



Postulat

27/18 betreffend Fernverkehrshalt 2030/35 in Emmenbrücke

Ausgangslage

Die Gemeinde Emmen verfügt über vier Bahnhöfe und fünf Ortsbuslinien. Verglichen mit den anderen K5 Gemeinden verfügt die Gemeinde Emmen über am zweitmeisten gewichtete Abfahrten pro Einwohner (vgl. Tabelle 1). Grosse Teile der Gemeinde Emmen sind gut bis sehr gut erschlossen (vgl. Abbildung 3 im Anhang). Der Bahnhof Emmenbrücke ist mit durchschnittlich 4'200 Einsteiger der drittmeist frequentierte Bahnhof im Kanton Luzern (nach Luzern und Sursee) [1].

Gemeinde	Gewichtete Abfahrten	Bevölkerung	Abfahrten / Person
Emmen	3'288'091	29'723	110.62
Luzern	11'699'735	81'295	143.92
Kriens	2'178'699	27'046	80.56
Horw	1'428'675	13'788	103.62
Ebikon	1'365'384	13'106	104.18

Tabelle 1 - Erschliessung in der Agglomeration, Quelle: Eigene Darstellung, Daten [2]

Das Umzugsmonitoring der HSLU zeigt die Einflussfaktoren für den Umzug in verschiedenen Raumtypen in der Schweiz an (Abbildung 1). Dabei wird klar ersichtlich, dass der öffentliche Verkehr in der Agglomeration der wichtigste Umzugsgrund ist. In einer Metastudie der ETH Zürich zur Standortwahl von Unternehmen wurde ersichtlich, dass die Erschliessung für die Unternehmen zu den wichtigsten Faktoren zählt (Abbildung 4 im Anhang). Die gute ÖV-Erschliessung als wichtiger Standortfaktor für Emmen muss unbedingt beibehalten werden. Mit einem Ausbau im Öffentlichen Verkehr kann Emmen sogar an Standortattraktivität gewinnen.

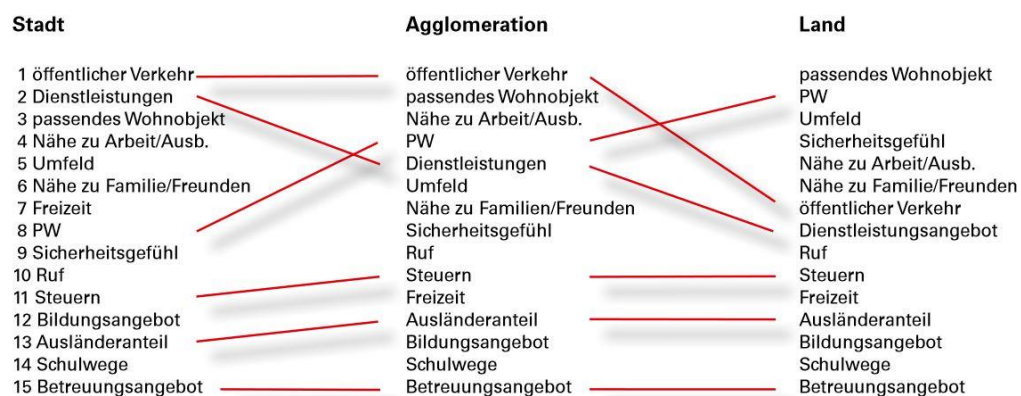


Abbildung 1 - Einflussfaktoren auf den Umzug, Quelle[3]

Mit den zusätzlichen Entwicklungen am Seetalplatz und in der Vicosistadt erhöht sich die Zahl der Raumnutzer auf etwa 21 - 25'000. Gerade auch durch den Plan der neuen Kantonsverwaltung am Seetalplatz hat auch der Kanton ein Interesse an einer möglichst guten Erschliessung mit dem ÖV. Das Potential in Emmenbrücke ist grösser als jenes in Ebikon und nahe an jenem von Sursee, deswegen ist es unverständlich wieso kein FV-Halt in Emmenbrücke geplant wird. Wenn andere Gemeinden in der Region einen Fernverkehrsanschluss erhalten, verbessert sich deren Standortattraktivität, die von Emmen bleibt jedoch gleich.

Um einen 15-Minuten Takt auf den S-Bahn-Linien S9 (Luzern-Lenzburg) und S1 (Zug-Luzern-Sursee) zu erreichen, wurde bereits vorgeschlagen die S-Bahnen S9 und S1 von Luzern gemeinsam bis Emmenbrücke fahren zu lassen. Die bisherige Perronlänge von ungefähr 150 m Länge wäre nicht ausreichend, sie müsste auf mindestens 250 – 300 m ausgebaut werden.

Im Angebotskonzept der SBB 2035 wird zudem ersichtlich, dass die Fahrlage der FV Züge nach Bern geändert um eine Viertelstunde von heute 00 auf 15/45 [6, S. 20] geändert wird. Trotzdem sollen in Sursee weiterhin Anschlüsse auf die S-Bahn nach Luzern bestehen. Die Züge IR25 Basel-Luzern ihrerseits sollen auch Anschluss auf die S-Bahn nach Luzern in Sursee bestehen. Daher ist damit zu rechnen, dass die S-Bahn S1 neu jede Viertelstunde verkehren wird. Dies entspricht mehr Verbindungen auf der Strecke Luzern-Sursee als im Horizont morgen des Rahmenplans Luzern [7], bereits für diesen Horizont wird die Kapazität im Bahnhof Emmenbrücke mit über 100 % Ausgelastet beschrieben. Der notwendige Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke bietet die Möglichkeit den Bahnhof gleich Fernverkehrstauglich auszubauen. Um nicht abgehängt zu werden, ist der Einsatz bereits jetzt notwendig.

Ein Fernverkehrshalt bietet nicht nur Vorteile für die Einwohner der Gemeinde Emmen, besonders die Bewohner des Seetals können profitieren indem die heute abenteuerlichen Anschlüsse in Emmenbrücke Gersag wegfallen. Auch für Bewohner der Luzerner Stadtteile Reussbühl und Littau können vom Bahnhof in Emmenbrücke profitieren, der Umweg über die Stadt entfällt, die Buslinien zum Bahnhof können entlastet werden, was wiederum dem Kanton Vorteile bringt. Der Bushub am Bahnhof in Emmenbrücke kann somit gestärkt werden.

Forderung

Die unterzeichnenden fordern den Gemeinderat auf, sich für einen Fernverkehrshalt in Emmenbrücke einzusetzen.

Emmenbrücke, 4. Mai 2018

Marco Huwiler

Andreas Kappeler

Referenzen

- [1] Schweizerische Bundesbahnen (SBB), «Trafimage Webkarten», Traffimage, 2018. [Online]. Verfügbar unter: <https://maps.traffimage.ch/>
- [2] Verkehrsverbund Luzern, «Verbundrats Beschluss Kostenverteiler 2017». 2017 [Online]. Verfügbar unter: http://verkehrsverbund-luzern.ch/files/4014/8612/3244/VRB_2017_002_Kostenverteiler_2017.pdf
- [3] Schweizerischer Gemeindeverband, «Der Steuerfuss ist gar nicht so wichtig», Schweizer Gemeinde, Bd. 1, S. 35, 2015 [Online]. Verfügbar unter: [http://www.chgemeinden.ch/de/flipping-book/01_15/files/assets/common/downloads/Schweizer Gemeinde.pdf](http://www.chgemeinden.ch/de/flipping-book/01_15/files/assets/common/downloads/Schweizer_Gemeinde.pdf)
- [4] Schweizerische Bundesbahnen (SBB), «Ausbauschritt 2030/35 - Angebotskonzept SBB», 2018. [Online]. Verfügbar unter: <https://sbb-step2030.ch/sbb-step-2030/de/>
- [5] Kanton Luzern, «Öffentlicher Verkehr - Geoportal Kanton Luzern», 2018. [Online]. Verfügbar unter: <https://www.geo.lu.ch/map/verkehr/>
- [6] Schweizerische Bundesbahnen (SBB), «Stellungnahme der SBB zur Vernehmlassungsvorlage <Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35>», 2017 [Online]. Verfügbar unter: https://www.sbb.ch/content/dam/sbb/de/pdf/sbb-konzern/die-sbb-bewegt-die-schweiz/wirtschaft-und-politik/Stellungnahme_Ausbauschritt_der_Bahninfrastruktur_DEU.pdf
- [7] Schweizerische Bundesbahnen (SBB), «Rahmenplan Luzern, Kurzbericht», 2014 [Online]. Verfügbar unter: https://durchgangsbahnhof.lu.ch/-/media/Durchgangsbahnhof_Luzern/Dokumente/20140722_SBB_Rahmenplan_Luzern.pdf?la=de-CH
- [8] Bundesamt für Landestopographie (Swisstopo), «Karten der Schweiz», 2018. [Online]. Verfügbar unter: <https://map.geo.admin.ch/>
- [9] B. Bodenmann, «Modelle zur Standortwahl von Unternehmen», Arbeitsbericht Verkehr und Raumplan. 336, Nr. November, S. 67, 2005 [Online]. Verfügbar unter: <http://e-collection.library.ethz.ch/view/eth:28871>

Anhang

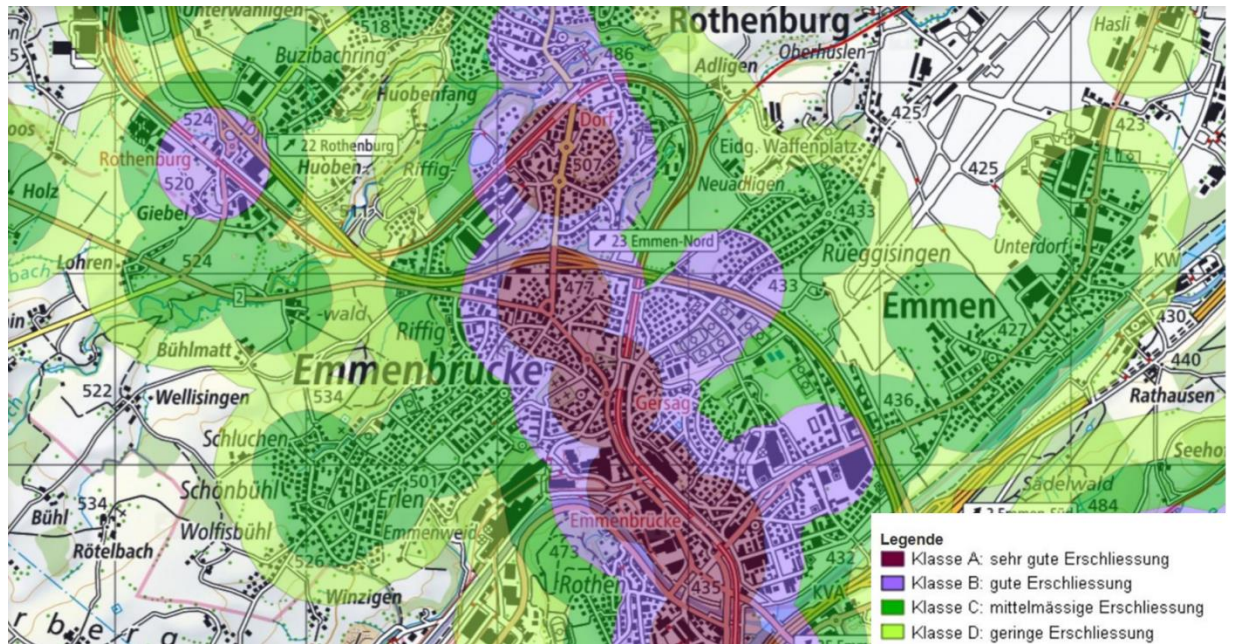


Abbildung 3 - ÖV-Güteklassen in der Gemeinde Emmen, Quelle [8]

Rang	Hanser (1986)	Bieger (1987)	Hanser u. Meier (1992)	Muggli / Schulz (1992)	Healey & Baker (1996)	BAK (1998)	Hilber (1999)	Ecoplan / Büro Widmer (2004)
	Industrie Sarneraatal Sion Trachselwald	diverse Branchen Stadt Basel	Dienstleistung Aarau Olten u.a.	diverse Branchen Zürich Basel Bem	Grossunter- nehmen, Europa	exportorientierte Grossunter- nehmen Schweiz	diverse Branchen Agglomeration Basel	div. Branchen Thurgau
1	vorhandene Bauten/Anlagen	qualifizierte Arbeitskräfte	Kontakte Geschäftsinhaber	Arbeitsmarkt	Nähe zum Absatzmarkt	hochqualifizierte Arbeitskräfte	Verkehrser- schliessung	wirtschafts- freundl. Klima
2	Verkehrslage, Autobahnan schl.	Verkehrsverbind- ungen zu Zentren	Kundenpotential, Kundennähe	Führungsvorteile	Verkehrslage, Nähe zu Städten	Kosten hochqual. Arbeitskräfte	Effizienz der Behörden	allgemeines Lohnniveau
3	unqualifizierte Arbeitskräfte	Infrastruktur für Privatverkehr	Mieten, Landpreise	Verkehrslage	Qualität Tele- kommunikation	Arbeitsbewillig- ung f. Ausländer	wirtschafts- freundl. Klima	Steuerbelastung f. Unternehmen
4	erschlossenes Industriegelände	öffentlicher Verkehr	Überreg. Ver- kehrsanbindung	Absatzmarkt	Arbeitskräfte, Lohnniveau	Angebot an Tele- kommunikation	Lebensqualität in Umgebung	Höhe d. Lohn- nebenkosten
5	industriefreundl. Atmosphäre	Höhe der Steuern für jur. Personen	Imagefaktoren, Prestige	Bodenmarkt	wirtschafts- freundl. Klima	Qualität der UNI-Abgänger	Verfügbarkeit Arbeitsflächen	Steuerbelastung hochqual. MA
6	finanz. Leistung der öff. Hand	Steuervorschrift, Gebühren	Parkplätze, Zufahrt	Infrastruktur	Mieten, Landpreise	rechtl./politische Voraussehbarkeit	Nähe anspruchs- voller Kunden	Gebühren für Energie/Wasser
7	qualifizierte Arbeitskräfte	Kulturelles Angebot	Nähe zu weiteren Betriebsstandorten	Steuern	Verfügbarkeit Arbeitsräume	Kosten qual. Arbeitskräfte	Immobilien- und Bodenpreise	Nähe Autobahn- anschluss
8	preiswerte Grundstücke	Kooperation der Verwaltung	Kontaktmöglich- keiten	Mentalität	stadinterne Erreichbarkeit	Steuerbelastung für Unternehmen	Steuerbelastung für Firmen	Lebensqualität in Umgebung
9	Umwelt und Wohnqualität	Ausbildungsange- bot, Lohnniveau	wirtschaftsfreundl. Politik, Steuern	Arbeitskosten	gesprochene Sprachen	qualifizierte Arbeitskräfte	Nähe zu Absatzmärkten	Mietzinsniveau Liegenschaften
10	niedriges Lohnniveau	Kundennähe	Passantenlage, visibility	Wohnortfaktoren	Qualität der Umwelt	Sozialpartner- schaft	Wirtschafts- förderung	Baulandpreise

Quellen: Vettiger (1994), Rietveld und Bruinsma (1998), BAK (1998), Hilber (1999), Ecoplan und Büro Widmer (2004)

Abbildung 4 - Übersicht über Studien zur Standortwahl von Unternehmen, Quelle [9]