericht - im Sinne der politischen Machbarkeit – eine reduzierte und etappierte Vorgehensweise vorgeschlagen.

Der Gemeinderat ist überzeugt, mit diesem Vorgehen für die Zukunft der Gemeinde Kriens die richtigen Schritte einzuleiten.

7. Politische Vorstösse

Postulat Heini, Senn "Attraktivität des öffentlichen Verkehrs" (Nr. 002/04)

Der Gemeinderat Kriens wird mit dem vorliegenden parlamentarischen Vorstoss beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs in Kriens zu prüfen. Die Prüfung soll unter Berücksichtigung des Taktangebotes, der Vernetzung von Haupt- und Nebenlinien inkl. Umsteige- und Wartezeiten, Infrastrukturen an Umsteigeorten sowie des Benutzerkomforts der Fahrzeuge erfolgen.

Im vorliegenden Bericht wurde mit allen Partnern des öffentlichen Verkehrs die Attraktivierung des Busliniennetzes analysiert und festgehalten.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

Motion Bättig und Mitunterzeichnende (Behandlung als Postulat) "Chancen erkennen und nutzen, Entlastung der Buslinie 1, Förderung der Linie 11" (Nr. 169/06)

In seinem Vorstoss verlangt Rolf Bättig das Potential einer erweiterten Linie 11 auszuloten, die technischen Möglichkeiten in Bezug auf die erweiterte Linienführung aufzuzeigen und die finanziellen Konsequenzen darzulegen.

Mit dem vorliegenden Bericht wurde die Linie 11 analysiert und entsprechende Routenvorschläge wurden vorgenommen.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

Postulat Baumgartner namens der CVP/JCVP "Verbesserung des Busverkehrs" (Nr. 219/07)

Das Postulat fordert den Gemeinderat auf, die Planung der Busverbesserungen und die entsprechenden Massnahmen zu unterbreiten und diese innert nützlicher Frist umzusetzen.

Die Postulanten nehmen beim vorliegenden parlamentarischen Vorstoss Bezug auf den Bericht der Verkehrsbetriebe Luzern AG vom 17. September 2007. Dieser Bericht zielt auf die Optimierung des strassenseitigen öffentlichen Verkehrs in und um Luzern. In der Gemeinde Kriens wurden bei den Standorten Linde Pilatus, Stampfeli und Kriens Wendeschleife Bestandesaufnahmen durchgeführt und Vorschläge für Massnahmen aufgelistet.

Linde Pilatus

Das Projekt für die Verlängerung der Haltestelle wurde im Herbst 2007 aufgelegt. Die Verlegung der Werkleitungen wurden im Sommer 2008 vorgenommen. Die zweite Planaufgabe erfolgte im November 2008. Die Einspracheverhandlungen wurden im Februar 2008 vorgenommen. Die Ausführung ist im Sommer 2009 geplant. Die Projektleitung führt der Kanton (vif) durch. Die Gemeinde Kriens wurde über das Vorhaben informiert und zur Vernehmlassung eingeladen.

Stampfeli: Installation einer Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung

Die Installation der Lichtsignalanlage ist im Kantonsprojekt "Förderung Öffentlicher Verkehr und Radverkehrsanlagen Obernauerstrasse" integriert. Die Projektleitung liegt beim Kanton (vif). Das Baudepartement Kriens vertreten durch die Abteilung Tiefbau/Werke nimmt bei den Projektsitzungen und den Landverhandlungen teil. Wichtige Entscheide werden in der Verkehrsplanungskommission diskutiert. Ende 2009 wird der Kanton das Bauprojekt vorlegen.

Kriens Wendeschleife: Neugestaltung der Wendeschleife

Die Planaufgabe und die Umsetzung sollte im Sommer 2009 durchgeführt werden. Dieses Projekt wurde durch den Kanton aufgrund der Intervention der Gemeinde Kriens um ein Jahr verschoben, da die Gemeinde die Wendeschleife gesamtheitlich mit dem neuen Ortsbuskonzept betrachten möchte. Die Projektleitung liegt beim Kanton (vif). Das Baudepartement bzw. die Abteilung Tiefbau/Werke wird durch das vif über die weiteren Schritte informiert und ist bei den Projektsitzungen anwesend.

Die erwähnten allgemeinen Forderungen der Postulanten:

- Haltestellennetz auf Verträglichkeit mit den Anforderungen gemäss Behindertengesetz prüfen sowie
- Einhaltung minimaler Standards bei den Haltestellen werden jeweils geprüft.

Wie die Postulanten aus dem Bericht entnehmen können, unterstützt die Gemeinde Kriens die Zielrichtung der Forderungen und ist bestrebt, eine Attraktivierung für den öffentlichen Verkehr in der Gemeinde zu erlangen.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

Motion Morf namens der CHance 21 (Behandlung als Postulat) "Die Zeit ist reif für einen Schnellbus" (Nr. 220/07)

Der parlamentarische Vorstoss fordert den Gemeinderat auf, die bestehende Leistung im Busangebot anzupassen und mit einem Schnellbus zu ergänzen.

Die Schnellbusvarianten wurden im vorliegenden Bericht aufgezeigt.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

Motion Heini und Mitunterzeichnende (Behandlung als Postulat) "Entlastung Bus 1 ab Grosshof mit Bus 31" (Nr. 227/07)

Mit diesem parlamentarischen Vorstoss wird die Einrichtung und der Betrieb einer Haltestelle an der Eichwilstrasse für die Buslinie 31 Richtung Kasernenplatz, welcher damit die Linie 1 entlasten soll gefordert.

Platz für die Haltestellen bestünde in Fahrtrichtung Horw bei der Einmündung Haftanstalt Grosshof und in Fahrtrichtung Luzern im Bereich der Autobahnausfahrt. Das Baudepartement hat in Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern und dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr jedoch bei der Einführung der Buslinie 31 anfangs 2006 entschieden, die Haltestelle Eichwilstrasse nicht zu realisieren. Die Errichtung dieser beiden Bushaltestellen hätte zu erheblichen Konflikten geführt, da es in diesem Bereich mehrere hintereinander liegende Lichtsignale gibt und der Bus somit durch einen zusätzlichen Halt stark behindert wäre.

Entlastungseffekte bei der Realisierung einer zusätzlichen Haltestelle an der Eichwilstrasse können nicht aufgezeigt werden. Die Umsteigebedingungen bei der Haltestelle Eichwilstrasse sind nicht kundenfreundlich. Wartende Busbenutzer bei der Haltestelle Kupferhammer in Richtung Luzern sehen infolge Sichtbehinderung nicht, ob der Bus der Linie 31 aus Richtung Horw heranfährt.

Da der Fahrtakt des Trolleybus Obernau - Luzern 5 bzw. 7 Minuten beträgt ist anzunehmen, dass die Kunden bei der Bushaltestelle Kupferhammer auf den nächsten Bus warten und nicht auf die Buslinie 31 umsteigt, welche im 15 Minuten-Takt fährt.

Auch wird die Merkbarekeit der Fahrzeit die Busbenutzer für ein Umsteigen abhalten. Der Bus Nr. 31 fährt nur während den Öffnungszeiten des Einkaufszentrums Pilatusmarktes im Schlund und diese sind je nach Wochentag verschieden.

Zudem ist der Umstieg zwischen der Trolleybuslinie 1 und 31 bei der Haltestelle Grosshof oder bei der Haltestelle Eichhof attraktiver.

Eine neue Bushaltestelle auf der Eichwilstrasse würde weitere Planungen der Autobahnausfahrten und andere Varianten der Linienführung verbauen. Weiter ist für das Grundstück bei der Autobahnausfahrt der Bund zuständig. Somit ist eine kurzfristige Lösung nicht erreichbar.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

Postulat Graber "Bus-Tangentielline von Kriens nach Littau und Emmen" (Nr. 008/08)

Das Postulat beantragt eine Prüfung ob während den Stosszeiten für die Pendlerinnen und Pendler zwischen Kriens, Littau und Emmen alternative Routen mit kürzeren Fahrzeiten (z.B. Renggloch), ohne das Durchfahren der Stadt Luzern, geschaffen werden könnten. Die finanziellen Kosten einer solchen Tangentielline soll aufgezeigt werden.

Mit dem vorliegenden Bericht wird die Möglichkeit von neuen Tangentiellinien aufgezeigt.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

Postulat Baumann und Mitunterzeichnende "Ortsbus Kriens: Optimierte Angebote für Krienserinnen und Krienser" (Nr. 288/08)

Das Postulat fordert den Gemeinderat auf, das Ortsbuskonzept der VBL AG zu analysieren und dem Einwohnerrat einen Bericht zu unterbreiten, der mindestens die Varianten Optimierung ohne Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs, Optimierung mit einem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs und Optimierung mit der Wiedereinführung der Abend- und Sonntagsverbindungen beinhaltet.

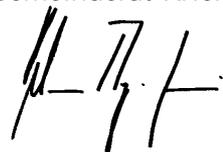
Mit dem vorliegenden Bericht wurden die bisherigen Linien der Ortsbusse Nr. 11/15 und 16 überprüft und entsprechend optimiert.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

8. Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat vom vorliegenden Planungsbericht: öffentlicher Verkehr in der Gemeinde Kriens gemäss § 26 Abs. 1 lit. d der Gemeindeordnung vom 13. September 2007 Kenntnis zu nehmen.

Gemeinderat Kriens



Helene Meyer-Jenni
Gemeindepräsidentin



Guido Solari
Gemeindeschreiber

Beschlussestext zu Bericht

Nr. 074/09

Der Einwohnerrat der Gemeinde Kriens

nimmt in Anwendung von § 26 Abs. 1 lit. d der Gemeindeordnung vom 13. September 2007
den Bericht Nr. 074/09 des Gemeinderates Kriens vom 27. Mai 2009 über

Planungsbericht:

öffentlicher Verkehr in der Gemeinde Kriens

zur Kenntnis.

Kriens, 25. Juni 2009

Einwohnerrat Kriens

Bruno Bienz
Präsident

Guido Solari
Schreiber