

Anfrage über eine Verbesserung des Busangebots auf den Linien 50/51/52

eröffnet am 26. Januar 2016

Das aktuelle Angebot der Auto AG ist die Folge des kantonalen Sparprogramms Leistungen und Strukturen II, welches der Kantonsrat im November 2014 verabschiedet hat. Zusätzlich möchte der VVL, dass künftig weniger Busse ins Stadtzentrum fahren. Dadurch hat sich das Angebot und die Kundenfreundlichkeit durch Leistungsabbau massiv verschlechtert.

Der Leistungsabbau verbunden mit der Umlagerungsabsicht auf die S-Bahn funktioniert aber in keiner Art und Weise.

In der Beratung vom 31. März 2014 des Planungsberichtes über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017 (B 93) wurde folgende Bemerkung überwiesen: Bei der Realisierung von neuen Umsteigeknoten von Bus und Bahn wird darauf geachtet, dass die Reisezeiten nicht verlängert werden und der Takt nicht ausgedünnt wird. Im vergangenen Jahr wurde vom VVL versichert, dass die Sparmassnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung haben werden. In der Medienmitteilung des VVL vom 24. Oktober 2014 zu den Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr 2015–2017 wird folgende Aussage durch den Geschäftsführer des VVL, Daniel Meier, gemacht: «Die Sparmassnahmen sollen möglichst wenig negative Auswirkungen auf die Mobilität der Bevölkerung haben.»

Die damals angekündigte Reduktion der Kurse durch den VVL hat die Bevölkerung veranlasst, sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten mittels Petition Gehör zu verschaffen. Die Behörden von Rain und Rotenburg unterstützt durch die politischen Parteien haben die Petition am 6. Januar 2015 mit 2780 Unterschriften beim Verbundrat des VVL eingereicht. Der Fahrplan wurde erst nach langwierigen Verhandlungen auf Druck der Gemeinden mit zusätzlichen Verstärkungen in Stosszeiten minimal angepasst.

Der unbefriedigende Zustand hat sich seit dem Fahrplanwechsel vom vergangenen Dezember massiv verändert. Die Gemeindebehörden, die Parteien und nicht zuletzt die verantwortliche Auto AG wird mit unzähligen negativen Reaktionen aus der Bevölkerung eingedeckt. Es macht sich Frust, Unverständnis und Ärger breit. Die zusätzlichen Massnahmen genügen nicht. Es gibt überfüllte Busse, Kunden können nicht einsteigen, es kommt zu Verspätungen wegen der langen Ein- und Aussteigezeiten und letztlich zu verpassten Anschlüssen. Mit dem Fahrplanwechsel ist ein deutlicher Leistungsabbau und nicht ein Angebotsumbau verbunden. Vor allem ältere Menschen, Menschen mit Behinderung und Familien mit Kinderwagen sind Opfer dieser Verhältnisse.

Der öV wird so unattraktiv und verleitet Fahrgäste, sich nach anderen Lösungen umzusehen. Die Mehrheit der Pendler ist an den vom Arbeitgeber oder von der Ausbildungsstätte vorgegebenen Arbeitsbeginn gebunden. Dies hat zur Folge, dass der motorisierte Individualverkehr erneut zunimmt, und bedeutet einen Schritt in die falsche Richtung.

Luzern Nord ist als Entwicklungsgebiet definiert. Die Gemeinden entlang der Achse Emmenbrücke–Beromünster legen seit Jahren als Wohn- und Arbeitsort an Wachstum zu. Dazu ist eine attraktive Erschliessung durch den öV von zentraler Bedeutung.

Der VVL hat bisher nur auf Druck reagiert. Im Artikel der «Neuen Luzerner Zeitung» vom 5. Januar 2016 wird zugestanden, dass das Problem erkannt ist. «Das muss sich noch einpendeln, und es ist noch zu früh, um schon ein Fazit zu ziehen», sagt der Sprecher Christoph Zurflüh vom Verkehrsverbund Luzern.

Wir bitten den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Situation?
2. Wie gedenkt der Regierungsrat, beim VVL Einfluss zu nehmen?
3. Über welche Optionen verfügt der Regierungsrat, damit die Bevölkerung entlang der Achse Beromünster–Luzern eine öV-Anbindung hat, die kundenfreundlich und praktikabel ist.
4. Ist die Variante, die Linie 51 zu Hauptstosszeiten bis zum Hallwilerweg zu führen, geprüft worden? (Dies hätte aus unserer Sicht eine erhebliche Entlastung zur Folge.)

5. Wie wird die Bevölkerung zum «Umsteigen» auf die S-Bahn motiviert?
6. Wie viel Geld wird durch die Fahrplanausdünnung eingespart?

Schneider Andy

Fässler Peter

Agner Sara

Mennel Kaeslin Jacqueline

Candan Hasan

Odermatt Marlene

Fanaj Ylfete

Meyer Jörg

Schär Fiona

Budmiger Marcel

Truttmann-Hauri Susanne

Züsli Beat

Roth David

Schmid-Ambauen Rosy

Räber Franz

Meyer Jürg

Wismer-Felder Priska

Jung Gerda

Wolanin Jim

Freitag Charly

Omlin Marcel

Frey Monique

Reusser Christina

Töngi Michael