

Der öffentliche Verkehr in der Luzerner Landschaft

Autor(en): **Heuberger-Wiprächtiger, Hermenegild**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatkunde Wiggertal**

Band (Jahr): **68 (2011)**

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-719015>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Foto Benedikt H. Heuberger

Der öffentliche Verkehr in der Luzerner Landschaft

Hermenegild Heuberger-Wiprächtiger

Kommen wir in Luzern mit dem Zug an, sehen wir auf dem Bahnhofplatz eine Invasion von kurzen, langen, überlangen Bussen, Gelenkbussen, Trolleybussen mit und ohne Anhänger, Doppelgelenkbussen, Doppelstockbussen. Jedes dieser Fahrzeuge hat eine spezielle Aufgabe auf einer spezifischen Linie, und jedes dieser Fahrzeuge gehört einem Unternehmen, welches im Auftrag des Verkehrsverbundes Luzern unterwegs ist.

In der Stadt und der Agglomeration von Luzern kann oft auf ein Auto verzichtet werden. Der öffentliche Verkehr ist von frühmorgens bis nach Mitternacht im Takt unterwegs. Einzelne Linien fahren

in einer Frequenz zwischen fünf und dreissig Minuten, je nach der Anzahl der zu befördernden Fahrgäste und je nach Wochentag und Uhrzeit.

Wie aber steht es mit dem öffentlichen Verkehr im Gebiet des Wiggertals, zwischen Aarburg und Luthern am Napf? Diese und weitere Fragen hat die Redaktion der «Heimatkunde Wiggertal» Daniel Meier gestellt. Daniel Meier ist dipl. Ing. ETH und lic. oec. HSG und heute Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Luzern.

Was ist der «öffentliche Verkehr» eigentlich? Was bedeutet der Begriff «öffentlicher Verkehr»?

Mit dem öffentlichen Verkehr ist der öffentliche Personenverkehr gemeint. Für den öffentlichen Personenverkehr sind die allgemeine Zugänglichkeit, der öffentlich kommunizierte Fahrplan und die Benutzung mit Kostenpflicht charakteristisch. Der öffentliche Personenverkehr wird in den Fernverkehr und den Regionalverkehr unterteilt. Der Fernverkehr (zum Beispiel Luzern–Sursee–Zofingen–Bern) muss finanziell selbsttragend sein, wohingegen der Regionalverkehr (etwa die einzelnen S-Bahn-Linien oder alle Postautolinien im Kanton Luzern) subventioniert wird. Das Angebot des Fernverkehrs wird von den SBB bestimmt, und das Angebot des Regionalverkehrs wird vom Bund und den Kantonen bestellt.

Verkehrsverbund Luzern

Der Verkehrsverbund Luzern existiert seit dem 1. Januar 2010 als öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit und ist aus dem Zusammenschluss des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr Luzern (öVL), der Geschäftsstelle Passepartout und der kantonalen Abteilung öV entstanden. Der Verkehrsverbund hat sämtliche Aufgaben dieser Stellen übernommen und bietet somit seine Dienstleistungen rund um den öV aus einer Hand an.

Welche gesetzlichen Grundlagen gibt es im Kanton Luzern, die das Grundangebot an «öffentlichem Verkehr» definieren?

Die Grundlagen für das Angebot im öffentlichen Verkehr werden im Gesetz und der Verordnung über den öffentlichen Verkehr definiert. Diese beiden gesetzlichen Grundlagen wurden 2009 total revidiert und sind seit dem 1. Januar 2010 in Kraft.

Wird der «öffentliche Verkehr» für die Bewohner eines Gebietes oder für den Tourismus geplant?

Bei der Angebotsplanung werden das Potenzial und die Nachfrage berücksichtigt. In diesem Zusammenhang ist es unerheblich, ob die Nachfrage von Arbeitnehmern, Pendlern, Schülern, Studierenden, Einkaufenden oder Touristen generiert wird. Trotzdem muss in der Angebotsplanung auf diese einzelnen Nachfragesegmente Rücksicht genommen werden, so sind zum Beispiel die Transportkapazitäten für Arbeitnehmer früher am Morgen zur Verfügung zu stellen als diejenigen für Touristen.

Kann eine Gemeinde vom «öffentlichen Verkehr» abgetrennt werden?

Sofern die tiefe Nachfrage und die verhältnismässig zu hohen Kosten für ein Angebot im öffentlichen Verkehr dies rechtfertigen, ist dies möglich. In der Praxis zeigt sich, dass nicht eine ganze

Gemeinde, sondern vielmehr Teilgebiete nicht mehr erschlossen werden. Jedoch sind aufgrund der Fusionen Gemeinden, gerade auch im ländlichen Raum, grösser geworden, und deshalb gibt es im Kanton Luzern nur eine einzige Gemeinde, die nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist, nämlich Pfeffikon.

Gibt es ein Recht, dass auch die abgelegenen Ortschaften von morgens sechs Uhr bis Mitternacht mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden?

Nein, diese gesetzliche Grundlage besteht nicht.

Bei welchen Buslinien im Napfgebiet und im Wiggertal ist die Nachfrage gestiegen? Welche Buslinien haben eine geringere Nachfrage?

Die Entwicklung während der letzten sechs Jahre war auf den meisten Buslinien rasant (vergleiche Tabelle S. 199, welche die Einsteigenden pro Buslinie und Jahr darstellt). So gibt es drei Linien (Ufhusen–Zell–St. Urban, Ebersecken–Dagmersellen und Zell–Hüswil–Luthern), bei denen sich in diesem kurzen Zeitraum die Nachfrage deutlich mehr als verdoppelt hat. Dann gibt es mehrere Buslinien, die mehrheitlich zwischen zwanzig und fünfzig Prozent zulegen konnten. Die einzige Buslinie, die einen leichten Rückgang hinnehmen musste, ist die Linie zwischen Hasle und Bramboden.

Die Zahlen zeugen von einer starken Nachfrage, die sich auch aufgrund des stark ausgebauten Angebots im Zusammenhang mit der Einführung der S-Bahn-Luzern und von Bahn 2000 entwickelt hat. Die einzelnen Buslinien wurden aufgrund teils umfangreicher Planungsarbeiten dem neuen Angebot angepasst. Diese Planungsarbeiten wurden gemeinsam mit den beteiligten Gemeinden, Schulen, Transportunternehmen sowie teilweise mit den Nachbarkantonen durchgeführt.

Welche Busse setzt ein Unternehmen auf einer Linie ein? Hat der Verkehrsverbund dabei ein Weisungsrecht? Wird auf umweltfreundliche Busse durch den Verkehrsverbund geachtet? Sind das Alter und der Zustand der Busse ein Thema, das der Verkehrsverbund beachtet?

Der Prozess läuft wie folgt ab: Der Verkehrsverbund Luzern bestellt bei den Transportunternehmen die Transportleistungen. Dabei gibt der Verkehrsverbund Luzern mittels Auflagen unter anderem vor, welche Russpartikelfilter eingesetzt werden sollen, wie gross die Werbefläche sein darf oder ob das Fahrzeug Niederflur-Einstieg haben muss. Sofern diese Auflagen auch umgesetzt werden, ist der Verkehrsverbund Luzern bereit, die entstandenen Mehrkosten mitzutragen. Im Weiteren bestehen in operativer Sicht für die einzelnen Transportunternehmen jedoch grosse Freiheiten, was gesetzgeberisch auch ganz bewusst gesucht worden ist. So ist die operative Verantwortlichkeit klar dem Transportunternehmen zugewiesen, und die Transportunternehmen können zum Beispiel ihre Busse innert acht bis

Linie	2005	2010	Abweichung in %
Willisau–Hergiswil–Hübeli	100 364	102 203	+ 1,83 %
Willisau–Nebikon–Altishofen	195 626	292 318	+ 49,42 %
Ebersecken–Dagmersellen	7 726	22 045	+ 185,33 %
Zell–Hüswil–Luthern	6 560	16 160	+ 146,34 %
Ufhusen–Zell–St. Urban	51 785	148 800	+ 187,34 %
St. Urban–Reiden–Zofingen	149 750	228 787	+ 52,78 %
Richenthal–Reiden–Zofingen	95 250	142 229	+ 49,32 %
Menznau–Menzberg	38 256	46 441	+ 21,39 %
Wolhusen–Romoos	80 231	100 710	+ 25,52 %
Hasle–Bramboden	8 195	7 954	– 2,94 %

zwölf Jahren abschreiben. Sie entscheiden jedoch grundsätzlich selber, wie und wann sie Ersatzbeschaffungen vornehmen.

Setzt der Verkehrsverbund die Haltestellen auf einer Buslinie fest?

Der Verkehrsverbund Luzern setzt die Haltestellen der Buslinien nur nach Rücksprache mit den beteiligten Gemeinden sowie dem Transportunternehmen fest. Es kann sogar vorkommen, dass gerade im städtischen Umfeld Quartiervereine sowie Kunden mit einbezogen werden. Erst im Dialog mit allen Beteiligten setzt sich erfahrungsgemäss die richtige Haltestelle durch.

Hat die Gemeinde oder der Bürger ein Recht, eine Haltestelle zu fordern?

Das Recht auf eine Haltestelle ist nirgends festgeschrieben. Es ist jedoch klar, dass bei entsprechender Nachfrage und einer akzeptablen Distanz zu den Nachbarhaltestellen die Situation vor Ort betrachtet wird und einer Einführung nichts im Wege steht. Unsere Erfahrungen zeigen jedoch, dass eher zu viele Haltestellen bestehen und demzufolge eher von einem Abbau an Haltestellen gesprochen werden muss.

Wer legt den Takt einer Buslinie fest?

Der Verbundrat des Verkehrsverbundes Luzern legt aufgrund von Angebotsstu-

fen den Takt einer Buslinie fest. Bestimmend für die Einreihung in die Angebotsstufen ist die Nachfrage und somit der Kostendeckungsgrad. Die Angebotsstufen sind in der Verordnung über den öffentlichen Verkehr geregelt.

Wer finanziert die Buslinien?

Grundsätzlich bezahlen alle Kunden mit ihrem gültigen Billett knapp fünfzig Prozent der Kosten des öffentlichen Verkehrs. Die übrigen fünfzig Prozent werden vom Bund, den Nachbarkantonen (falls eine Buslinie in einem anderen Kanton startet oder endet) und dem Verkehrsverbund Luzern bezahlt. Der Anteil des Verkehrsverbundes Luzern wird hälftig vom Kanton Luzern und hälftig von allen Gemeinden im Kanton Luzern getragen.

Gibt es eine Solidarität zwischen gut frequentierten Buslinien und schwach oder ganz schwach frequentierten Buslinien?

Nein, es gibt keine Quersubventionierung. Jede Buslinie hat einen eigenen Kostendeckungsgrad, den sie je nach Angebotsstufe erfüllen muss.

Auf allen Buslinien im Gebiet des Wiggertals verkehren mindestens vier Kurspaare pro Tag. Ist das gesetzlich geregelt?

Alle Linien des öffentlichen Verkehrs werden Angebotsstufen zugeordnet. Die Angebotsstufe 1 stellt die Grund-

versorgung in dünn besiedelten Gebieten mit geringer Nachfrage sicher; das Mindestangebot beträgt in dieser Angebotsstufe vier Kurspaare pro Tag. Dies ist – wie bereits dargelegt – in der kantonalen Verordnung über den öffentlichen Verkehr geregelt.

Im unteren Teil des Wiggertals hat Postauto Schweiz die Buslinien an die SBB und die BDWM¹ Transport AG verloren. Wie, wann und warum werden die Buslinien im Wiggertal durch den Verkehrsverbund ausgeschrieben?

Die kantonale Gesetzgebung sieht weiterhin Ausschreibungen von Transportleistungen vor. Die Ausschreibungsstrategie und die Planung der Ausschreibung erarbeitet aktuell der Verkehrsverbund Luzern in Zusammenarbeit mit dem Bund. Eine Ausschreibung von kantonsübergreifenden Buslinien wie denjenigen im unteren Wiggertal kann jedoch ausschliesslich zusammen mit dem Nachbarkanton Aargau durchgeführt werden. Der Kanton Luzern ist Besteller von lediglich einem Drittel der Busleistungen der SBB/BDWM im unteren Wiggertal.

Könnte es sein, dass Sparmassnahmen zu einem Zerfall des öffentlichen Verkehrs oder zu einem Abbau der Qualität der Linien führen könnten?

Es ist möglich, dass bei einem geringeren Mitteleinsatz sowohl die Qualität als auch das Angebot des öffentlichen

Verkehrs leiden werden. Die Herausforderung für alle Mitarbeiter des Verkehrsverbundes Luzern besteht darin, dass die Sparmassnahmen für die Kunden so weit wie möglich keine oder nur geringe negative Auswirkungen haben.

Was muss passieren, damit auch die Gemeinden in Randgebieten vom Verkehrsverbund weiterhin unterstützende und verbesserte Angebote im Linienverkehr erhalten?

Die Gemeinden können den Verkehrsverbund Luzern unterstützen, indem sie sich für die Förderung und Benutzung des öffentlichen Verkehrs in ihrer Gemeinde einsetzen. Dies können einfache begleitende Massnahmen sein wie etwa das Anbieten des Gemeinde-Generalabonnements, die aktive Parkplatzbewirtschaftung, öV-Aktionen, Informationen der Bevölkerung zum Angebot des öffentlichen Verkehrs, die Forderung bei den Veranstaltern nach öffentlichem Verkehr bei Grossanlässen, die Priorisierung von Bussen auf den Strassen, attraktive Bushaltestellen und Umsteigepunkte, und so weiter.

1 BDWM: Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden Transport AG

Adresse des Autors:
Hermenegild Heuberger-Wiprächtiger
Ober-Schachenmatt
6133 Hergiswil b.W.