



an den

EINWOHNERRAT EMMEN

27/18 Beantwortung des Postulats von Marco Huwiler und Andreas Kappeler vom 4. Mai 2018 betreffend Fernverkehrshalt 2030/35 in Emmenbrücke

Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

A. Wortlaut des Postulats

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 Er-schliessung 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 Fahrpläne 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.

Referenzen

- [1] Schweizerische Bundesbahnen (SBB), «Trafimage Webkarten», Traffimage, 2018. [Online]. Verfügbar unter: <https://maps.traffimage.ch/>
- [2] Verkehrsverbund Luzern, «Verbandsrats 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%20Gemeinde.pdf)

- [4] Schweizerische Bundesbahnen (SBB), «Ausbauschnitt 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 <Ausbauschnitt 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_Ausbau_schnitt_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?a=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

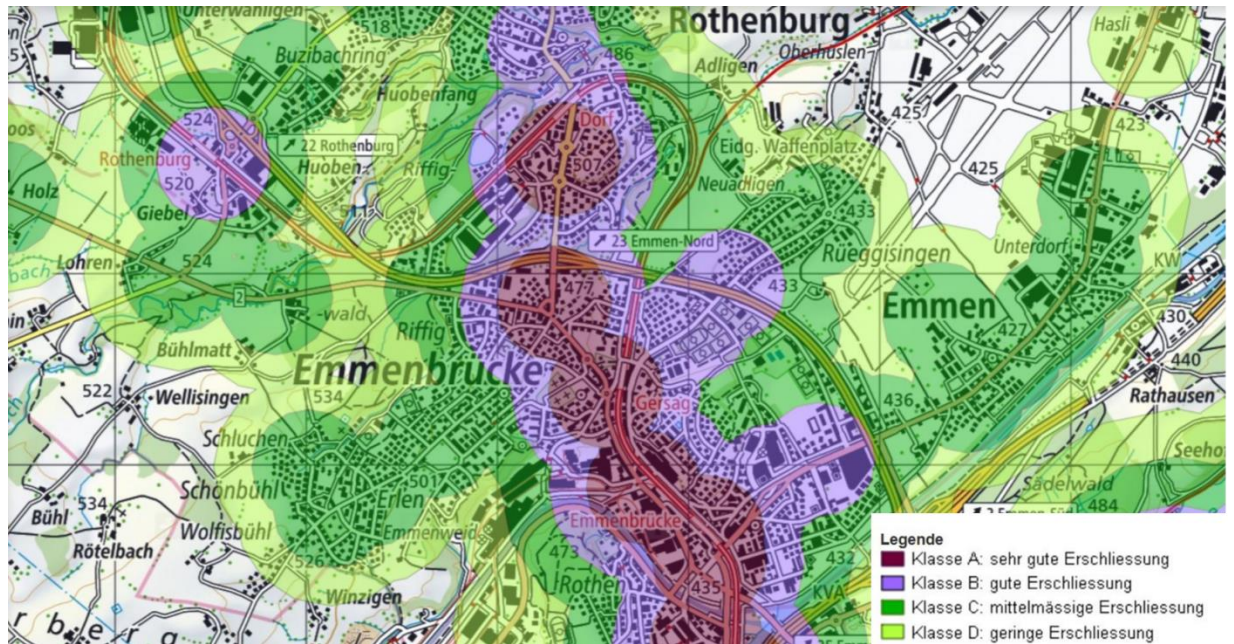


Abbildung 3 - ÖV-Güteklassen in der Gemeinde Emmen, Quelle [8]

| 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]

B. Stellungnahme des Gemeinderates

1. Einleitung

Das Schweizer Schienennetz bewegt sich trotz der laufenden Bahn-Ausbauprogramme an der Kapazitätsgrenze. Viele Bahnhöfe sind überlastet und noch nicht behindertengerecht ausgestaltet. Der Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (Ausbauschritt 2035) des Bundes hat zum Ziel, insbesondere die Überlast auf einzelnen Netzteilen oder Strecken zu entschärfen und gleichzeitig den Zugang zur Bahn in Bahnhöfen zu erleichtern und sicherer zu gestalten.

Für den Ausbauschritt 2035 haben die Kantone und Transportunternehmen rund 300 Angebotsziele für den Fahrplan eingegeben. Daraus wurden Infrastrukturen definiert, welche für die Umsetzung der eingegebenen Ziele nötig wären. Diese Infrastruktur-Massnahmen wurden in regionale Module zusammengefasst, bewertet und priorisiert. In der Region Luzern ist als Massnahme der Kapazitätsausbau auf der Strecke Luzern - Zug - Zürich vorgesehen sowie der Halbstundentakt des Regio-Express von Luzern nach Olten. Auf der Strecke Luzern - Zug - Zürich sind gemäss der Vernehmlassungsbotschaft des Bundesamtes für Verkehr (BAV) von Ende September 2017 neu drei Zugpaare pro Stunde zwischen Zürich und Luzern (zwei IC, ein RE), ein Zugpaar pro Stunde zwischen Zürich und Ebikon (RE) sowie zwei Zugpaare pro Stunde zwischen Zürich und Zug (zwei RE) vorgesehen. Nicht enthalten im Ausbauschritt 2035 ist die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern.

2. Zu den Forderungen der Postulanten

Der Gemeinderat nimmt zu den Forderungen der Postulanten wie folgt Stellung:

Die Zufahrt in den Bahnhof Luzern ist heute bereits sehr dicht befahren. Mit dem Ausbauschritt 2035 erfolgt kein Ausbau der Infrastruktur in Luzern, da in diesem Ausbauschritt zu wenig finanzielle Mittel für alle Bedürfnisse vorhanden sind. Der Durchgangsbahnhof Luzern ist als eine mögliche Massnahme für den Ausbauschritt 2040 vorgemerkt. Die sich in Luzern treffenden Korridore sind alle von Zürich, Basel und Bern her optimiert worden. Die wenigen vorhandenen Fahrplanreserven dürfen nicht für kommerzielle Zwecke (z.B. zusätzliche Haltestellen) benutzt werden. Frühere Abfahrten in Bern oder Basel sind aufgrund der dort zur Verfügung stehenden Slots gemäss SBB zurzeit nicht möglich. Ebenso sind Veränderungen in der Slotzuteilung in der Zufahrt Luzern nicht ohne negative Auswirkungen auf andere Reiseketten möglich. Somit ist aus Infrastrukturkapazitätsgründen ein Fernverkehrshalt in Emmenbrücke sehr unrealistisch.

Gemäss einer punktuellen Nachfragebetrachtung der SBB beim Bahnhof Emmenbrücke würden aktuell rund 200 Fahrgäste pro Tag durch einen Fernverkehrshalt von bis zu 15 Minuten kürzeren Reisezeiten nach Bern oder Basel profitieren. 18'000 Fahrgäste pro Tag von Luzern nach Bern oder Basel und umgekehrt müssten hingegen eine Reisezeitverlängerung von einigen Minuten und Anschlussbrüche (mit noch längerer Reisezeit) hinnehmen. Allerdings berücksichtigen diese Zahlen nur die aktuell am Bahnhof Emmenbrücke ein- und aussteigenden Fahrgäste von/nach Basel und Bern. Nicht eingerechnet ist das Potential an Fahrgästen im gesamten Einzugsgebiet des Bahnhofs Emmenbrücke (inkl. Bhf Gersag). Zudem würde der Anschluss in Luzern von Sursee nach Zug-Zürich und umgekehrt verloren gehen.

Der Bahnhof Emmenbrücke weist mit bis zu sechs Verbindungen pro Stunde und Richtung sowie dem beschleunigten Regio-Express bereits eine gute Bedienung auf. Die S1 bietet zudem in Sursee jeweils gute Anschlüsse an die Fernverkehrszüge nach Basel und Bern.

Der im Postulat aufgeführte Bahnhof Ebikon erhält durch den Ausbauschritt 2035 keinen Fernverkehrshalt im klassischen Sinne, sondern einen Halt des neuen Regio-Express Luzern - Ebikon - Rotkreuz - Cham - Zug - Baar - Zürich HB. Aktuell bedient nur die S1 alle 30 Minuten den Bahnhof Ebikon; Emmenbrücke hat hingegen schon seit vielen Jahren den RE-Halt und deutlich mehr Zugsabfahrten als Ebikon. Der RE Luzern - Emmenbrücke - Olten ist vergleichbar mit dem RE Luzern - Ebikon - Zürich.

Der Verkehrsverbund Luzern VVL setzt sich als Mitwirkender der Planungsregion Zentralschweiz im Rahmen der Ausbauschritte beim BAV für ein attraktives Bahnangebot in der Zentralschweiz ein. In den zähen Angebotsworkshops mit Vertreterinnen und Vertreter des Bundes und der Bahnen ist es schon als Erfolg zu verbuchen, die bisherigen Errungenschaften von Reiseketten und Direktverbindungen nicht zu verlieren. Für den Ausbauschritt 2035 sind die Angebotsoptimierungen vorerst abgeschlossen. Der Bundesrat hat im Herbst 2018 gemäss der Vernehmlassungsbotschaft über die im Ausbauschritt 2035 zu finanzierenden Infrastrukturen entschieden. Das Parlament berät die Vorlage 2019.

Im laufenden Verfahren zum Ausbauschritt 2035 wurde der bereits länger in Diskussion stehende Fernverkehrshalt in Emmenbrücke durch den VVL beim BAV nicht gefordert, insbesondere da die Kapazitäten für einen zusätzlichen Halt ohne Durchgangsbahnhof Luzern nicht vorhanden sind. Den Halt im Rahmen des nachfolgenden Änderungsmanagements nachträglich zu fordern, erachtet der Gemeinderat wie auch der VVL aufgrund der grossen Auswirkungen auf die Knoten- und Anschlussstruktur in Luzern als nicht zielführend.

Die Planungen zum Ausbauschritt 2040 starten voraussichtlich 2021. In diesem Rahmen und zusammen mit dem Durchgangsbahnhof erachtet es der VVL als realistischer, einen Fernverkehrshalt in Emmenbrücke zu fordern, wobei ein solcher in die Angebotsziele des Kantons bzw. der Planungsregion passen muss. Der Gemeinderat kommt zur gleichen Beurteilung, dass im Gegensatz zu heute erst zum Zeitpunkt 2040 konkrete Realisierungschancen möglich sind.

Für die effektive Realisierung eines solchen Halts muss die Infrastruktur im Bahnhof Emmenbrücke angepasst werden, beispielsweise Perrons mit einer Mindestlänge von 300 m. In einem ersten Schritt wird der Bahnhof bis 2023 durch die SBB behindertengerecht umgebaut, jedoch werden die aktuell rund 160 m langen Perrons nicht verlängert und nur geringfügig verändert. Somit müssen die Perronanlagen in einem zweiten Schritt bis 2040 verlängert werden.

3. Kosten

Gemäss kantonalem Verteilschlüssel des VVL leistet die Gemeinde Emmen jährlich einen Gemeindebeitrag für die Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs. Dieser Beitrag errechnet sich u.a. über die Anzahl Haltestellenabfahrten sowie die Einwohnerzahl einer Gemeinde. Der VVL erhebt die ÖV-Kosten der Gemeinden nur auf abgeltungsberechtigten Linien, d.h. dem Regional- und Ortsverkehr (ohne Fernverkehr). Ein Halt einer eigenwirtschaftlichen und nicht vom VVL bestellten Fernverkehrslinie (z.B. einer von der SBB betriebenen Fernverkehrslinie) würde sich deshalb nicht direkt auf den ÖV-Beitrag der Gemeinde Emmen auswirken (keine Zunahme der Anzahl der Haltestellenabfahrten). Allenfalls könnte die Auslastung der Bahnlinien S1, S9, S99 und RE durch den Fernverkehrshalt sinken, womit die Abgeltungen an diese Linien steigen, was wiederum ein etwas höheren ÖV-Beitrag der Gemeinde Emmen (und weiterer Gemeinden) bewirken würde. Die Betreiber der Fernverkehrslinien verlangen bei den Gemeinden heute keine Gebühren für den Stopp an einer Haltestelle. An den Umbaukosten für die notwendige Perronverlängerung am Bahnhof Emmenbrücke müsste sich gemäss heutiger Praxis die Gemeinde Emmen beteiligen.

4. Fazit

Aufgrund der heute herrschenden und bekannten Rahmenbedingungen (Infrastruktur, Fahrplan, Planungsstand Ausbauschritt 2035) ist zum jetzigen Zeitpunkt die Forderung nach einem Fernverkehrshalt in Emmenbrücke unrealistisch. Der Gemeinderat wird aber die Entwicklung der schienengebundenen Infrastruktur sowie den technischen Fortschritt nahe verfolgen und sich im Rahmen des Ausbauschritt 2040 zu gegebener Zeit für einen Fernverkehrshalt in Emmenbrücke einsetzen.

5. Schlussfolgerung

Der Gemeinderat beantragt aufgrund der vorstehenden Ausführungen das Postulat abzulehnen.

Emmenbrücke, 21. November 2018

Für den Gemeinderat

Rolf Born
Gemeindepräsident

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber