



Sitzung vom: 3. Mai 2016, vormittags  
Protokoll-Nr. 181

## Nr. 181

### **Anfrage Schneider Andy und Mit. über eine Verbesserung des Busangebots auf den Linien 50/51/52 (A 111). Schriftliche Beantwortung**

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 26. Januar 2016 eröffnete Anfrage von Andy Schneider über eine Verbesserung des Busangebots auf den Linien 50/51/52 lautet wie folgt

„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 Rückstaus 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 beziehungsweise 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 Zusammen-

hang 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 beziehungsweise 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 die 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 Absatz 1 und § 9 Absatz 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 §§ 10–15 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 (plus 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, vorwärtsgetrieben.

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 Nachfrageswachstum 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 potenziellen 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.“

Andy Schneider erklärt, er sei mit der Analyse des Regierungsrates nicht einverstanden. Das neue Angebot mit veränderten Verbindungen werde nach wie vor nicht genutzt. Trotz Plakaten an den Bushaltestellen und Flyern an alle Haushaltungen habe sich die Bereitschaft, auf die S-Bahn umzusteigen, nicht verändert. Der Andrang auf die verbleibenden Direktverbindungen Richtung Luzern Bahnhof halte an. Die Busse seien zu den Stosszeiten massiv überlastet. Der Regierungsrat erkläre, dass seine direkte Einflussnahme beschränkt sei. Der Rat

hingegen habe anlässlich der Beratung des öV-Berichts 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.“ So gesehen bestehe seitens des Regierungsrates nach wie vor Handlungsbedarf. Die eingesparten Kosten von 300'000 Franken würden anderen Anpassungen zum Opfer fallen. Seit der Umstellung verkehre die Linie 51 von Rain durch die geringe Auslastung (durchschnittlich fünf Fahrgäste pro Tag pro Kurs) nicht kostendeckend. Die Fahrgastzahlen seien regelrecht eingebrochen. Allfällige Verlängerungen oder Massnahmen würden weitere Kosten verursachen. Deshalb könne man sich zu Recht fragen, ob die getroffenen Veränderungen sinnvoll seien. Im Gespräch mit den Verantwortlichen des VVL habe er mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass Abklärungen getroffen und Massnahmen zur Verbesserung der Situation ins Auge gefasst würden. Er bitte den Regierungsrat, sich für allfällige Sofortmassnahmen einzusetzen. Auf den Fahrplanwechsel hin sei eine nachhaltige positive Veränderung zugunsten der Fahrgäste unerlässlich.

Hanspeter Bucheli sagt, die Probleme bei den Busverbindungen der Linien 50 und 60 seien bekannt und anerkannt. Die Umsteigesituation beim Bahnhof Rothenburg Station entspreche keinem würdigen Angebot einer heutigen öV-Verbindung. Entsprechend schlecht werde die Linie 60 benutzt. Gemäss den Zahlen in der Antwort des Regierungsrates handle es sich um 2,8 Fahrgäste pro Fahrt. Was hier falsch gelaufen sei, wisse er nicht. Viele Fragen seien noch offen. Wenn man der Linie 60 Auftrieb verleihen wolle, müsse der Umbau des Bahnhofs Rothenburg Station wie im AFP festgehalten umgesetzt werden. Die CVP erwarte den nächsten öV-Bericht mit Spannung.

Michael Töngi erklärt, mit AggloMobil habe man versucht, die öV-Kapazitäten bis ins Jahr 2030 um 30 bis 40 Prozent zu stärken und zu erhöhen. Der Rat habe grossmehrheitlich beschlossen, dass gewisse Linien gekürzt und das Umsteigen auf die S-Bahn gefördert werden müsse. Damit dieses System funktioniere, müssten auch verschiedene Bedingungen erfüllt werden. Er sei überzeugt, man werde über dieses Thema auch im Fall Ebikon wieder diskutieren, dort sei ebenfalls ein Umsteigeknoten geplant. Es sei nicht zu Ende gedacht, wenn man alle 30 Minuten auf die S-Bahn umsteigen müsse, aber während der restlichen Zeit auf den Bus. Wo liege aber das Problem? Der Regierungsrat erkläre in seiner Antwort, der Verkehr in Luzern lasse keine weiteren Busse zu. Die Grüne Fraktion würde lieber den Autoverkehr statt den Busverkehr einschränken. Zudem sei es eine Frage der Kosten. Zwar wolle man den öV stark fördern, müsse aber aus Spargründen verschiedene Beiträge streichen und geplante Investitionen aufschieben. Das Umsteigen auf die S-Bahn könne nur gefördert werden, wenn sich dadurch die Reisezeit verkürze. In Rothenburg werde dies vor 2022 nicht der Fall zu sein. Es könne aber nicht sein, dass zuerst der Betrieb angepasst werde und die Infrastruktur erst danach. Es liege in der Verantwortung des Kantonsrates, die notwendigen Gelder zu sprechen.

Marcel Omlin erklärt, früher hätten stündlich vier direkte Bus- und zwei Zugverbindungen von Rothenburg beziehungsweise Rain nach Luzern geführt. Heute seien es noch zwei direkte Bus- und zwei Zugverbindungen. Das Angebot habe sich deutlich verschlechtert, gleichzeitig seien die Preise erhöht worden. Die Kommission Verkehr und Bau (VBK) habe schon vor drei Jahren über dieses Thema diskutiert. Damals sei der VBK versichert worden, dass in Rothenburg keine Qualitätseinbussen erfolgen würden. Beim Umsteigen handle es sich aber um eine Komforteinbusse. Zudem sei in Rothenburg die Infrastruktur noch nicht entsprechend angepasst worden, bei schlechtem Wetter stehe man buchstäblich im Regen.

Die VBK habe vorgeschlagen, die Linie 51 zu den Stosszeiten bis zum Hallwilerweg zu führen. Diese Variante sei aber abgelehnt worden. Mit den Fahrplanänderungen sollten 300'000 Franken eingespart werden. In der Zwischenzeit steige die Bevölkerung verständlicherweise aber wieder vermehrt auf das Auto um. Wolle man den öV tatsächlich fördern, müsse das alte Regime zum Nutzen von Rain, Rothenburg und Emmen wieder eingeführt werden. Zudem habe der Gemeinderat Rothenburg in dieser Angelegenheit zu spät reagiert. Fabian Peter findet, die Probleme der neuen Umsteigekonzepte würden darin liegen, dass für die öV-Benutzer attraktivere Verbindungen geschaffen werden müssten. Bei einer Fahrplanänderung könne auch ein Umsteigen enthalten sein, sofern dadurch ein Vorteil resultiere. In Inwil werde eine Busverbindung nach Waldibrücke angeboten, um dort auf die S-Bahn nach Luzern umzusteigen. Diese Verbindung werde rege genutzt, weil sie vier Minuten schneller sei als die direkte Busverbindung von Inwil nach Luzern. Zudem sei sie sicherer, weil beim Autobahnzubringer Buchrain morgens und abends oft Stau herrsche. In Rothen-

burg scheine es sich um kein attraktives Angebot zu handeln. Um neue öV-Konzepte umsetzen zu können, müsse zuerst die Infrastruktur angepasst werden, damit attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden könnten. Das gleiche Umsteigesystem sei in Ebikon vorgesehen. Dort werde man sich mit ähnlichen Problemen konfrontiert sehen. Deshalb sollten die Lösung der Infrastrukturprobleme vorangetrieben und die Umstellungen zeitlich aufeinander abgestimmt werden.

Rosy Schmid ergänzt, die Gemeinde Hildisrieden etwa habe in den letzten zehn Jahren starke Verbesserungen im öV erfahren, gerade was die Anzahl Verbindungen betreffe. Aber auch in Hildisrieden seien zwei Busse während der Hauptverkehrszeiten gestrichen worden. Dafür habe die Bevölkerung kein Verständnis und erwarte Reaktionen. Es wäre gut, wenn die Regierung diesbezüglich ihren Einfluss beim VVL geltend machen könnte.

Jürg Meyer ergänzt, es sei sinnvoll, wenn die Regierung den VVL auf die im AFP festgehaltene Bemerkung hinweisen könne, wonach bei der Realisierung von neuen Umsteigeknoten von Bus und Bahn weder die Reisezeit verlängert noch der Takt ausgedünnt werden dürfe. Der VVL solle sich an diese Bemerkung halten. Im Fall Rothenburg brauche es aber Sofortmassnahmen. So würde eine zusätzliche direkte Busverbindung zum Bahnhof Luzern Abhilfe schaffen.

Im Namen des Regierungsrates erklärt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng, die strategische Verantwortung in dieser Frage liege beim VVL. Mit der Zustimmung zum öV-Bericht habe der Rat die langfristige Strategie zur öV-Ausrichtung festgelegt. Dabei handle es sich um eine Gesamtsicht, die vom VVL verfolgt werde. Der Kanton Luzern verfüge über ein äusserst dichtes öV-Netz. Jede Weiterentwicklung bringe eine Verbesserung mit sich, vereinzelt könnten aber auch Nachteile entstehen. Pro Jahr würden 100 Millionen Fahrgäste den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern nutzen. In der Agglomeration würden die Überlandbusse vermehrt mit der Bahn verknüpft. Die Umsteige Probleme im Fall Rothenburg seien erkannt worden. Es sei aber übertrieben, wenn man hier von einem Desaster spreche. Das Monitoring zeige, dass die Fahrgäste zwischen Bertiswil und Luzern nicht optimal auf alle Verbindungen verteilt seien. Daher komme es bei einigen Kursen zu äusserst engen Platzverhältnissen. Um diese Kurse zu entlasten und um den Komfort zu erhöhen, würden der VVL und die Auto AG Rothenburg zurzeit eine breit angelegte Informationskampagne durchführen. Während der Pendlerzeiten würden auf diesen Linien acht Kurse pro Stunde geführt. Es sei eine Evaluation geplant, und je nach Resultat würden allfällige Massnahmen in Betracht gezogen. So könnte ab Sommer 2016 ein Kurs ab Beromünster vorverlängert werden. Richtig eingreifen könne man aber erst beim Fahrplanwechsel im Dezember 2017. Mit zusätzlichen Massnahmen sollte eine Linderung des Problems herbeigeführt werden. Über die Planung des Bahnhofs Rothenburg habe man zusammen mit der Gemeinde Rothenburg und den SBB diskutiert. Man wolle keine sofortige Lösung, sondern eine nachhaltige, kundenfreundliche erreichen. Im Agglomerationsprogramm der dritten Generation sei der Umbau des Bahnhofs Rothenburg enthalten, er sollte 2022 in Betrieb genommen werden können, früher sei es nicht möglich.

Der Anfragende ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden.