

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Herr Regierungsrat Fabian Peter
Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern

Wolhusen, 17. Dezember 2021

Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebotes für den öffentlichen Personenverkehr (ÖV-Bericht 2022-2025) Stellungnahme der REGION LUZERN WEST

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Fabian Peter, geschätzter Fabian

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (ÖV-Bericht 2022-2025).

Generell stimmen wir dem ÖV-Bericht 2022-2025 eher zu. Er greift die verschiedenen Aspekte der Mobilität gut auf, zeigt deren Abhängigkeiten und mögliche Ansätze für die Zukunft. Dennoch sehen wir im ÖV-Berichtsentswurf unserer Kernanliegen nicht oder nur teilweise berücksichtigt, weshalb wir verschiedene Anpassung beantragen.

Zum ÖV-Bericht 2022-2025 erlauben wir uns drei grundsätzliche Vorbemerkungen:

- Mit dem Schreiben vom 14. Januar 2020 haben wir vier strategische Projekte im Verbandsgebiet unserer Region vorgestellt und dazu verschiedene Anträge gestellt. Dieselben vier strategischen Projekte finden sich nun auch als Schlüsselmassnahmen in unserer neuen Mobilitätsstrategie der REGION LUZERN WEST, welche am 23. November 2021 an unserer Delegiertenversammlung beschlossen wurde.

Wir sind nun erstaunt, dass sich diese im ÖV-Bericht 2022-2025 nicht wiederfinden. Dies vor allem auch vor dem Hintergrund, dass im ÖV-Bericht 2022-2025 der Zielzustand bis 2050 vorgestellt wird.

Wir bekräftigen hiermit unsere Anträge aus der Eingabe vom 14. Januar 2020 und erwarten, dass sie in adäquater Form übernommen werden.

- Der ÖV-Bericht 2022-2025 versucht sowohl ein langfristiges Strategiepapier mit einem Zeithorizont bis 2050 zu sein, als auch die Jahre 2022-2025 und darüber hinaus abzubilden. Dies erscheint uns ein schwieriges Unterfangen zu sein. Dies zeigt sich im Besonderen an der jeweiligen Flughöhe. So wird im selben Bericht das Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) erörtert, wie auch der Mitfahrdienst Taxito. Eine klarere Trennung zwischen lang- und kurzfristig würde der Verständlichkeit dienlich sein.

- Das Hauptziel des ÖV-Berichtes 2018-2021 – die Erhöhung des Modalsplit-Anteils und damit die Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr – wurde klar verfehlt. Das geht aus der Erfolgskontrolle im ÖV-Bericht 2022-2025 hervor. Als Gründe für die Nichterreichung dieses Zielles wurden z.B. fehlende Busspuren, neue Autobahnanschlüsse (was zu mehr MIV führte), Angebotsreduktionen und die Preisentwicklung angeführt.

Der Schlussbericht zu AggloMobil 4 hat pointiert das «Schlüsseldefizit Zuverlässigkeit» aufgezeigt. In unserer Stellungnahme zu AggloMobil 4 vom 16. September 2019 haben wir unsere Erwartung ausgedrückt, dass die bekannten Schwachstellen auf dem Busnetz von den zuständigen Gremien speditiv und nachhaltig behoben werden. Dies ist offensichtlich nicht gelungen. Hingegen sind in unserer Region noch Zuverlässigkeits- und damit Qualitätsdefizite im Bahnangebot hinzugekommen, die sich im Jahr 2021 aufgrund mangelhafter Baustellenplanung und fehlerhaften sowie veraltetem Rollmaterial stark bemerkbar gemacht und zu einem Attraktivitätsverlust des öV geführt haben.

Im ÖV-Bericht 2022-2025 werden Handlungsspielräume aufgeführt, welche eine Erhöhung des Modalsplit-Anteils ermöglichen können. Konkrete – und damit in den Jahren 2022-2025 umzusetzende – Massnahmen, um die Zuverlässigkeit zu erhöhen, finden sich jedoch kaum. Diese vermischen wir speziell auch beim Bahnangebot.

Nur mit einem Zuverlässigen und qualitativ hochstehenden Angebot wird es möglich sein, die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zu erhöhen und damit ein Modalsplit-Ziel zu erreichen.

Unsere Anträge an den ÖV-Bericht 2022-2025 vom 14. Januar 2021 **Vier strategische Projekte im Verbandsgebiet der REGION LUZERN WEST**

Nachfolgend gehen wir auf unser Schreiben vom 14. Januar 2020 ein und bekräftigen damit unsere Anträge. Wir halten an unseren Anträgen fest.

Unser Schreiben vom 14. Januar 2020 legen wir bei und ergänzen diese aufgrund der Entwicklungen in diesem Zeitraum.

1. Verbesserte ÖV-Anbindung des Raums Wolhusen-Willisau-Huttwil-Langenthal an die Zentren Bern, Olten und Luzern

Die REGION LUZERN WEST und die Region Oberaargau haben sich gemeinsam an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination (AÖV) des Kantons Bern sowie an den VVL gewendet. Mit dem Schreiben vom 23. April 2018 des AOV sowie des VVL wurde uns die Lancierung einer Machbarkeitsstudie zugesagt.

Offenbar soll dies nun Anfang 2022 angegangen werden. Eine Aussage dazu im ÖV-Bericht 2022-2025 vermischen wir. Es wäre ein Zeichen, dass der VVL diese gemeinsame Anstrengung entsprechend würdigt, indem dieses Vorhaben im ÖV-Bericht 2022-2025 abgebildet wird.

2. Verbesserung des ÖV-Angebotes Entlebuch-Emmental

Eine dritte stündliche Bahnverbindung Luzern-Wolhusen-Schüpfheim-Langnau i.E.-Konolfingen-Bern ist ein Anliegen der REGION LUZERN WEST und der Regionalkonferenz Emmental.

Dieses Angebot ist momentan aufgrund Einschränkungen in der Infrastruktur nicht möglich. Hingegen wären S-Bahnen für ein 3. stündliches Angebot vorhanden: zwischen Bern und Langnau i.E. sowie zwischen Luzern-Wolhusen-Willisau. Würde in Wolhusen geflügelt und das Angebot von Langnau i.E. in Richtung Entlebuch-Luzern verlängert, so könnte die Angebotslücke zwischen Wolhusen und Langnau i.E. geschlossen werden. Eine 3. Stündliche Verbindung wäre möglich.

Grundvoraussetzung dafür ist, dass die bestehende Infrastruktur ihre heutige Leistungsfähigkeit mindestens behalten kann. Dazu haben sich der VVL, die Region Luzern West, die Regionalkonferenz Emmental und die BLS gemeinsam beim BAV erfolgreich dafür eingesetzt, dass an den Bahnhöfen Entlebuch, Escholzmatt und Schachen zwei Perronkanten realisiert werden. Mit dem Schreiben des BAV vom 3. Juni 2021 wurde zu Gunsten von 2 Perronkanten an den Bahnhöfen Entlebuch, Escholzmatt und Schachen entschieden. Für dieses Engagement des VVL bedanken wir uns. Dieser gemeinsam erzielte Erfolg soll sich im ÖV-Bericht 2022-2025 wiederfinden.

Für eine dritte stündliche Verbindung zwischen Wolhusen und Langnau i.E. gilt es nun in weiteren Schritten - mit Hinblick auf eine langfristige Weiterentwicklung im Zeithorizontes bis 2050 – das vorhandene Potenzial auszuschöpfen. Wir beantragen deshalb, dass dieses 3. stündliche Angebot im ÖV-Bericht 2022-2025 als langfristige anzustrebende Entwicklung bei entsprechender Nachfrage aufzunehmen ist.

3. Sicherung Angebotsverbesserung Wolhusen-Luzern

Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern wird ein Meilenstein realisiert werden im Bahnverkehr der Zentralschweiz. Die REGION LUZERN WEST begrüsst dieses wichtige Infrastrukturvorhaben sehr.

Um das Potenzial des Durchgangsbahnhofs Luzern auch in unserer Region nutzen zu können, ist ein weiterer Angebotsausbau der Bahn erforderlich. Um diesen umsetzen zu können, ist ein Doppelspurausbau zwischen Wolhusen und Luzern notwendig.

Aus der Neuen Luzerner Zeitung vom 20. Januar 2021 konnten wir erfahren, dass im Sachplan Verkehr des Bundes «zwischen Malters und Littau ein Doppelspurausbau von 6.1 Kilometern Länge vorgesehen» ist.

Die Stadt Luzern hat auf unsere Stellungnahme zur «Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern» vom 15. April 2021 am 27. April 2021 wie folgt geantwortet: «Auch die Stadt würde einen Doppelspurausbau begrüssen.»

Mittlerweile handelt es sich also um ein gemeinsames Anliegen der REGION LUZERN WEST und der Stadt Luzern im Rahmen des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL). Da der DBL im ÖV-Bericht 2022-2025 das eigentliche Fundament der Langfristplanung darstellt, erwarten wir, dass diese Angebotsverbesserung und damit auch der sich daraus ableitende Doppelspurausbau entsprechend aufgeführt werden. Damit soll in den nächsten Jahren sichergestellt werden, dass zumindest die Trasseesicherung in den Planungen der öffentlichen Hand erfolgen kann.

Beim DBL ist mit einer zehnjährigen Bauzeit zu rechnen. Dies wird zu verschiedenen Bauprovisorien und einer Einschränkung der Gleisanlagen führen. In diesem Zusammenhang äussern wir unsere Erwartung, dass während der Bauzeit sämtliche S-Bahnen und RE aus unserer Region weiterhin den Bahnhof Luzern bedienen. Eine allfällige Linienkürzung bis an den Bahnhof Littau ist für uns keine Option. Zu prüfen ist hingegen, ob der Doppelspurausbau nicht vor Beginn des Baus des DBL realisiert werden kann, damit allfällige Verspätungen während der Bauphase des DBL besser aufgefangen werden können.

4. Spangenschliessung Wiggertal (Willisau-Nebikon)

Zwischen Willisau und Nebikon besteht eine Lücke im Bahnangebot und damit auch im Schweizer Bahnnetz mit entsprechenden Nachteilen bezüglich der Mobilität für die Einwohnenden und Unternehmen in unserem gesamten Verbandsgebiet.

Für dieses Vorhaben besteht ein behördenverbindlicher Teilrichtplan, welchen wir hiermit beilegen.

Wiederum vor dem Hintergrund des Zeithorizontes 2050 ist eine Aussage zur angebots- und damit auch infrastrukturseitigen Spangenschliessung Wiggertal im ÖV-Bericht 2022-2025 angezeigt.

Weitere Anliegen zum ÖV-Bericht 2022-2025

Neue RE- und S-Bahn-Fahrzeuge

Auf Seite 84 in der Abbildung 34 sind unter der Massnahme 104 «Neue RE- und S-Bahn-Fahrzeuge – Auswirkungen aufgrund Rollmaterialeinsatz» aufgeführt.

Für die REGION LUZERN WEST steht die **Qualität** des Öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Rückgrat des ÖV sind die S-Bahn- und RE-Verbindungen in unserer Region. Die Buszubringerlinien sind darauf ausgerichtet.

Seit Jahren werden wir an den Regionalkonferenz und den gemeinsamen Sitzungen mit VVL und BLS über das Vorkommen und die Behebung der verschiedenen Mängel am Rollmaterial informiert. Jedes Mal erscheinen danach wiederum Probleme am Rollmaterial. Kupplungsprobleme, Fahrzeugstörungen und -ausfälle, defekte Heizsysteme und wie im Jahr 2021 während der gesamten Sommermonate ein Ausfall der Klimaanlage. Diese gravierenden Mängel am Rollmaterial sind für die Fahrgäste aus unserer Region nicht mehr länger zumutbar.

Zu unserem grossen Erstaunen wurden wir an der Regionalkonferenz vom 27. Oktober 2021 vom VVL darüber informiert, dass die veralteten NINA nicht wie geplant durch die gesamte Lötschbergerflotte sowie einem MIKA-Fahrzeug ersetzt werden soll. Und dies, obwohl wir seit Jahren vom VVL und der BLS über diesen Rollmaterialwechsel informiert werden. Mit diesem Rollmaterialwechsel hat die BLS denn auch wiederholt in Aussicht gestellt, dass die heute nicht akzeptablen Qualitäts- und Zuverlässigkeitsprobleme abnehmen werden. Dies ist eine Grundvoraussetzung für die Attraktivität des öv und damit die Erhöhung des Modalsplit-Anteils.

Nun, kurz vor dem geplanten Wechsel, hat die BLS an der Regionalkonferenz vom 27. Oktober 2021 mitgeteilt, dass dies zu einer Verschlechterung des Kostendeckungsgrades und damit zu substanziellen Mehrkosten für die Besteller führen würde. Aus Sicht der Region Luzern West ist es nicht nachvollziehbar, weshalb diese Erkenntnis dies nicht schon viel früher vorlag. Schliesslich fährt ein beträchtlicher Teil der Lötschberger-Flotte schon seit Jahren auf unserem Netz.

Um bezüglich Rollmaterial nun endlich eine spürbare Verbesserung zu erzielen, schlagen wir erste konkrete Massnahme vor, dass der VVL die Errichtung eines Bonus-Malus-Systems vorsieht, in Anlehnung an die Praxis des ZVV mit den SBB. Dies ist im ÖV-Bericht 2022-2025 abzubilden. Wir erhoffen uns dadurch einen Anreiz für die BLS, die Zuverlässigkeit endlich zu verbessern. Im heutigen System fehlt dieser Anreiz – mit bekannten Folgen.

Darüber hinaus fordern wir eine klare Strategie und deren Umsetzung mit dem Ziel, möglichst bald über zuverlässiges Rollmaterial in unserer Region zu verfügen. Bei einem «weiter so!» müssten wir in Frage stellen, ob es der BLS mit einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit ernst ist.

Taxito

An mehreren Stellen des ÖV-Berichtes 2022-2025 ist das System Taxito erwähnt. Dies ist für uns unverständlich, da es sich um eine Dienstleistung unter vielen handelt und sich das System noch in der Probezeit befindet.

Auf Seite 65 schliesslich findet sich der folgende Abschnitt: «Spontane Mitfahrdienste wie Taxito lasten ohnehin stattfindende Autofahrten besser aus. Insbesondere im ländlichen Raum können sie eine valable Ergänzung zum öV sein.»

Wir hinterfragen diesen Abschnitt, da das System noch nicht ausgereift ist und aus unserer Region verschiedene kritische Voten zu diesem System gefallen sind und schlagen vor diese, wie folgt und produkteneutral umzuformulieren:

«Bedarfsorientierte Angebote (on-demand) im ländlichen Raum können eine valable Ergänzung zum öV sein.»

Das System Taxito soll im ÖV-Bericht 2022-2025 nicht erwähnt werden.

Skibusse/-züge Andermatt

Auf Seite 62 ist die Erschliessung touristischer Ziele aufgeführt. Darin finden sich auch z.B. Skibusse/-züge nach Andermatt. Es gibt aber auch weitere, zukunftsweisende Konzepte mit öV-Charakter.

Wir erachten es in diesem Zusammenhang als zwingend, die Nutzung des öV für touristische Zwecke im Allgemeinen und für die Wintersportdestination Sörenberg im Speziellen in solche Überlegungen miteinzubeziehen.

Auch aus volkswirtschaftlicher Perspektive erachten wir es als wichtig, dass wir mit der touristischen Erschliessung von Sörenberg die Wertschöpfung im Kanton Luzern erhöhen.

Digitalisierung

Kapitel 2.3.2 des öV-Berichtsentwurfs beschäftigt sich mit den Chancen und Risiken der Digitalisierung. Unter „Effizientere Nutzung der Infrastruktur“ wird auf das Projekt „SmartRail 4.0“ verwiesen. Wir weisen Sie darauf hin, dass es das Projekt und den Namen inzwischen so nicht mehr gibt. Es werden nur noch einzelne Elemente aus diesem Projekt weiterbearbeitet.

Ebenso wurde „smartway“ der SBB, das unter „Multimodaler Mobilität“ erwähnt wird, inzwischen von der SBB eingestellt. Hingegen hat der Dienst „Whim“ in der Schweiz seinen Betrieb aufgenommen.

Wir zählen auf Ihre Unterstützung im Rahmen der Überarbeitung des ÖV-Berichtes 2022-2025. Für Fragen und Anmerkungen zu unseren Anträgen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Eilbus Malters-Seetalplatz

Wir haben uns in den vergangenen Jahren verschiedentlich über unser Bedürfnis eines RE-Haltes in Littau geäussert – zuletzt in unseren Fragen zur Regionalkonferenz am 27. Oktober 2021. Dieser RE-Halt in Littau wäre eine attraktive Verbindung, um insbesondere den Seetalplatz – welcher in seiner Bedeutung noch zunehmen wird (Arbeitsplätze, Kantonale Verwaltung, Forschungsstandort, etc.) – attraktiv zu erschliessen.

Hinzu kommt, dass viele Buszubringerlinien aus dem Entlebuch auf den RE ausgerichtet sind. Dieser hält jedoch nicht in Littau. Die S-Bahn-Linien halten hingegen in Littau. Dies ist jedoch für Reisende aus dem Entlebuch nicht attraktiv. So müssen sie an den Bahnhöfen im Entlebuch lange auf die S-Bahn warten. Es wäre attraktiver, wenn der RE in Littau halten könnte.

Der Verkehrsverbund hat auf unsere Anfrage nach einem RE-Halt in Littau jeweils ablehnend reagiert, da dies offenbar fahrplantechnisch nicht umsetzbar ist.

Um eine Anbindung des RE an den Seetalplatz zu ermöglichen, beantragen wir eine Eilbuslinie Malters-Seetalplatz bis 2025 umzusetzen. Das «Kapitel 5.2.2 Angebot» ist entsprechend zu ergänzen.

Weitere wichtige regionale Anliegen

In unserem Schreiben vom 14. Januar 2020 haben wir weiter wichtige regionale Anliegen aufgeführt: Wir bedanken uns beim VVL für das Engagement bei den Bauprojekten an den Bahnhöfen Rothenburg Station, St. Urban und Bahnhof Zell.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Fragen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
REGION LUZERN WEST



Wendelin Hodel
Präsident



Erich Leuenberger
Präsident Arbeitsgruppe Verkehr



Guido Roos
Geschäftsführer

Beilagen:

- Anträge zum ÖV-Bericht 2022-2025 vom 14. Januar 2020
- 2021_01_20_LZ_Viertelstundentakt als Vision
- Antwort der Stadt Luzern auf unsere Stellungnahme
- Regionaler Teilrichtplan Korridorsicherung Wiggertal

Kopie an:

- Verbandsgemeinden der REGION LUZERN WEST (per E-Mail)
- Gemeinde Malters (per E-Mail)
- Verbandsleitung der REGION LUZERN WEST (per E-Mail)
- AG Verkehr und UG ÖV Hinterland (per E-Mail)
- Arbeitsgruppe Raum- und Richtplanung der REGION LUZERN WEST (per E-Mail)
- Netzwerk Tourismus der REGION LUZERN WEST (per E-Mail)
- Politnetz der REGION LUZERN WEST (per E-Mail)
- Kantonsrätinnen und Kantonsräte im Verbandsgebiet der REGION LUZERN WEST (per E-Mail)
- Arbeitsgruppe Luzerner Berggebiet (per E-Mail)
- UNESCO Biosphäre Entlebuch, Fritz Lötscher, Präsident (per E-Mail)
- Verband Luzerner Gemeinden / VLG (per E-Mail)
- Verkehrsverbund Luzern, Pascal Süess, Romeo Degiacomi, Thomas Schemm (per E-Mail)
- BLS AG, Andreas Scherrer (per E-Mail)
- SBB, Armin Tschopp (per E-Mail)

Die REGION LUZERN WEST engagiert sich im Auftrag ihrer 27 Verbandsgemeinden für einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum im ländlich geprägten Westen des Kantons Luzern.

Alle Verbandsgemeinden haben gemeinsame Anliegen in raumrelevanten Bereichen wie Richtplan, Finanzausgleich, ÖV-Bericht, Bauprogramm für die Kantonsstrassen, Gesundheitsversorgung etc. Diese Anliegen in die politischen Prozesse einzubringen und zu vertreten ist eine zentrale Aufgabe der REGION LUZERN WEST.

Eine zweite wichtige Aufgabe besteht darin, den Gemeinden der Region zukunftsweisende Impulse für die Entwicklung und Nutzung ihrer Potenziale zu vermitteln und konkrete Umsetzungsprojekte anzustossen.

Drittens übernimmt die REGION LUZERN WEST Aufgaben, welche ihr der Kanton Luzern überträgt und setzt diese im Interesse der Region um.

Fazit: die Region Luzern West unternimmt alles, damit ihr Verbandsgebiet auch für die nächste Generation zum Leben und Arbeiten attraktiv ist.

Mehr über uns erfahren Sie auf www.regionwest.ch.