



an den

EINWOHNERRAT EMMEN

01/16 Dringliches Postulat Andreas Roos, Christian Blunschli und Christian Meister namens der CVP Fraktion vom 25. Januar 2016 betreffend zusätzliches Halteangebot des „Regio-Express“ in Rothenburg-Dorf und Konzept zur Verkehrslenkung bei den Bushaltestellen Rothenburg Dorf und Bösfeld

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

A. Wortlaut des dringlichen Postulates

I. Forderung der Postulanten

Der Gemeinderat Emmen hat beim Verkehrsverbund Luzern (VVL) folgendes zu verlangen:

1. Halt des Regio-Express von und nach Luzern bei der Haltestelle Rothenburg Dorf als Entlastung der Buslinien 50/51/52 auf den neuen Fahrplan im Dezember 2016.
2. Sofortmassnahmen zur Entlastung der überfüllten Busse der Linien 50/51/52.
3. Ein umfassendes Konzept zur ÖV-Erschliessung in Emmen Nord; im Konzept ist insbesondere aufzuzeigen, wie die Kundenlenkung inkl. Mehrverkehr in Rothenburg Dorf und Bösfeld langfristig bewältigt werden soll.

II. Ausgangslage

a) Fahrplanwechsel 2015

Mit dem Fahrplanwechsel vom 12./13. Dezember 2015 wurde auf der Linie 50/51/52 die Anzahl Direktbusse von Rain/Rothenburg in die Stadt Luzern deutlich reduziert. Die Linie 51 fährt ausserhalb der Hauptverkehrszeiten nur noch bis zur Haltestelle Bahnhof Rothenburg-Dorf. Mit dem Fahrplanwechsel wurde der bestehende Viertelstundentakt in einen Halbstundentakt umgewandelt. Diese Umstellungen sowie weitere Sparmassnahmen zeigen nun offenbar Konsequenzen:

- Vermehrte Verlagerung der Fahrgäste auf die Hauptverkehrszeiten
- Verlagerung der Fahrgäste auf die noch verbleibenden Bus-Direktverbindungen in den Hauptverkehrszeiten (inkl. auf die Linie 52) anstatt auf die Bahn

b) Überfüllte Busse, Kapazitätsengpässe auf der S-Bahn

Diese Verlagerungen haben direkte Auswirkungen auf die Bevölkerung im Gebiet Emmen-Nord, welche mit dem Bus nach Luzern fahren möchten. Der Bus ist bei den Haltestellen Rothenburg-Dorf und Bösfeld bereits überfüllt und macht ein Zusteigen fast oder gar nicht mehr möglich. Die Busse haben zudem regelmässig Verspätung, da das Zusteigen in die überfüllten Busse sehr lange dauert.

Weiter betroffen ist auch die S1, welche die zusätzlichen Passagiere aufnehmen muss, ohne eine Verbesserung bzw. ein Zusatzangebot der SBB zur Entlastung erhalten zu haben. Ab 7:00 Uhr ist auch die S-Bahn bereits jetzt an den Kapazitätsgrenzen. Die Lage auf der S-Bahn verschärft sich zusätzlich, wenn die Linie 53 (Emmen) ab 2017 nicht mehr zum Bahnhof Luzern führt.

III. Begründung

Obwohl in Emmen Nord (z.B. Hübeli) und in Rothenburg die Bevölkerung wächst, wird das ÖV-Angebot verschlechtert. Die aktuelle Situation ist für die Fahrgäste in den Bussen 50/51/52 nicht zumutbar. Sofortmassnahmen sind notwendig. Zudem braucht es ein mittel- langfristiges Konzept, wie die Kundenlenkung erfolgen soll. Aktuell ist keine Strategie des VVL erkennbar.

Der Halt des Regio-Express ist eine zweckmässige und wirtschaftliche Massnahme:

- Die Lage auf der S-Bahn wird sich mit der Kürzung der Linie 53 im Jahr 2017 noch verschärfen. Es werden noch mehr Personen auf die S-Bahn umsteigen. Mit dem Halt des Regio-Express in Rothenburg Dorf wird die S-Bahn entlastet.
- Bei der Zughaltestelle Rothenburg Dorf steigen sehr viele Fahrgäste zu. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Regio-Express bei so stark frequentierten Haltestellen nicht anhält.
- Der Halt des Regio-Express in Rothenburg Dorf ist wirtschaftlich, da er - im Gegensatz zur S-Bahn - noch Kapazitäten frei hat.
- Der Einwohnerrat hat das Postulat betreffend AggloMobil due (04/13) teilweise überwiesen. Insbesondere hat er gefordert, dass die Kürzung der Linie 51 nur dann in Frage komme, wenn bei der S-Bahn der Viertelstunden-Takt eingeführt werde. Mit dem Regio-Express-Halt kann diese Forderung teilweise umgesetzt werden.

Da der Regio-Express-Halt bereits auf die nächste Fahrplanperiode eingeführt werden sollte, muss der Gemeinderat schnell Gespräche mit dem VVL bzw. der SBB aufnehmen. Anderenfalls ist die rechtzeitige Umsetzung nicht mehr möglich. Deshalb muss das Postulat dringlich behandelt werden.

B. Stellungnahme des Gemeinderates

Einleitung

Die Linie 51 verkehrt seit Fahrplanwechsel Dezember 2015/16, auf Grundlage des Detailkonzepts Luzern Nord (Linien 50, 51 und 52) von AggloMobil tre, neu nur noch zwischen Rain und Rothenburg Dorf mit Anschluss an die S-Bahn von und nach Luzern - Baar. Weiterhin sind Direktverbindungen mit dem Bus nach Luzern Bahnhof mit den Linien 50 und 52 gewährleistet. Mit dieser Änderung im Angebot des öffentlichen Verkehrs für 2016 will der Verkehrsverbund Luzern (VVL) das Bussystem stärker mit der S-Bahn verknüpfen. Aufgrund der angekündigten Einkürzung der Buslinie 51 (Umstieg beim Bahnhof Rothenburg Dorf auf die S-Bahn) wurde aus den Gemeinden Rain und Rothenburg zuhanden des Verkehrsverbundes (VVL) bzw. des Verbundrates eine Petition eingereicht. Es wird darin der vollumfängliche Erhalt der Buslinie 51 ohne Umsteigen bis in die Stadt Luzern gefordert. Daraufhin haben zahlreiche Gespräche und Verhandlungen zwischen Gemeindebehörden und VVL stattgefunden und es konnte eine Kompromisslösung erzielt werden. In diesen Verhandlungen war auch die Gemeinde Emmen involviert.

Der neue Fahrplan 2016 beinhaltet beim Angebot der Linien 50, 51 und 52 einen Angebotsumbau. Das Angebot Luzern Nord entspricht laut VVL den Mindestforderungen der Kompromisslösungen aus den erwähnten Verhandlungen. Das erwähnte Angebot kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Mit den (in Hauptverkehrszeiten mit vier Beiwagen verstärkten, d.h. doppelt geführte Kurse) Linien 50 und 52 bestehen weiterhin halbstündliche Direktfahrten zum Bahnhof Luzern.
- In Kombination dieser Direktbusse und der zuverlässigen Umsteigeverbindung der Buslinie 51 auf die S-Bahn bleibt der 15-Minuten-Takt zwischen Rothenburg und Luzern bestehen.
- Mit den Zusatzkursen zwischen Bertiswil und Pilatusplatz bleiben auch die Ziele Kasernen- und Pilatusplatz ab Rothenburg alle 15 Minuten erreichbar.
- Es bestehen zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) jeweils mehr Verbindungen zwischen Rothenburg und Luzern als bisher, womit die Kapazität sichergestellt ist.

Nach Rücksprache mit dem VVL nehmen wir zu den Forderungen der Postulanten wie folgt Stellung:

1. Halt des Regio-Express von und nach Luzern bei der Haltestelle Rothenburg Dorf als Entlastung der Buslinien 50/51/52 auf den neuen Fahrplan im Dezember 2016:

Der VVL hat schon bei verschiedenen Gelegenheiten den RE-Halt Rothenburg Dorf prüfen lassen. Auch künftig wird der VVL den RE-Halt in Rothenburg Dorf zusammen mit der SBB und dem Bund wieder prüfen. Gemäss bisherigen Informationen der SBB ist bei den heutigen Fahrplänen ein Halt des RE in Rothenburg Dorf nicht möglich, ohne auf einen anderen Halt zu verzichten. Dies aufgrund der verfügbaren Slots in Luzern und Olten. Auf dem RE sind bereits spurtstarke Bahnfahrzeuge unterwegs, eine weitere Ausreizung sei nicht möglich. Die gemäss SBB durchaus vorhandene Reservezeit wird beispielsweise für anstehende Baustellen mit Ein-

spurabschnitten und Langsamfahrstellen benötigt. Zwischen Sursee und Olten stellt der RE den ungefähren 30-Minuten-Takt zur S8 sicher; hier müsste die Verhältnismässigkeit des Wegfalls eines Halts gegenüber eines Halts in Rothenburg Dorf beurteilt werden.

Im Mittelfristangebot Bahn 2025 des VVL, des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der Bahn-Transportunternehmen war einerseits ein 30-Minuten-Takt für den RE Luzern-Olten vorgesehen, andererseits ein Halt im Raum Rothenburg/Rothenburg Dorf. Das Konzept wurde dem neuen Prozessführer BAV abgegeben. Teile daraus sind ins Referenzkonzept 2025 eingeflossen, nicht aber Angebote auf den Hauptentwicklungsachsen Olten-Luzern-Zürich. Erwartet wird, dass solche nun im Ausbauschnitt des Regionalen Angebotskonzepts AS2030 durch das neu federführende BAV geplant werden.

Gemäss VVL werden die Leistungen der Transportunternehmen im Rahmen eines zweijährigen Bestellverfahrens von den Transportunternehmen offeriert. Deswegen sind die Fahrpläne 2016/17 mit den Transportunternehmen bereits mehrheitlich fixiert.

2. Sofortmassnahmen zur Entlastung der überfüllten Busse der Linien 50, 51, 52:

In der Summe ist die Kapazität der Busse Richtung Stadt Luzern genügend gross, um die Fahrgäste befördern zu können. Die Fahrgäste verteilen sich hingegen noch ungleich auf die verschiedenen Kurse. Die Kurse bis Bahnhof Luzern sind deutlich stärker belastet als die Zusatzkurse bis Pilatusplatz und die an die S-Bahn anschliessende Linie 51. Der VVL beobachtet derzeit mit der Auto AG Rothenburg die Nachfrageentwicklung. Nur wenige Wochen nach den Umstellungen liegen noch keine gesicherten Daten vor, um gestützt darauf grössere Massnahmen umzusetzen. Mit den ersten Halbjahresdaten wird der VVL aber eine Bilanz ziehen können. Es ist aufgrund von Beobachtungen und der Interpretation der ersten Erhebungen feststellbar, dass eine langsame Fahrgastverlagerung von den weiterhin verkehrenden Direktkursen der Linien 50 und 52 hin zu den Zusatzkursen Bertiswil-Pilatusplatz und zur Linie 51/S1 stattfindet. Es ist nachvollziehbar, dass die Fahrgäste aus Gewohnheit die weiterhin verkehrenden Direktkurse nutzen wollen und es auf diesen Kursen zu sehr hoher Auslastung kommt. Die Verbindungen mit der S1 und der Linie 51 jeweils eine Viertelstunde vorher oder nachher würden indessen zuverlässiger verkehren und böten meist genügend Platz. Zudem verkehren zu Zeiten mit dem grössten Fahrgastaufkommen zusätzliche Kurse bis/ab Pilatusplatz, welche ebenfalls noch genügend Platz aufweisen. Diese Kurse verkehren ab Bertiswil um 6.54, 7.24 und 7.54 Uhr und ab Pilatusplatz um 16.47, 17.17 und 17.47 Uhr.

In der S-Bahn ab Rothenburg Dorf und ab Luzern hat es meistens ebenfalls genügend Platz, insbesondere in den hinteren Sektoren. Es wird festgestellt, dass etliche Fahrgäste lieber vorne stehen als hinten noch freie Sitzplätze zu belegen. Dadurch kann der Eindruck eines vollen Zugs entstehen, obwohl noch freie Sitzplätze vorhanden wären. Die Stehplatzkultur sieht innerhalb der Agglomeration Luzern Stehplätze als zumutbar vor. Dies ist in Hauptverkehrszeiten in Zug und Bussen der Fall.

Die Erfahrung vergleichbarer Beispiele (Linien 70/72 Neuenkirch, Stadtbahn Zug und weitere in der ganzen Schweiz) zeigt, dass es Zeit braucht, bis sich die Fahrgäste an neue Angebote mit veränderten Verbindungen gewöhnen. Die Erfahrungen zeigen auch, dass neue Angebote auch Neukunden anziehen. Substanzielle Erkenntnisse aufgrund von Fahrgastzahlen sind frühestens nach drei, besser nach sechs Monaten möglich. Sofortmassnahmen beschränkten sich deshalb bisher auf kommunikative Massnahmen, um die Fahrgastströme noch besser lenken zu können.

Solange in Hauptverkehrszeiten noch Busse mit freien Sitzplätzen in die Stadt Luzern verkehren, besteht noch Verlagerungspotential. Für die Kundenlenkung ist primär die marktverantwortliche Transportunternehmung zuständig.

Am 22. Februar 2016 fand ein Austausch mit den Gemeinden entlang der Linien 50, 51 und 52 statt, wobei ein erstes Zwischenfazit gezogen wurde. Zusammenfassend wurde festgestellt, dass die Fahrgäste bisher viel weniger als erhofft die neuen Angebote mit veränderten Verbindungen beanspruchen. Als Sofortmassnahme erfolgte ab Mitte März eine umfassende Kommunikation über Verbindungen im Einzugsgebiet Rothenburg Dorf, um die Verteilung der Fahrgäste auf die S-Bahn und die zu Hauptverkehrszeiten geführten Zusatzkurse (teilweise selbst in HVZ mit freien Sitzplätzen) zu lenken. Damit wird eine massive Verbesserung der Situation erhofft. Elemente sind:

- Plakate "Wählen Sie Ihre Verbindung" an den entsprechenden Stellen
- Kurze Präsentation an den Generalversammlungen der Quartiervereine Bösfeld-Kapf und Benziwil
- Info auf Webseite der Gemeinden

3. Ein umfassendes Konzept zur ÖV-Erschliessung in Emmen Nord; im Konzept ist insbesondere aufzuzeigen, wie die Kundenlenkung inkl. Mehrverkehr in Rothenburg Dorf und Bösfeld langfristig bewältigt werden soll:

Solche Konzepte wurden und werden erstellt. Es sind die AggloMobil-Planungen, welche die Agglomeration Luzern einheitlich behandeln, mittels Vernehmlassung breit abgestützt sind und mit dem öV-Bericht dem Kantonsrat jeweils unterbreitet werden. Die Konzepte bauen auf fachlicher Arbeit auf, berücksichtigen den Finanzrahmen sowie das politische Umfeld (u.a. mit gewünschten Sparanstrengungen im öV).

Gemäss VVL war das bisherige System mit zeitgleich parallel zur S-Bahn verkehrenden Buslinien (z.B. Linie 51) nicht mehr wirtschaftlich ausbaubar. Bisher wurde das Fahrgastwachstum mit teuren Beiwagenleistungen aufgefangen, derweil die parallel verkehrende S-Bahn noch freie Plätze hat. Wie überall sonst ist es ein Gebot der Stunde, wirtschaftlich mit (Steuer-)Geldern umzugehen und die Ressourcen effizient einzusetzen. Das erreicht man beispielsweise mit der Bündelung grosser Nachfrageströme auf einem starken Verkehrsmittel - der S-Bahn.

Auf dieser Grundüberlegung entstanden die AggloMobil-Planungen - AggloMobil due vom 24. August 2012 und AggloMobil tre vom 23. Oktober 2015. Gemäss diesen werden die zeitgleich parallel zur S-Bahn verkehrenden Buslinien an die S-Bahn angeschlossen und nicht mehr bis ins Stadtzentrum geführt. Rund 15 Minuten versetzt dazu gibt es weiterhin die im 30-Minuten-Takt verkehrenden direkten Kurse der Linien 50 und 52 bis Luzern Bahnhof. Damit besteht die ganze Woche ein 15-Minuten-Takt zwischen Emmen Nord und Bahnhof Luzern, wovon zumindest die S-Bahn in der Regel sehr zuverlässig verkehrt.

Die sich seit Jahren in Planung befindliche Verkürzung der Linie 51 wurde bereits per Fahrplan 2016 in Folge des kantonalen Sparprogramms „Leistungen und Strukturen II“ unverhofft vorgezogen. Die Angebotsmassnahme entspricht jedoch der in AggloMobil due postulierten Stossrichtung, regionale Buslinien verstärkt an die S-Bahn anzubinden. Die Ziele Kasernen- und Pilatusplatz sind ebenfalls wichtige Haltestellen. Rund ein Drittel bis die Hälfte der Fahrgäste der Linien 50-52 steigen vor dem Bahnhof Luzern aus oder ein. In Hauptverkehrszeiten, wenn die meisten

Fahrgäste unterwegs sind, verkehren zusätzliche Kurse zwischen Bertiswil und Pilatusplatz, womit auch die vor dem Bahnhof Luzern liegenden Ziele Kasernen- und Pilatusplatz mit einem direkten 15-Minuten-Takt erschlossen sind.

Über die Hälfte aller Fahrgäste hat zudem Start oder Ziel der Reise in Rothenburg, davon nochmals mehr als die Hälfte aller Fahrgäste zwischen Flecken und Bösfeld (im direkten Einzugsgebiet der S-Bahnhaltestelle Rothenburg Dorf). Alle diese Fahrgäste hätten mit der Nutzung der S1 und in den Hauptverkehrszeiten auch der Zusatzkurse, Alternativen zu den sehr stark ausgelasteten Kursen. Die Verteilung der Fahrgäste auf die S-Bahn und die Zusatzkurse ist also prioritär anzustreben.

Zudem ist das Gebiet Bösfeld/Benziwil mit den Linien 43/44 an den Bahnhof Gersag angebunden - ab dem Fahrplan 2017 sogar alle 15 Minuten auf direktem Weg und mit gutem Anschluss an die zuverlässigen S-Bahnlinien nach Luzern. Das zugehörige Konzept ist im Schlussbericht AggloMobil tre vom 23. Oktober 2015 beschrieben.

Schlussfolgerung

Der Gemeinderat ist bereit, das Postulat teilweise entgegenzunehmen und sich für einen Halt des Regio-Express von und nach Luzern bei der Haltestelle Rothenburg Dorf als Entlastung der Buslinien 50, 51 und 52 auf den neuen Fahrplan im Dezember 2016 einzusetzen. Sollte sich bis Mitte 2016 zeigen, dass die zwischenzeitlich getroffenen Sofortmassnahmen zur Entlastung der überfüllten Busse der Linien 50, 51 und 52 nicht greifen, wird der Gemeinderat weitere Massnahmen ergreifen. Hingegen erachtet der Gemeinderat die dritte Forderung der Postulanten für ein umfassendes Konzept zur ÖV-Erschliessung in Emmen Nord mit den bestehenden AggloMobil-Planungen als bereits erfüllt.

Emmenbrücke, 16. März 2016

Für den Gemeinderat

Rolf Born
Gemeindepräsident

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber