



an den

EINWOHNERRAT EMMEN

09/10 Beantwortung des Postulats vom 15. Januar 2010 von Ernst Widmer betreffend Erhaltung der Buslinie Nr. 53 im Quartier Rüeggisingen der Gemeinde Emmen

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 15. Januar 2010 hat Ernst Widmer (FDP) ein Postulat betreffend Erhaltung der Buslinie Nr. 53 im Quartier Rüeggisingen eingereicht und den Gemeinderat aufgefordert, sich mit allen Mitteln für die Erhaltung der Buslinie Nr. 53 ins Quartier Rüeggisingen einzusetzen.

Der Gemeinderat nimmt zu der Forderung wie folgt Stellung:

Emmen ist mit dem Seetalplatz und der Sprengi eine wichtige Verkehrsdrehscheibe in der Zentralschweiz. Verkehr ist etwas Lebendiges, Dynamisches. Abgesehen davon, dass er ständig wächst, verändern sich im Laufe der Zeit Bedürfnisse und Gegebenheiten. Entwicklungen im individuellen wie im öffentlichen Verkehr müssen laufend beobachtet, Schwachpunkte erfasst und wenn immer möglich mit den leider nur begrenzt verfügbaren Mitteln optimiert werden.

Anfang 2009 hat deshalb der Gemeinderat zusammen mit dem Zweckverband ÖVL beschlossen, der Firma Metron AG, Brugg, einen Auftrag zur Erarbeitung einer Konzeptstudie zur Optimierung des Emmer Busnetzes zu erteilen; dies unter Einbezug der ÖV-Beauftragten Emmen und der Auto AG Rothenburg. Das nun vorliegende Konzept wurde in der Arbeitsgruppe ÖV diskutiert und mehrheitlich gutgeheissen.

Ausgangslage

Folgende Punkte waren ausschlaggebend für die Überprüfung des ÖV in Emmen:

- Neue Arbeitsplatz- und Wohnansiedlungen im Gebiet Rathausen und Wunsch nach einer besseren Erschliessung auch von anderen Firmen und Wohngebieten in Emmen Dorf
- Mangelhafte Zuverlässigkeit und Anschlusssicherheit von Bus auf S-Bahn in Gersag und Waldibrücke
- Unbefriedigendes Randzeitenangebot; Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme
- Teilweise Parallelverbindungen (z.B. Gerliswilstrasse mit neuer Linie 13 Emmen Center - Rothenburg)
- Umlaufprobleme auf der Linie 53 und dadurch ungenügende Fahrplanstabilität

Das neue ÖV-Konzept Emmen

(die Änderungen sind fett gedruckt)

- **Linie 53:** Ganztägige Verbindung Luzern Bahnhof - Emmen Center - Flugzeugwerke (**Bedienung Rüeggisingen entfällt**)
- **Linie E1:** Neue Durchmesserlinie Schönbühl - **Gersag - Rüeggisingen** - Emmen - Waldibrücke
- **Linie E2:** Neue Linienführung Schönbühl über **Gersag - Mooshüsli** zum Emmen Center
- **Linie E4:** Neue Linienführung und Anbindung **Rüeggisingen** mit Emmen Dorf und Emmen Center
- Linien 13, E3 und E5 unverändert
- Allgemein: Anpassung und Ausbau Randzeitenangebot (Abend und Sonntag); wurde zum Teil bereits auf Dezember 2009 umgesetzt.

Rüeggisingen

- Neu **alle 15 Minuten** eine Verbindung nach Luzern (kürzere und zuverlässigere Reisezeit, jedoch mit Umsteigen)
- **Verdoppelung Angebot** in Rüeggisingen von und nach Gersag sowie mit Umsteigen nach Luzern (auch abends und sonntags), neu 56 Verbindungen tagsüber (bisher 28)
- **Neue Verbindungen nach Waldibrücke** (tagsüber) und bis Emmen Dorf (Randzeiten)

Emmen Dorf (Arbeitsplätze)

- **Ganztägige Verbindung** nach Luzern (mit Verdichtung in Hauptverkehrszeiten)
- **Zuverlässige Verbindung** nach Gersag und Waldibrücke (mit E1), und damit gute Anschlüsse auf S-Bahn Richtung Hochdorf und Sursee sowie nach Luzern
- **Neues Busangebot** auch in den Randzeiten (Abend und Sonntag)

Vorteile des neuen Konzepts

- Gersag wird zur Drehscheibe für den Ortsbus in Emmen
- Ortsbus wird zum Zubringer auf die S-Bahn
- Direktverbindungen werden ausgebaut (Rüeggisingen - Waldibrücke usw.)
- Reduktion Parallelverkehr (z.B. auf der Gerliswilstrasse)
- Buserschliessung bringt weitgehend den 15-Min.-Takt in Emmen (Schönbühl, Rüeggisingen usw.)
- Die Zuverlässigkeit der E-Bus-Linien wird besser (Anschlussicherheit Bus-Bus und Bus-Bahn)

- Bessere Fahrplanstabilität Linie 53 Luzern-Emmen und dadurch grössere Zuverlässigkeit
- Umsteigefreie Verbindung für die Arbeitsplätze in Emmen Dorf nach Luzern
- **Trotz Verbesserung - kein finanzieller Mehraufwand für die E-Buslinien und die Linie 53**

Nachteil

- Wegfall umsteigefreie Verbindung Rüeggisingen-Luzern

Beurteilung

Die E-Buslinien weisen zurzeit einen eher tiefen Kostendeckungsgrad aus. Hinzu kommen unzuverlässige Anschlüsse zwischen Bus und Bahn, was in dieser Beziehung auch zu schlechten Kundenzufriedenheitswerten und Reklamationen führte. Mit dem neuen ÖV-Konzept können die meisten Anforderungen und vorhandenen Schwachstellen des heutigen ÖV-Angebots in Emmen gelöst werden. Die einzelnen Buslinien sind stark voneinander abhängig, so dass eine Änderung gleich eine Anzahl weiterer notwendig macht. Mit dem neuen Konzept kann ein gesamthaft optimales Angebot für die ganze Gemeinde sowie auch für die (neuen) Arbeits- und Wohngebiete geschaffen werden. Weitere Änderungen oder Anpassungen wären sofort mit grossen finanziellen Sprüngen verbunden, da zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssten.

Die E-Busse werden zum Zubringer zur S-Bahn, welche in den vergangenen Jahren stark ausgebaut wurde und vor allem im Gersag einen massiven Angebotsausbau gebracht hat. Der quasi Viertelstundentakt ab Gersag Richtung Luzern ist sehr attraktiv und muss zwingend stärker genutzt werden. Dies wurde in Emmen auch schon politisch gefordert (siehe Postulat FDP 13/09). Die Drehscheibe Gersag-Sonnenplatz wird nun neu zum Umsteigebahnhof zwischen den Buslinien und der S-Bahn. Die Reisezeit aus dem Gemeindegebiet nach Luzern wird trotz Umsteigen kürzer.

Die Vorteile des neuen Konzepts liegen auf der Hand. Zum einen wird das Gesamtsystem ÖV gestärkt, Bus und S-Bahn ergänzen sich. Es können neue Verbindungen innerhalb der Gemeinde angeboten werden und die Zuverlässigkeit der Buslinien wird stark erhöht. Anschlusssicherung und Fahrplanstabilität, welche in erster Priorität einem grossen Kundenbedürfnis entsprechen und von den grossen Unternehmen in Emmen Dorf öfters reklamiert wurden, können nun im Normalfall garantiert werden - die Kosten für die in den Hauptverkehrszeiten extra deswegen eingeführten Extrakurse entfallen.

Die Arbeits- und Wohnplätze in Emmen Dorf und Rathausen werden optimal an das Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen. Gleichzeitig erhalten auch die einzelnen Quartiere ein attraktives Angebot mit Verbindungen nach Luzern und zu den Zentren innerhalb der Gemeinde (Gersag, Emmen Center, Emmen Dorf etc.)

Der Nachteil der wegfallenden Direktverbindung von Rüeggisingen nach Luzern ist mit mehreren Vorteilen wettgemacht. So kann die Anzahl Busabfahrten ab Rüeggisingen tagsüber verdoppelt werden und es entstehen sogar noch neue Verbindungen in andere Gemeindegebiete. Dank der Führung von

zwei E-Buslinien durch Rüeggisingen gibt es neu alle 15 Minuten eine Verbindung Richtung Gersag-Sonnenplatz. Auch das Angebot in den Randzeiten wird ausgebaut. Ein Umstieg vom Bus zur S-Bahn ist den Fahrgästen in einem derart komfortabel ausgebauten ÖV-Netz auf jeden Fall zumutbar. Die gleichen Bedingungen mit 1 x Umsteigen nach Luzern haben übrigens auch die BewohnerInnen sämtlicher anderen Quartiere der Gemeinde ausser denjenigen, die direkt an der Hauptachse Bösfeld - Seetalplatz wohnen und direkt die Regionallinien über die Autobahn sowie den vbl-Bus 2 nach Luzern benutzen können.

Auch der Verkehrsverbund Luzern steht voll und ganz hinter dem neuen Konzept, da es ein Gesamtkonzept im ganzen Gebiet Emmen darstellt. Hier seine Stellungnahme: "Jede Bus- und Bahnlinie hat ihre Aufgabe, sei es als Hauptlinie (S-Bahn), Agglomerationslinien (Trolleybuslinie 2, Linie 53 und Tangentiallinie 13), teils als Feinverteiler und E-Buslinien als Zubringer zur S-Bahn. Die Buslinien sollen dort an die S-Bahn angebunden werden, wo dies möglich ist. In Emmen Gersag ist es möglich, da die S-Bahn im Viertelstundentakt verkehrt und die Reisezeit mit Umstieg verkürzt werden kann. Auch Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität sind sehr viel höher. Die S-Bahn ist zuverlässiger und schneller im Zentrum von Luzern als die Linie 53.

Die Linie 53 weist zudem schon heute grosse Probleme aufgrund der Stausituation rund um den Seetalplatz und in Reussbühl auf. Die neue Linienführung ist kürzer und hat damit vor allem auch in den kritischen Hauptverkehrszeiten mehr Pufferzeit. Ausserdem belegen die Fahrgastfrequenzen ganz klar, dass die durchschnittlichen Einsteigerzahlen bei der Kasernenstrasse (100 pro Kurstag) viel tiefer sind als auf der Seetalstrassen-Achse; das Emmen Center erreicht mit 400 Fahrgästen pro Kurstag die grösste Einsteigerzahl.

Verschiedene Konzepte wie Mobilitätsmanagement in den Unternehmen, Verkehrsmanagement und die betrieblichen Konzepte im Verbundsgebiet werden proaktiv angegangen, vom Verkehrsverbund in Zusammenarbeit mit Kanton, Gemeinden sowie Transportunternehmungen koordiniert und sollen so zur Optimierung des Verkehrsablaufs führen."

Bezüglich der Kapazitätsfrage der Verkehrsmittel kann folgendes festgestellt werden: Wie bei den Bussen kann auch in der S-Bahn in den Hauptverkehrszeiten kein Sitzplatz garantiert werden, was jedoch im vorliegenden Fall (Fahrzeit S-Bahn Gersag - Bahnhof Luzern 8 Minuten) kein Problem darstellt und sicher zumutbar ist. Bei den SBB wird die Kapazitätsfrage bereits bearbeitet. Es ist geplant, weitere Doppeltraktionen auf der S-Bahn zu führen. Zudem könnten diese dank Doppelstockzügen längerfristig noch vergrössert werden. Die S-Bahn ist in 8 Minuten vom Gersag in Luzern. Ausserdem werden neue Verkehrskonzepte gesucht wie z.B. Tangentiallinien in der Agglomeration. Es ist nicht möglich, dass jede Gemeinde oder gar jeder Gemeindeteil über eine direkte Buslinie zum Bahnhof Luzern verfügen kann.

Trotz Verbesserungen im Angebot gibt es nur einen marginalen Mehraufwand für die E-Buslinien bezüglich Infrastruktur. Die bekanntlich knappen finanziellen Mittel können so noch optimaler eingesetzt werden.

Fazit

Der Gemeinderat wie auch der Verkehrsverbund Luzern stehen voll und ganz hinter dem vorliegenden Konzept. Hier liegt eine Lösung vor, die mit optimalem Einsatz der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel allen Quartieren und den neuen Arbeits- und Wohngebieten der Gemeinde eine gute ÖV-Erschliessung bringt; ausserdem kann die Fahrplanstabilität wesentlich verbessert werden. Der einzige Nachteil des Konzepts, das einmalige Umsteigen für die Fahrgäste aus Rüeggisingen auf die S-Bahn, den Trolleybus oder den 53er bei Emmen Kirche kann als Kriterium für eine Nichtakzeptanz des Konzeptes nicht geltend gemacht werden, da ein solcher einmaliger Umstieg mit Sicherheit zuzumuten ist und schweizweit überall in ähnlichen Fällen auch ohne Probleme praktiziert und akzeptiert wird.

Der am Informationsabend vom 17. November 2009 im Quartier Rüeggisingen eingebrachte Vorschlag einer Beibehaltung der Bedienung des Quartiers Rüeggisingen durch die Linie 53 (ganzer Tag und Viertelstundentakt Luzern-Emmen und Halbstundentakt Emmen-Rüeggisingen oder Emmen-Flugzeugwerke würde Mehrkosten in der Höhe von CHF 620'000.-- bis CHF 650'000.-- verursachen. Abgesehen davon, dass sich solche Splittings nicht bewährt haben, würden der Verkehrsverbund und die Stadt Luzern, die ja diese Finanzierung ebenfalls mittragen müssten, aufgrund der unverhältnismässigen Kosten und der markanten Übererschliessung des Quartiers Rüeggisingen zu einer solchen Lösung keine Hand bieten.

Schlussfolgerung

Der Gemeinderat ist aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht bereit, das Postulat entgegenzunehmen und beantragt deshalb Ablehnung.

Emmenbrücke, 17. Februar 2010

Für den Gemeinderat:

Gemeindepräsident
Dr. Thomas Willi

Gemeindeschreiber
Patrick Vogel

Anhang

- Zusatzbemerkungen zur eingereichten Petition

Anhang

Zusatzbemerkungen zur eingereichten Petition

Da der Wegfall der umsteigefreien Verbindung nach Luzern im Quartier Rüeggisingen hohe emotionale Wellen geworfen hat, ist es dem Gemeinderat ein Anliegen, sich zusätzlich zu den vom Quartierverein angeführten Gründen in der Petition zu äussern, die ihm am 20. Januar 2010 übergeben wurde. Der Gemeinderat hat sich auf Wunsch der Petitionäre nochmals mit den Konzeptverantwortlichen sowie dem Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Luzern zusammengesetzt, um die Lage erneut zu beurteilen. Daraus resultierten jedoch keine neuen Erkenntnisse, die einen Strategiewechsel rechtfertigen könnten.

Hier die Stellungnahme des Gemeinderates zu den Begründungen der Petitionäre:

"Ältere Menschen und Leute mit Kindern sind auf eine direkte Busverbindung angewiesen, da das Umsteigen oft schwierig und mühsam ist".

Umsteigen ist logischerweise immer etwas unbequemer als eine Direktverbindung. Der Gemeinderat kann auch die emotionale langjährige Bindung der Quartierbewohnerinnen an "ihren Flugplätzler" nachvollziehen. Wie jedoch bereits eingangs erwähnt, verändern sich die Gegebenheiten, die S-Bahn Station Gersag gab es früher nicht, sie ist eine Chance zur Minimierung der Verkehrsprobleme der Region und muss unbedingt verstärkt genutzt werden. Das Gesamtkonzept ist darauf ausgerichtet, dass alle Gebiete in Emmen ein gutes Angebot erhalten mit optimalen Anschlüssen auf S-Bahn und andere Buslinien (Trolley, Linie 53 usw.). Gleichzeitig sollen alle wichtigen Zielorte in Emmen (Emmen Center, Gersag, Emmen Dorf) erreicht werden können. Innerhalb Emmen werden die Direktverbindungen sogar noch ausgebaut (Einkauf, Verwaltung Gersag usw.).

Die heutigen Niederflurfahrzeuge bei Bus und Bahn erleichtern allen Altersgruppen das Umsteigen. Auch Jung und Alt der anderen Quartiere müssen einen Umstieg auf S-Bahn oder Trolleybus in Kauf nehmen, was jedoch bis anhin noch nie zu Reklamationen Anlass gab.

"Neue Arbeitsplatzgebiete brauchen keinen Abend- und Sonntagsbus und dürfen nicht auf Kosten des Quartiers Rüeggisingen erschlossen werden"

Die Arbeitsplätze in Emmen Dorf sind heute schlecht erschlossen (nur in Hauptverkehrszeiten; schlechte bis keine Anschlüsse auf S-Bahn usw.). Die Neuansiedlung der Arbeitsplätze und neuer Wohnquartiere in Emmen hat zur Überprüfung des Busnetzes mit dem Konzept der Anbindung der Buslinien an die S-Bahn (Gersag und Waldibrücke) geführt.

Es ist das Ziel, später auch einmal den Bahnhof Emmenbrücke besser anzuschliessen; dies ist leider erst mit dem Umbau des Seetalplatzes realisierbar. Dann muss auch über die Einkürzung der Linie 53 beim Bahnhof Emmenbrücke diskutiert werden. Neu werden die Arbeitsplätze mit der Linie 53 erschlossen, da viele Arbeitnehmer beim Bahnhof Luzern ankommen (S-Bahn und Fernverkehrszüge aus Luzern-Süd, Zug, Zürich, Meggen etc.) und von da nach Emmen Dorf zur Arbeit fahren; dies betrifft insbesondere viele Mitarbeitende der CKW, welche bisher ihren Arbeitsplatz im Zentrum von Luzern hatten.

Es geht bei diesem Konzept nicht um ein gegenseitiges Ausspielen der einzelnen Gemeindegebiete, sondern um eine gesamtheitliche und bessere Erschliessung in der ganzen Gemeinde.

"Das Wohnquartier hat den bisherigen Bus an 365 Tagen und während 20 Stunden sehr gut genutzt"

Die veränderte Linienführung ist keine Massnahme aufgrund von schlechter Nutzung des Angebots, sondern aufgrund veränderter Anforderungen und Ausgangslagen (Arbeitsplätze, S-Bahn-Station Gersag). Das Quartier erhält in Zukunft sogar noch mehr Verbindungen nach Gersag (und mit Umsteigen nach Luzern). Tagsüber wird das Angebot an Verbindungen verdoppelt (Viertelstundentakt). Nach Emmen Dorf und Waldibrücke wird das Angebot ausgebaut, nach Emmen Center bleibt die Anbindung bestehen.

"Eine direkte und gute Anbindung nach Luzern führt zu weniger Verkehr im Quartier (z.B. auch durch Rekruten und Soldaten der Emmer Flab Kaserne)"

Die Erschliessung der Kaserne erfolgt seit Jahren über einen Spezialtransport der AAGR (bestellt und separat abgegolten durch die Kaserne). Mit dem Ausbau der S9 am Samstag wird das Angebot auch in den Randzeiten am Samstag vergrössert; mit dem neuen E-Bus-Konzept kann durch gute Anschlüsse auch diesem verbesserten Angebot Rechnung getragen werden.

"Eine reine Anbindung an die S-Bahn schafft neue Probleme und viele bisher wichtige Verbindungen sind nur noch durch Umsteigen am Bahnhof Luzern möglich"

Der Umstieg zwischen E-Bus und S-Bahn ist alle 15 Minuten möglich, sowohl von Schönbühl wie auch von Rüeggisingen. Für beide Äste ergeben sich symmetrische Anschlüsse von und nach Luzern. Die Umsteigezeiten sind 3 bzw. 5 Minuten auf die S9 und 5 bzw. 10 Min. für die S18 (kein exakter 15-Min-Takt). Vom Bahnhof Luzern aus ist man nach Überquerung der Seebrücke sofort mitten in der Stadt. Wer am Kasernen- oder Pilatusplatz aussteigen möchte, hat die Möglichkeit am Sonnenplatz auf die vbl Linie 2 oder in Emmen Kirche vom E1 auf den 53er umzusteigen.

"Neue Arbeitsplatzgebiete brauchen keinen Abend- und Sonntagsbus und dürfen nicht auf Kosten des Quartiers Rüeggisingen erschlossen werden"

Im Gebiet Emmen Dorf gibt es nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch Wohngebiete. Diese erhalten mit der Linie 53 tatsächlich ein neues Angebot am Abend und Sonntag, was bisher nicht der Fall war. Das Konzept wurde so aufgebaut, dass jedes Gebiet eine gute Erschliessung erhält. Die Linie 53 wurde aufgrund der notwendigen Erschliessung der Arbeitsplätze am Tag nach Emmen Dorf geführt. Eine alternative Anbindung der Linie 53 am Abend und Sonntag nach Rüeggisingen lehnt der Verkehrsverbund ab. Solche Splittingangebote haben sich erfahrungsgemäss nicht bewährt. Es soll den ganzen Tag das gleiche Angebot gefahren werden (Tag, Abend, Sonntag).

"Nicht nur Rothenburg, Rain, Hildisrieden, Beromünster, Neuenkirch, Hellbühl und Ruswil haben Anspruch auf eine direkte Busverbindung, sondern auch das Quartier Rüeggisingen!"

Das Angebot kann nicht verglichen werden. Diese Gemeinden haben eine Verbindung mit dem Regionalbus, wie auch Hochdorf und Eschenbach über eine Verbindung mit der S-Bahn verfügen. In der Agglomeration kann nicht jede Gemeinde und schon gar nicht jeder Gemeindeteil das Recht auf eine Direktverbindung mit dem Zentrum von Luzern in Anspruch nehmen. Vielmehr sollen diese Gebiete mit einem guten Ortsbus (in Emmen Viertelstundentakt) an die S-Bahn und die grossen Buslinien (in Emmen der Trolleybus) angebunden werden.

Zu den eingegangenen 1936 Petitions-Unterschriften ist zu bemerken, dass 597 davon aus Gebieten ausserhalb der Gemeinde stammen (andere Gemeinden des Kantons Luzern und der übrigen Kantone, Deutschland und Liechtenstein).

Emmenbrücke, 17. Februar 2010

GEMEINDERAT EMMEN