

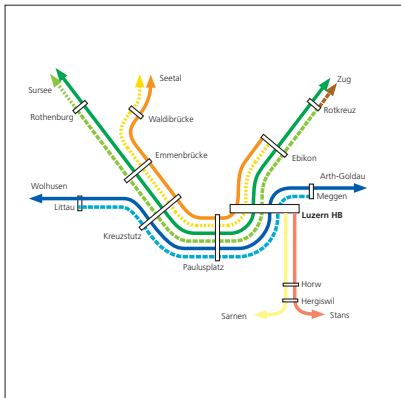


Daniel Heer

Die S-Bahn Luzern 2030

Eine Vision in Abstimmung mit Raum, Siedlung und Verkehr

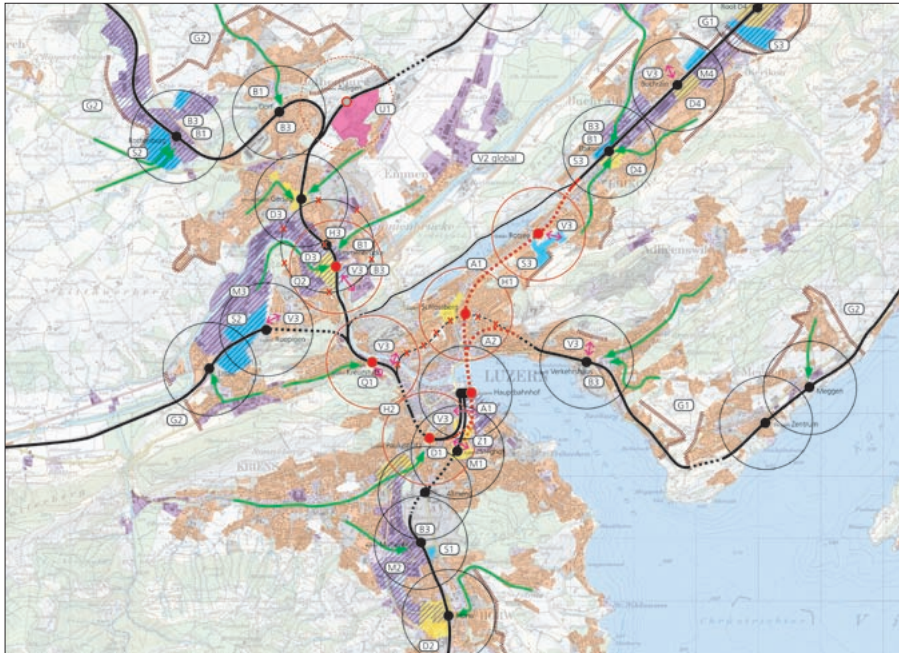
Diplomand	Daniel Heer
Examinator	Dr. Thomas Winzer
Experte	Dr. Donald A. Keller, RZU Regionalplanung Zürich und Umgebung, Zürich
Themengebiet	Verkehrsplanung



Liniennetzschema aus dem Angebotskonzept

In Luzern ist für die notwendige Kapazitätssteigerung im Schienenverkehr ein Tiefbahnhof mit direkter Zufahrt von Ebikon geplant. Dieser soll in der ersten Etappe als Kopfbahnhof in Tieflage ausgebildet werden. Darauf aufbauend wird in der Bachelorarbeit die Vision eines Durchgangsbahnhofes als Baustein einer Durchmesserlinie Emmenbrücke–Luzern–Ebikon formuliert, weil nach Ansicht des Verfassers, nur mit einem Durchgangsbahnhof eine hohe Netzwirkung erzielt und die erwünschte modale Verkehrsverlagerung erreicht werden kann. Auf der Basis der Vision sowie einer Struktur- und Nachfrageanalyse wird für

die Agglomeration Luzern ein Gesamtkonzept mit den Bereichen Raum, Siedlung und Mobilität erarbeitet. Als Kernelement des Gesamtkonzeptes sorgt eine S-Bahn mit hoher zeitlicher und örtlicher Verfügbarkeit und attraktiven Durchmesserlinien für eine nachhaltigere Mobilität im Agglomerationsraum. Die S-Bahn übernimmt mit ihrer Leistungsfähigkeit, den neuen Haltestellen und dichten Taktintervallen wesentliche Anteile der bisherigen Busfahrgäste. Das Busnetz dient somit neu als Zubringer- und Ergänzungsnetz. Dank der Bündelung von Nachfrageströmen auf die S-Bahn werden die agglomerationsinternen Hauptstrassen



Karte Gesamtkonzept Raum, Siedlung und Verkehr

entlastet und die Eigenbehinderungen der Busse im Stadtzentrum verringert. Das ÖV-Konzept hat damit eine positive Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem. Für die S-Bahn wird zudem für den Zustand 2030 ein Angebots- und Betriebskonzept ausgearbeitet. Dieses soll für die prognostizierten Nachfrageströme ein möglichst optimales Angebot darstellen und als Anreiz für eine stärkere modale Verlagerung dienen. Die S-Bahn steht auf Grund ihrer höheren Attraktivität in enger Wechselwirkung mit der Siedlungsentwicklung. Einerseits kann sie ein erwünschtes Mittel zur inneren Verdichtung sein, sie kann aber auch Siedlungsdruck an nicht geeigneten Standorten hervorrufen. Raumplanerische Lenkungsmittel sorgen für eine geordnete Entwicklung im Zusammenspiel von Siedlung und Mobilität.