



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 28. Januar 2020
Kantonsratspräsident Josef Wyss

P 194 Postulat Wimmer-Lötscher Marianne und Mit. über die Verlängerung der VBL-Linien 22 und 23 bis an den Bahnhof Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Das Postulat P 194 wurde auf die Januar-Session hin dringlich eingereicht. Der Regierungsrat ist mit der dringlichen Behandlung einverstanden. Der Rat stimmt der dringlichen Behandlung mit 115 zu 1 Stimme zu.

Das Postulat P 194 und die Anfrage A 88 von Stephan Betschen über die Verlängerung der Trolleybuslinie bis zur Mall of Switzerland in Ebikon und den Bau eines Bushubs Ebikon werden als Paket behandelt.

Der Regierungsrat beantragt teilweise Erheblicherklärung.

Marianne Wimmer-Lötscher hält an ihrem Postulat fest.

Stephan Betschen ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Stephan Betschen: Aufgrund der zahlreichen Zeitungsartikel, Leserbriefe und Reklamationen beim Verkehrsverbund Luzern (VVL) wissen wir inzwischen, dass die Einführung der verlängerten Buslinie 1 nicht gelungen ist. Mit der Botschaft B 99 vom September 2017 wurden 14,5 Millionen Franken für die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 bis zur Mall of Switzerland und weitere 11,8 Millionen Franken für den Bau eines Bushubs in Ebikon gesprochen. Gemäss der erwähnten Botschaft sollten die S-Bahn und die Buslinie möglichst direkt, attraktiv und behindertengerecht und sicher verknüpft werden, die Reisezeit sollte sich verkürzen, und die Wartebereiche sollten übersichtlich gestaltet werden. Diese Anforderungen, Versprechen und Erwartungen werden leider überhaupt nicht erfüllt. Man fühlt sich schon eher wie in einem Fitnessparcours, wenn man an der Strasse aussteigen, zwei Trottoirs überqueren und hoffen muss, den Anschluss überhaupt zu erreichen. Aus Luzern kommend muss man eine vierspurige Strasse überqueren und verpasst daher den Anschluss meistens. Die Reisezeiten haben sich verlängert, die Anschlüsse sind verspätet, und auch die Platzverhältnisse in den Bussen sind sehr eng. Die ungenügende Infrastruktur bietet weder Haltekanten, Sitzgelegenheiten noch gedeckte Unterstände. Der geplante Bushub konnte infolge Einsparungen nicht wie geplant gebaut werden. Erst Mitte Juli wurde mittels einer kurzen Pressemitteilung auf diese Tatsache hingewiesen, die Gemeinde Buchrain wurde jedoch nicht einmal vorinformiert. Eine professionelle Kommunikation sieht nach Meinung der FDP anders aus. Mit den Antworten auf meine Anfrage bin ich nicht zufrieden. Eine Weiterführung oder eine spätere Einführung des neuen Regimes stand nie zur Debatte. Bis heute wurde die Gemeinde Buchrain nicht in die Diskussion mit den verschiedenen Interessenvertretern wie dem VVL, der VBL oder der Gemeinde Ebikon mit einbezogen. Auch die Frage zur abschliessenden Verantwortung konnte nicht zu meiner Zufriedenheit beantwortet werden. Die Rollen und Verantwortlichkeiten sind nicht klar. Das Fazit: Die Einführung einer neuen Buslinie ohne die notwendige Infrastruktur sollte im Kanton

Luzern nicht zum Standard werden. Wir von der Gemeinde Buchrain erwarten nun, ebenfalls an den runden Tisch eingeladen zu werden, um eine adäquate Lösung implementieren zu können. Die Bevölkerung von Buchrain wünscht die Wiedereinführung einer direkten Buslinie nach Luzern, und dies weder befristet noch nur während der Stosszeiten; über Schnellkurse kann man dabei diskutieren. So würde sich die Situation entspannen, und man könnte sich in Ruhe Gedanken über die Linienführung der Busse machen.

Marianne Wimmer-Lötscher: Ich danke dem Regierungsrat für die ausführliche Stellungnahme. Das Konzept AggloMobil due hat die wirtschaftliche Weiterentwicklung des öV in der Stadt und Agglomeration Luzern zum Ziel. Mit neuen Linienführungen reagiert der Verkehrsverbund Luzern auf das veränderte Mobilitätsverhalten und versucht dem prognostizierten Mobilitätswachstum infolge der angestrebten Siedlungsentwicklung gerecht zu werden. Die AggloMobil-Planungen sind eingebettet in den kantonalen Richtplan, in die öV-Berichte und in die Agglomerationsprogramme. Einfach und schnell ans Ziel kommen, das erhoffen sich Pendler, wenn sie den öV nutzen. Im Fall der verlängerten VBL-Linie 1 von der Mall of Switzerland bis zum Bahnhof Luzern sowie der verkürzten Linien 22 und 23 an den Bahnhof Ebikon hat man aktuell schlechte Karten, unter anderem wegen des fehlenden Bushubs in Ebikon. Verspätungen, überfüllte Busse, zu lange Umsteigedistanzen und zu knappe Umsteigezeiten verärgern und benachteiligen aktuell viele öV-Nutzerinnen und -Nutzer. Ja, es gibt widrige Umstände, die sich ungünstig auf die neuen Linienführungen im AggloMobil-due-Konzept auswirken. Mit Genugtuung nimmt die SP zur Kenntnis, dass auf Intervention des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS), der Bevölkerung sowie der Politik der VVL und die VBL erste Massnahmen zur Optimierung der Situation eingeleitet haben. Zudem stellen sie ab 2. März 2020 in Aussicht, die Linie 22 während der Stosszeiten bis an den Bahnhof Luzern fahren zu lassen. Die SP begrüsst diese Entwicklung, bleibt aber kritisch gegenüber dem Vorhaben, alle Haltestellen bis zum Bahnhof Luzern zu bedienen. Dies könnte zu zusätzlichen Fahrplanverzögerungen führen. Um das öV-Angebot im Rontal weiterhin attraktiv zu halten, fordert die SP, dass die gekappte Buslinie 22 bis zum Bahnhof Luzern geführt wird, zumindest bis das Bushub-Provisorium steht. Die SP unterstützt und fordert ein effektives, effizientes und kundenfreundliches öV-Netz. Im Hinblick auf die Realisierung des Bushub-Provisoriums und den nächsten Fahrplanwechsel sind die Gemeinden und die Stadt Luzern – unter Berücksichtigung der Kundenrückmeldungen und der laufenden Erfahrungen aus dem Betrieb – aktiv in die Planung und Optimierung der Streckenführungen und Fahrplangestaltung einzubeziehen. Die SP hält am Postulat fest.

Ursula Berset: Der GLP ist es wichtig, dass die S-Bahn und die Buslinien möglichst attraktiv geführt werden und behindertengerecht ausgebaut sind. Wir begrüssen es, dass der öV mit dem Bushub Ebikon effizienter werden soll. Infolge der verschiedenen Einsprachen konnte der Bushub nicht wie geplant gebaut werden, und auch das Provisorium wurde nicht realisiert. Trotzdem wurden als Übergangslösung die Buslinien auf den Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019 hin umgestellt. Es war damit zu rechnen, dass diese Übergangslösung nicht ideal ist. Es fragt sich aber, ob das Konzept tatsächlich aufgeht, wenn der Bushub gebaut ist. Solange die S-Bahn nicht im Viertelstundentakt nach Luzern fährt, werden in Ebikon die Passagiere von drei sehr gut frequentierten Buslinien auf eine zusammengeführt. Es war zu erwarten, dass das zu überfüllten Bussen und Verspätungen führt. Für alle, die in der Region wohnen, ist das Problem offensichtlich. Rund um den Bushub sind spontane Sprintaktionen zu beobachten, und auf dem Weg nach Buchrain sind eigenartige Formen von Volksbewegungen zu beobachten, ganze Gruppen von Gestrandeten bewegen sich den «Bueristutz» hinauf. Der VVL scheint den Handlungsbedarf erkannt und die vielen Reklamationen endlich gehört zu haben. Letzte Woche wurden erste Sofortmassnahmen angekündigt, um die Verspätungen der Buslinie 1 zu reduzieren. Das Kapazitätsproblem in Ebikon ist deshalb noch nicht gelöst. Gestern hat der VVL angekündigt, dass die Buslinie 22 zu den Hauptverkehrszeiten wieder bis an den Bahnhof Luzern fährt. Das ist ein gutes Zeichen. Das Problem ist damit aber nicht gelöst. Ich selber fahre lieber mit dem Velo, als mitten in der Nacht am Bahnhof Ebikon zu warten oder nach Buchrain zu laufen. Für die GLP ist eine sichere und attraktive öV-Verbindung zwischen Buchrain und

Luzern wichtig. Es braucht eine Buslinie 1 ohne Verspätungen und direkte Kurse zwischen Luzern und Buchrain, und zwar den ganzen Tag. Die GLP-Fraktion stimmt der Erheblicherklärung des Postulats P 194 zu.

Daniel Gasser: Als Gemeindepräsident von Ebikon erlaube ich mir eine kurze Auslegeordnung. Über allem steht die hervorragende Idee des AggloMobil-due-Konzeptes, dass nicht mehr alle Überlandbusse ins Stadtzentrum geführt werden und mit drei Bushubs im Norden, Süden und Osten von Luzern die Anbindung an die viel schnellere S-Bahn ermöglicht wird. Das bedeutet eine Änderung der Gewohnheiten vieler Fahrgäste und stösst auch auf Widerstand. Die meisten von uns haben die vielen Vorstösse und Diskussionen anlässlich der Eröffnung des Bushubs in Emmen vor zwei Jahren noch in bester Erinnerung. Die Antwort der Regierung zeigt sehr gut auf, wie in Ebikon aufgrund von Einsprachen ein Provisorium und ein Superprovisorium erarbeitet werden mussten. Die superprovisorische Lösung wurde unter grosstem Zeitdruck, aber nach bestem Wissen und Gewissen mit folgenden Zuständigkeiten erarbeitet: Der Kanton ist zuständig für alle Bauten auf Bodenhöhe und darunter sowie für die Signalisation und die Kommunikation; die Gemeinde für die Infrastruktur über dem Boden; der VVL für Fahrpläne und die Bestellung des Rollmaterials und die VBL für die Bereitstellung des Rollmaterials und der nötigen Technik. Mit der superprovisorischen Lösung haben sich von Anfang an verschiedene Probleme eröffnet, die Medien haben ausführlich darüber berichtet. Aufgrund der Einsprachen dürfen aus rechtlichen Gründen nicht einmal wettergeschützte Unterstände errichtet werden. Es gibt drei wesentliche Hauptprobleme. Erstens: Die Umsteigebeziehungen von der Buslinie 1 zur Linie 22 und umgekehrt sind absolut ungenügend. Zweitens: Ab der Stadtgrenze stadteinwärts sind die 1er-Busse regelmässig sehr voll bis überfüllt. Drittens: Obwohl der Viertelstundentakt der S-Bahn von Ebikon Richtung Zug möglich wäre, wie es anlässlich der Totalschliessung des Bahnhofs Luzern vor zwei Jahren der Fall war, setzt sich niemand mit Nachdruck für diese Entlastung ein. Zu erstens: Der VVL hat kurzfristig eine Lösung gefunden, um das Problem zu entschärfen. Auf keinen Fall dürfen diese Kurse aber wieder langfristig zum Bahnhof Luzern geführt werden, denn dadurch würde das ganze AggloMobil-due-Konzept ad absurdum geführt, und es würden neue Begehrlichkeiten geschaffen. Zu zweitens: Die überfüllten 1er-Busse sind erst ab der Stadtgrenze ein Problem. In Ebikon sind viele der Kurse nur mässig besetzt. Hier drängt sich die Lösung eines zusätzlichen Trolleybusses auf, der in der Wendeschleife Maihof kehren kann. Zu drittens: Kanton und VVL müssen sich mit Nachdruck bei Bund und SBB für mindestens den Schnellzughalt am Bushub Ebikon einsetzen. Nur so kann der Bushub die volle Wirkung auch zu den Viertelstunden-Zeiten entwickeln. Die CVP stimmt der teilweisen Erheblicherklärung des Postulats P 194 zu – zum einen weil der VVL das Problem auf den Linien 1 und 22 mit Sofortmassnahmen bereits entschärft hat, und zum anderen weil das Problem auf der Linie 23 nicht besteht. Auf keinen Fall dürfen systemfalsche Begehrlichkeiten geschaffen werden.

Monique Frey: Das Problem besteht schon längere Zeit. 2012 habe ich eine Vernehmlassung zum AggloMobil-due-Konzept geschrieben. Bereits damals haben wir erklärt, dass die jetzige Führung der Linien 1 und 22 nicht funktionieren wird. Das wird auch so lange nicht funktionieren, bis auf der S-Bahn-Linie zwischen Ebikon und Luzern der Viertelstundentakt eingeführt wird. Welche Möglichkeiten gibt es, um das Problem zu lösen? Der fehlende Viertelstundentakt bei der Bahn muss auf der Strasse geführt werden. Dafür braucht es zusätzliche Busse und Platz auf den Strassen. Das Problem sind dabei nicht die Busse, sondern der motorisierte Individualverkehr (MIV). Der MIV muss stärker gelenkt werden, damit der Fahrplan der verschiedenen Buslinien eingehalten werden kann. Diese Probleme wurden auch im Zuge von AggloMobil tre von verschiedensten Seiten 2015 bestätigt. Es ist schade, dass wir heute im Schnellzugstempo Lösungen für die jetzige Situation finden müssen. Das Problem ist etwas selbstverschuldet, denn es war klar, dass der Bushub eigentlich behindertengerecht gebaut werden muss und mit Einsprachen zu rechnen ist, weil dies nicht der Fall war. Wie geht es nun weiter? Der VVL schlägt vor, die Buslinie 22 während der Stosszeiten wieder bis zum Bahnhof Luzern zu führen mit Halt an

allen Haltestellen. Es braucht aber einen direkten Bus von Ebikon nach Luzern, der nicht überall hält. Die Linien 1 und 22 fahren in engen Abständen. Der erste Bus, der hält, ist überfüllt und der nächste ist halb leer. Die Frequenz auf der Linie 1 einfach zu erhöhen, bringt also nichts, sondern es braucht eine direkte Verbindung zwischen Ebikon und Luzern. Der VVL sollte also nicht kurzfristig, sondern für die Zukunft planen.

Marlis Kruppenacher-Feer: Wir vom unteren Rontal wünschen uns den alten Fahrplan zurück. Mit dem Umsteigen und den überfüllten Bussen benötigen wir fast eine Viertelstunde länger nach Luzern. Eine neue Verbindung Richtung Rotkreuz ist für uns schon lange ein grosses Anliegen. Wir werden jedoch immer wieder vertröstet und erhalten Absagen. Die Planung sollte aber vorangetrieben werden. Viele Rontaler arbeiten in Zug und würden gerne mit dem öV zur Arbeit fahren.

Franz Gisler: Der Regierungsrat schreibt in seiner Stellungnahme, dass er auf den nächsten Fahrplanwechsel hin zusammen mit den Gemeinden eine Prüfung vornimmt. Die SVP-Fraktion stimmt daher der teilweisen Erheblicherklärung des Postulats P 194 zu.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Der öffentliche Verkehr ist eine Verbundaufgabe. Der VVL – zusammengesetzt aus vier Vertretern der Gemeinden und drei Vertretern des Kantons, der siebenköpfige Verbundrat mit dem Team des Verkehrsverbundes – ist verantwortlich für die Planung, die Bestellung und das Angebot im öffentlichen Verkehr. Das ist die Ausgangslage. Ihr Rat hat das Projekt eines Bushubs Ebikon genehmigt. Sowohl für den Bau des Bushubs als auch des Provisoriums hat es Einsprachen gegeben. Darum ist es zu einer superprovisorischen Lösung gekommen. Es versteht sich von selbst, dass eine superprovisorische Lösung nicht allen Anforderungen genügen kann. Das ist eines der Probleme, und ich bedaure das sehr. Wie heute den Medien entnommen werden konnte, hat der VVL die durch den neuen 7,5-Minuten-Takt bis zur Mall of Switzerland ausgelösten zusätzlichen Passagierströme unterschätzt. Das führt zu Engpässen in den Bussen. Das Problem ist erkannt, und es wurde mit Sofortmassnahmen darauf reagiert. Ich kann bestätigen, dass die Kommunikation nicht immer gut gelaufen ist. Das Problem lag aber nicht nur beim Kanton, sondern es gab Kommunikationspannen zwischen den verschiedenen Beteiligten. Ich habe beim VVL mehrmals interveniert, dass man Lösungen suchen muss. Man hat nun mit Sofortmassnahmen in der Form von 22 zusätzlichen Direktverbindungen pro Tag reagiert. Zum Votum von Monique Frey: Gemäss meinen Informationen müssen alle Haltestellen angefahren werden, weil es in den Konzessionen so geregelt ist. So lautet zumindest die Auskunft des VVL. Zudem können die Trolleybusse aufgrund der Stromleitungen nicht gut überholen. Den Viertelstundentakt der S-Bahn wünsche ich mir ebenfalls, voraussichtlich dauert das aber noch bis 2040. Erst wenn der Durchgangsbahnhof eröffnet ist, können wir auch den Viertelstundentakt von Ebikon nach Luzern einführen. Vorher ist es gemäss den SBB nicht möglich, und wir müssen den Verkehr auf der Strasse bewältigen. Die Busse bleiben zum Teil selber im Stau stehen, im Moment müssen wir uns aber mit den heutigen Massnahmen begnügen. Weitere Verbesserungen sind auf den nächsten Fahrplanwechsel hin zu prüfen. Ich hoffe sehr, dass das nun in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und allen beteiligten Partnern geschieht. Ich bin aber zuversichtlich, dass wir weitere Lösungen finden werden. Ich empfehle Ihnen, das Postulat P 194 teilweise erheblich zu erklären. Das Postulat fordert die Verlängerung der Linien 22 und 23 bis zum Bahnhof Luzern. Das wäre aber nicht im Sinn und Geist der Linie 1, denn wir wollen mit dem Bushub arbeiten. Ich bin aber damit einverstanden, dass es nebst den Sofortmassnahmen noch weitere Verbesserungen braucht.

Der Rat erklärt das Postulat mit 69 zu 44 Stimmen teilweise erheblich.