



Luzern, 22. März 2016

## ANTWORT AUF ANFRAGE

A 111

Nummer: A 111  
Protokoll-Nr.: 299  
Eröffnet: 26.01.2016 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Schneider Andy und Mit. über eine Verbesserung des Busangebots auf den Linien 50/51/52

**A. Wortlaut der Anfrage**

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 Rothenburg 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 Individualver-

kehr 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?

## **B. Antwort Regierungsrat**

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die Situation?

Das Verkehrssystem im Kanton Luzern wird eng mit der Siedlungsentwicklung koordiniert. Der kantonale Richtplan gibt Leitlinien für die Siedlungsentwicklung und für das dazu passende Verkehrssystem vor. Diese richtplanerischen Vorgaben werden im öV-Bericht 2014 bis 2017 konkretisiert. Dieser zeigt die Weiterentwicklung im öV auf und enthält die Stossrichtungen für die Zukunft. Unter anderem wird das Bussystem in der Agglomeration Luzern mit dem Konzept AggloMobil verbessert werden. Dieses setzt auf grössere Fahrzeuge, neue Tangentialverbindungen, öV-Bevorzugung sowie die konsequente Abstimmung von S-Bahn und Buslinien. Damit wird dem Mobilitätswachstum aus der im Richtplan angestrebten Siedlungsentwicklung und dem veränderten Mobilitätsverhalten Rechnung getragen. Diese Strategie ist von Ihrem Rat mit dem öV-Bericht 2014 bis 2017 zustimmend zur Kenntnis genommen worden. Die Anbindung der Linie 51 an die S-Bahn wurde in diesem Bericht namentlich erwähnt.

Auf den Buslinien 50, 51 und 52 wächst die Nachfrage seit Jahren. Diese Entwicklung ist erwünscht, schafft aber gleichzeitig zunehmend Probleme, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten. Schon bisher mussten auf den am stärksten belasteten Kursen zusätzliche Fahrzeuge, sogenannte Beiwagen, eingesetzt werden. Diese verkehren praktisch zu gleichen Zeiten wie die regulären Kurse. Im Vergleich zu den Buslinien 50 und 52 war die Buslinie 51 stets schwächer belastet. Die künftige Bewältigung der Nachfragesteigerung hätte hohe Kosten ausgelöst, wenn das Angebot weiter bis/ab Luzern – trotz nicht optimaler Auslastung im Zulauf zum Bahnhof Luzern – ausgebaut worden wäre. Zudem hätten dadurch die Eigenbehinderungen im Stadtzentrum weiter zugenommen. Die Folge wäre ein wenig effizientes öV-System im Agglomerationszentrum gewesen. Zudem wären die Fixkosten gestiegen und der Kostendeckungsgrad gesunken. Gerade auch mit Blick auf die knappen finanziellen Mittel des Kantons Luzern ist die Finanzierung solcher Angebote nicht realistisch. Aus diesen Gründen musste ein zukunftsfähiger Schritt unter Einbezug der S-Bahn erfolgen. Dies gilt umso mehr, als die Buslinien infolge Rückstau im Zentrum Luzern mit teilweise erheblichen Verlustzeiten zu kämpfen hatten und haben. Die daraus resultierenden Kapazitätsengpässe und Verspätungen führen zu Qualitätseinbussen für die Fahrgäste. Mit den abgestimmten Bus/Bahn-Verbindungen kann seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 eine zuverlässige Alternative angeboten werden.

Die eingangs beschriebene Ausgangslage und die Strategie aus dem öV-Bericht 2014 bis 2017 bzw. aus AggloMobil veranlasste den Verkehrsverbund Luzern (VVL), das Angebot im Korridor Luzern–Rothenburg–Rain/Beromünster neu zu konzipieren. Vor dem Hintergrund der Aufgaben- und Finanzplanung 2015-2018 und des in diesem Zusammenhang von Ihrem Rat beschlossenen Projekts Leistungen und Strukturen II war die planerisch ohnehin vorgesehene Umsetzung unmittelbar an die Hand zu nehmen.

Gestützt darauf gilt seit dem 13. Dezember 2015 folgendes Angebot für die Linien 50, 51 und 52:

- Die Buslinie 51 verkehrt von Montag bis Samstag zwischen 5 und 20 Uhr im 30-Minuten-Takt zwischen Rain Dorf und Rothenburg Dorf Bahnhof, mit direktem Anschluss an die S1 Richtung Luzern–Rotkreuz–Zug–Baar. Damit hat Rain Dorf neu auch am Samstag den 30-Minuten-Takt nach Luzern.
- Die bisher zu Hauptverkehrszeiten ab Bertiswil bzw. Sandblatten verkehrenden zusätzlichen Busse werden als Linie 52 ab/bis Rain Dorf geführt. Damit bestehen zu Hauptverkehrszeiten weiterhin halbstündliche Direktfahrten zum Bahnhof Luzern. Diese Direktkurse kombiniert mit der zuverlässigeren Umsteige Verbindung zwischen der Buslinie 51 und der S1 ergeben einen 15-Minuten-Takt zwischen Rain und Luzern.
- Von Montag bis Freitag verkehren zu Hauptverkehrszeiten neue Zusatzkurse zwischen Bertiswil und Pilatusplatz, womit auch die Ziele Kasernen- und Pilatusplatz alle 15 Minuten erreichbar sind.
- Nach 20 Uhr und am Sonntag wird Rain Dorf wie bisher durch die Buslinie 52 bedient. Durch die einheitlichen Linienführungen und Betriebszeiten wird der Fahrplan insgesamt besser merkbar.

Mit den neuen Angeboten wurde zu Hauptverkehrszeiten keine Verbindung in die Stadt Luzern abgebaut. Sowohl zum Kasernen- wie auch zum Pilatusplatz gelangen die Fahrgäste zur Hauptverkehrszeit weiterhin alle 15 Minuten, die übrige Zeit im 30-Minuten-Takt. Zum Bahnhof Luzern gelangen sie den ganzen Tag weiterhin im 15-Minuten-Takt – alternierend mit S-Bahn und Bus. Einzig zwei Kurse ab Beromünster wurden verkürzt; diese verkehren neu erst ab Bertiswil.

Bei der Planung des neuen Angebots liess sich der VVL massgeblich von den Aspekten Wirtschaftlichkeit, Dringlichkeit und prognostizierte Nachfrage leiten. Kritisch beurteilt wurden dabei insbesondere Busangebote, die parallel und zeitgleich zur S-Bahn verkehrten. So plante der VVL auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 hin nicht nur einen Umbau auf der Buslinie 51, sondern auch auf der Buslinie 61 (Luzern–Ruswil–Ettiswil). Zudem wurde auf der Buslinie 72 (Luzern-Neuenkirch) der Umbau fortgeführt. Mit den Buslinien 60 (Rothenburg Bahnhof–Ruswil–Buttisholz) und 70 (Rothenburg Bahnhof–Neuenkirch–Sempach Station) werden die Busse aus diesen beiden Räumen nun konsequent an die S-Bahn angebunden. Mit dem Führen von Buslinien als Zubringer zur S-Bahn werden wichtige Wirkungsziele erreicht. Mit weniger finanziellen Mitteln lassen sich gleichviel oder mehr und zudem zuverlässigere Verbindungen ins Zentrum von Luzern anbieten, da unter anderem die bisherigen teuren Verdichtungsleistungen entfallen. Erst mit der Anbindung der Buslinien an die S-Bahn kann der steigenden Nachfrage mit gezielten Ausbauten gerecht werden.

Das neue Angebot im Korridor Luzern–Rothenburg–Rain/Beromünster führte zu Beginn erwartungsgemäss zu einer stark ungleich verteilten Nachfrage auf den einzelnen Kursen. Die Erfahrung bei vergleichbaren Angebotsumstellungen etwa auf den Linien 70/72 Neuenkirch, bei der Stadtbahn Zug und bei anderen Linien im Kanton Luzern zeigen, dass es Zeit braucht, bis sich die Fahrgäste an das neue Angebot mit veränderten Verbindungen gewöhnt haben und dieses auch nutzen. Die positiven Merkmale des neuen Angebots konnten noch nicht allen Fahrgästen transparent gemacht werden. Dies gilt es in der nächsten Zeit durch gezielte Kommunikationsmassnahmen zu verbessern. Wir sind zuversichtlich, dass die Verteilung der Fahrgäste gleichmässiger und die Akzeptanz der neuen Angebote besser wird.

Zu Frage 2: Wie gedenkt der Regierungsrat, beim VVL Einfluss zu nehmen?

Gemäss § 4 Abs. 1 und § 9 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) ist der VVL eine öffentlich rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit, der für den öffentlichen Personenverkehr zuständig ist, soweit einzelne Aufgaben nicht dem Kanton obliegen. Die Aufgaben des VVL sind im Gesetz und in der Verordnung über den öffentlichen Verkehr (öVV) in den Grundzügen bestimmt. Für die Berichterstattung und das Controlling gelten die in Ziffer 4 der Eignerstrategie 2013 verankerten Vorgaben zur Kontrolle sowie die §§ 10 bis 15 des Reglements für den Verkehrsverbund Luzern. Die dem Kanton Luzern zufallenden Kompetenzen und Aufgaben nimmt, soweit in der Rechtsordnung nichts anderes bestimmt ist, das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement wahr.

Gemäss Beteiligungsstrategie des Kantons Luzern (Botschaft B 104 vom 18. Februar 2014) kann der Kanton auf den Verkehrsverbund beispielsweise über die Wahl von Verbundratsmitgliedern Einfluss nehmen. Im Weiteren gibt der öV-Bericht, den wir Ihrem Rat alle vier Jahre zur Kenntnisnahme vorlegen, die Möglichkeit für eine direkte inhaltliche Einflussnahme. Den aktuellen öV-Bericht 2014 bis 2017, in welchem die Stossrichtung der verstärkten Anbindung von regionalen Buslinien an die S-Bahn verankert ist, hat Ihr Rat am 31. März 2014 entsprechend unserem Antrag zustimmend zur Kenntnis genommen. Vor diesem Hintergrund erkennt unser Rat keinen Handlungsbedarf.

Zu Frage 3: Über welche Optionen verfügt der Regierungsrat, damit die Bevölkerung entlang der Achse Beromünster–Luzern eine öV-Anbindung hat, die kundenfreundlich und praktikabel ist.

Das Angebot auf der Achse Beromünster–Luzern ist mit der Erschliessung in anderen Korridoren Richtung Ruswil oder Neuenkirch vergleichbar. Zu Hauptverkehrszeiten – wenn die Mehrheit der Fahrgäste unterwegs ist – wurde zwischen Rothenburg und Luzern keine Verbindung abgebaut: Sowohl zum Kasernen- wie zum Pilatusplatz gelangen die Fahrgäste weiterhin alle 15 Minuten. Zum Bahnhof Luzern gelangen sie sogar den ganzen Tag im 15-Minuten-Takt – alternierend mit S-Bahn und Bus. Das aktuelle Angebot ist attraktiv und kundenfreundlich, schweizweit gibt es vergleichbare und bewährte Beispiele. Die Kapazität ist ausreichend, sofern die Fahrgäste die Verbindungen mit dem Umstieg nutzen und sich damit gleichmässiger auf die verschiedenen Kurse verteilen. Die Reisezeit ist bei der Verbindung mit der S-Bahn – trotz Umstieg (mit schlanker Umsteigezeit von 5 Minuten) in Rothenburg Dorf – praktisch gleich (+ 3 Minuten gemäss Fahrplan). Die S-Bahn verkehrt allerdings zuverlässiger als der Bus und erlaubt etwa umsteigefreie Weiterverbindungen in das Rontal. Sie vermag zudem Nachfragespitzen besser aufzunehmen. An der nun umgesetzten Strategie mit sich gegenseitig zum 15-Minuten-Takt ergänzenden Bus- und S-Bahn-Kursen gilt es deshalb festzuhalten. Eine in der Stossrichtung gleiche Umsetzung wird auch in anderen Gebieten der Agglomeration Luzern, beispielsweise im Rontal, erfolgen. Sie wird von der erwünschten Siedlungsentwicklung, mit den sich bildenden Subzentren vor Luzern, vorwärts getrieben.

Punktuelle Verbesserungen, beispielsweise in der Anzahl zusätzlicher Spitzenzeiten-Kurse, sind gleichwohl denkbar, sollten sie aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse notwendig werden. Im Einzelnen wird darüber der dafür zuständige VVL gestützt auf verlässliche Betriebsdaten zu entscheiden haben. In jedem Fall ist das aktuelle Angebotskonzept aufwärtskompatibel und kann mit Blick auf das im Korridor Beromünster–Luzern weiterhin erwartete Nachfragewachstum weiter ausgebaut werden. Zu bedenken gilt es immerhin, dass der öffentliche Verkehr nur zu rund der Hälfte eigenfinanziert ist (im Wesentlichen durch Ticketeinnahmen). Die andere Hälfte steuern die Gemeinden, die Kantone und der Bund mit Abgeltungen bei. Angebotsverbesserungen haben zusätzliche Kosten für die öffentliche Hand zur Folge.

Im Übrigen ist eine weitere Nutzung und Stärkung des Bahnnetzes mit Blick auf den allseits geforderten 15-Minuten-Takt auf der S-Bahn wichtig. Dies wiederum unterstützt gegenüber dem Bund die Forderung nach dem Durchgangsbahnhof Luzern und den mittelfristig schon notwendigen, mit dem Durchgangsbahnhof aufwärtskompatiblen Bahnausbauten im Raum Luzern.

Zu Frage 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.)

Ja, diese Variante wurde geprüft. Weil aber die an die S-Bahn anschliessenden Busse der Linie 51 so wiederum von Verlustzeiten betroffen gewesen wären, wurde von einer Verlängerung zu den Hauptverkehrszeiten bis Pilatusplatz abgesehen. Die von der S-Bahn auf die Busse umsteigenden Fahrgäste wären dadurch mit längeren und unberechenbaren Wartezeiten konfrontiert gewesen. Stattdessen wurden gezielt zusätzliche Kurse zwischen Bertiswil und Pilatusplatz eingefügt, die zu den Hauptverkehrszeiten den direkten 15-Minuten-Takt zwischen Rothenburg und Pilatusplatz sicherstellen und für eine Entlastung sorgen sollen.

Zu Frage 5: Wie wird die Bevölkerung zum «Umsteigen» auf die S-Bahn motiviert?

Der mit der Anbindung der Buslinie 51 an die S-Bahn entstehende Umsteigevorgang ist im Vergleich zu einer Direktverbindung unvorteilhafter. Dem steht entgegen, dass die Verbindung mit der Buslinie 51 und der S-Bahn S1 zu Hauptverkehrszeiten zuverlässiger als die nach wie vor bestehende Direktverbindung mit den Buslinien 50 und 52 funktioniert.

Der öV-Verknüpfungspunkt Rothenburg Dorf wurde per Fahrplanwechsel mit direkteren Verbindungswegen und mit attraktiver Beleuchtung und Farbgebung neu gestaltet. Zudem wurde die Kundeninformation mit öV-LIVE-Echtzeit-Abfahrtsanzeigen verbessert. Die Umsteigewege von und zur S-Bahn sind nun kürzer und attraktiver geworden. Letztes Jahr wurde zudem der Bahnhof Rothenburg Dorf durch die SBB auf Perronhöhe P55 angepasst, so dass für die Fahrgäste optimale, niveaufreie Einstiegsverhältnisse realisiert sind.

Die positiven Merkmale des neuen Angebots konnten noch nicht allen Fahrgästen transparent gemacht werden. Die Vorteile und die Alternativen zu den vollen Bussen sollen den heutigen und potentiellen Fahrgästen besser kommuniziert werden. Entsprechende Massnahmen sind bereits umgesetzt oder in Vorbereitung.

Zu Frage 6: Wie viel Geld wird durch die Fahrplanausdünnung eingespart?

Mit der Angebotsänderung können jährlich wiederkehrend rund 300'000 Franken eingespart werden. Darin enthalten sind neben der Verkürzung der Linie 51 auch sämtliche Verbesserungen im Korridor Rothenburg – Luzern, wie das zusätzliche Angebot der Linie 51 an Samstagen, die Systematisierung der Linien 50/52 am frühen Morgen sowie die Zusatzkurse Rain–Luzern und Bertiswil–Pilatusplatz zu den Hauptverkehrszeiten. Durch das optimalere und effizientere Konzept steigt zudem der Kostendeckungsgrad der Linien, was ebenfalls einem Ziel des öV-Berichts 2014 bis 2017 entspricht.