

Postulat Bühler-Häfliger Sarah und Mit. Über eine konsequente Busbeschleunigung im öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern

eröffnet am 18. März 2024

Der Regierungsrat wird beauftragt, verschiedene Massnahmen zu prüfen, wie eine konsequente Busbeschleunigung auf dem ganzen Kantonsgebiet, im Siedlungsgebiet, in der Agglomeration und in den Verkehrsdrehscheiben für den regionalen öffentlichen Verkehr (öV) zu erreichen ist. Durchgehende Busstrassen und für Busse reservierte Spuren respektive elektronische Busspuren sollen dort ermöglicht werden, wo sie von den Gemeinden als sinnvoll erachtet werden, um die Leistungsfähigkeit und Effizienz des öV zu erhöhen.

Begründung:

Das aktuelle Verkehrsaufkommen, gekennzeichnet durch überlastete Strassen, führt regelmässig zu Verspätungen im öffentlichen Verkehr, insbesondere bei den Bussen, die denselben Strassenraum benutzen wie der motorisierte Individualverkehr (MIV). Qualitätsmessungen im regionalen Personenverkehr bestätigen: Die aktuellen Umstände beeinträchtigen die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs und damit auch dessen Attraktivität. Zudem müssen aufgrund fehlender Busbevorzugung zu Stosszeiten insgesamt mehr Busse eingesetzt werden, um das Taktangebot und die Anschlüsse im öV erhalten zu können. Mehr Busse einzusetzen bedingt mehr Personal. Das kostet laut Verkehrsverbund Luzern (VVL) jährlich rund 1,3 Mio Franken¹, ohne eine Taktverdichtung nach sich zu ziehen. Die Einstellung einzelner Buslinien in der Stadt Luzern aufgrund von Personalmangel in den letzten Monaten hat jedoch gezeigt, dass das Problem vielschichtig ist.

Auch auf der Luzerner Landschaft gibt es verschiedene Beispiele für betriebliche Massnahmen im öV, die bereits ergriffen werden mussten, um das Taktangebot und die Anschlüsse trotz fehlender Beschleunigungsinfrastrukturen halten zu können. Die Busse bleiben im Stau stecken und verpassen die Anschlüsse am Bahnhof, weil zum Beispiel elektronische Busspuren und die Priorisierung für die Busse fehlen. Teilweise wurde eine direktere Linienführung zur Einhaltung der Fahrpläne und Anschlüsse notwendig; einzelne Ortsteile oder ganze Ortschaften wurden vom Busverkehr abgeschnitten (so zum Beispiel Linie 271 in Ettiswil, Schötz Post und Altishofen Dorf; Linie 82 in St. Erhard und Buchs; Linie 85 Triengen Industrie²).

Eine vom VVL veröffentlichte Studie³ hat verschiedene Lösungsansätze für diese Problematik aufgezeigt. Eine der zentralen Empfehlungen dieser Studie ist die konsequente Schaffung von

¹ ÖV-Bericht 23-26, <https://www.lu.ch/-/klu/ris/cdws/document?fileid=070bce704bad4266a7713ed7bb34e48d>

² ÖV-Bericht 23-26, <https://www.lu.ch/-/klu/ris/cdws/document?fileid=070bce704bad4266a7713ed7bb34e48d>

³ «Beschleunigung Bussystem», Studie des VVL zu Stadt und Land, https://www.vvl.ch/application/files/5916/9954/6353/230914_Beschleunigung_VVL_Bussystem_Bericht_Teil_A_Stadt_Agglo_LU_mit_Anhang.pdf;

Busspuren in den neuralgischen Bereichen von Stadt und Agglomeration sowie bei Verkehrsdrehscheiben für den regionalen öV. Diese «einfachen Massnahmen» würden eine deutliche Verbesserung für den öffentlichen Verkehr bedeuten, indem sie eine beschleunigte Fortbewegung der Busse ermöglichen.

Wo immer kommunale oder kantonale Infrastrukturen erneuert werden, sollen einfache Massnahmen zur Busbeschleunigung mitgeplant und umgesetzt werden.

Busbeschleunigungsmassnahmen sollen in die Planung der im Bauprogramm 2023–2026 sowie im Programm Gesamtmobilität (ab 2027) ausgewiesenen Projekte konsequent integriert werden, und es sollen Synergien bezüglich baulicher Eingriffe und Finanzierung genutzt werden.

Eine höhere Zuverlässigkeit des öV und damit ein attraktiveres Angebot ist eines der Ziele im Planungsbericht B 144, der vom Regierungsrat erstellt und vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Die Verschiebung im Modalsplit zugunsten des öV wurde als Bemerkung durch den Kantonsrat verabschiedet und es wurde festgehalten, dass die Erreichung der Modalsplit-Ziele für den öV in Zukunft konsequenter zu verfolgen seien⁴.

Für die Realisierung des Bypasses Luzern sind konsequente Busspuren als flankierende Massnahmen ab Beginn der Bauzeit wichtig, um ein Verkehrschaos zu vermeiden.

Und auch für das anstehende Grossprojekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist es eine zentrale Voraussetzung, dass die zu- und wegführenden öV-Linien in einem komplexen System funktionieren, damit der DBL seine Wirkung als Quantensprung für den lokalen und regionalen öV entfalten kann.

Bühler-Häfliger Sarah

Pardini Gianluca, Rölli Franziska, Kurmann Michael, Waldvogel Gian, Zurbriggen Roger, Sager Urban, Galbraith Sofia, Muff Sara, Fleischlin Priska, Rüttimann Daniel, Widmer Reichlin Gisela, Meyer Jörg, Pfäffli Andrea, Meier Anja, Schuler Josef, Studhalter Irina, Berset Ursula, Spörri Angelina, Howald Simon, Zbinden Samuel, Koch Hannes, Heselhaus Sabine, Misticoni Fabrizio, Kummer Thomas, Affentranger-Aregger Helen, Käch Tobias

https://www.vvl.ch/application/files/6716/9954/6400/230914_Beschleunigung_VVL_Bussystem_Bericht_Teil_B_Landschaft_mit_Anhang.pdf

⁴ <https://www.lu.ch/-/klu/ris/cdws/document?fileid=049b2432e70b4131bf1e9324bc294be6>, Protokoll Beratung B144 im Kantonsrat vom 21.03.2023