

G E M E I N D E R A T

Bericht und Antrag

Nr. 1500
vom 14. März 2013
an Einwohnerrat von Horw
betreffend Planungsbericht öffentlicher Verkehr

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1 Vorbemerkungen

Sie haben uns folgende Postulate, die im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr in Horw stehen, zur Prüfung und Beantwortung überwiesen:

- Postulat Nr. 591/2007 von Hans-Ruedi Jung, CVP: Nachfrageorientiertes Buskonzept, eingegangen am 4. September 2007, überwiesen am 21. Februar 2008
- Postulat Nr. 620/2010 von Urs Rölly, FDP, und Mitunterzeichnenden: Buslinienverlängerung der Linie 4 bis Zihlmattweg / Kreisel Horwerstrasse, eingegangen am 24. März 2010, überwiesen am 29. April 2010
- Postulat Nr. 625/2011 von Ruth Strässle-Erismann, FDP, und Mitunterzeichnenden: Buslinie 21 – Viertelstundentakt über den Mittag, eingegangen am 13. Mai 2011, überwiesen am 16. Juni 2011
- Dringliches Postulat Nr. 631/2012 von Urs Rölly, FDP, und Mitunterzeichnende: Anbindung Bahnhof Horw an das Normalspurnetz der SBB für Personenzüge, eingegangen am 9. März 2012, überwiesen am 24. Mai 2012

In Anbetracht der sich in den nächsten Monaten abzeichnenden, teilweisen Neukonzeption des öffentlichen Verkehrs im Raum Luzern haben wir uns entschieden, die erwähnten parlamentarischen Vorstösse im Rahmen des vorliegenden Planungsberichts zu prüfen und zu beantworten.

Zu beachten gilt es im Weiteren, dass seit einigen Jahren der Verkehrsverbund Luzern (VVL; siehe Abschnitt 2.1.2 dieses Berichts) für das öV-Konzept im ganzen Kanton Luzern verantwortlich zeichnet. Wir verzichten deshalb auf eine eigene öV-Strategie und nehmen im 3. Abschnitt zum öV-Konzept des VVL Stellung.

Der vorliegende Planungsbericht beschränkt sich auf die allgemein zugänglichen Hauptträger des öffentlichen Verkehrs, das heisst auf Bahn und Bus.

2 Ausgangslage

2.1 Zuständigkeiten

2.1.1 Politik

Der Kanton (Regierungsrat und Kantonsrat) erteilt dem Verkehrsverbund Luzern den Leistungsauftrag und spricht den Rahmenkredit für den öffentlichen Verkehr.

Die Gemeinden sind zur Mitwirkung (Stellungnahme zu Fahrplänen, Kostenverteilungsschlüssel, Liniennführungen) eingeladen und bezahlen ihren Anteil an den Kosten des öV nach einem vordefinierten Verteilungsschlüssel.

2.1.2 Verkehrsverbund Luzern (VVL)

Der Verkehrsverbund definiert sich und seine Aufgaben wie folgt:

Der VVL 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.

Oberstes Organ des Verkehrsverbundes ist der Verbundrat, der für die strategische Führung verantwortlich ist. Er besteht aus sieben Mitgliedern, wovon drei Mitglieder vom Kanton und vier Mitglieder von den Gemeinden gestellt werden. Die operative und betriebliche Führung des Verkehrsverbundes Luzern ist in der Verantwortung des Geschäftsleiters und seinen neun Mitarbeitenden. Der Verkehrsverbund Luzern wurde 2010 mit dem neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) geschaffen. Mit folgenden Aufgaben befasst sich der Verkehrsverbund Luzern:

- Weiterentwicklung des Angebots im öffentlichen Verkehr
- Abschluss von Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen
- Festsetzung der Preise und des Sortiments der Passepartout-Fahrausweise
- Sicherstellung eines umfassenden Qualitätsmanagements
- Festlegung des Kostenverteilungs für die Gemeindebeiträge an den öffentlichen Verkehr
- Erteilung von Personenbeförderungsbewilligungen
- Durchführung des kantonalen Fahrplanverfahrens

2.1.3 Transportunternehmen

14 Transportunternehmen, wie Zentralbahn, SBB, VBL, Postauto und weitere, erbringen auf Stufe Produktion die vom Verkehrsverbund bestellten Leistungen.

2.2 Finanzierung

In den §§ 23 ff. des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) ist die Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs geregelt. Demnach tragen der Kanton und die Gemeinden nach Abzug allfälliger Programmbeiträge des Bundes nach § 26 Abs. 2 öVG und Beiträgen Dritter je die Hälfte

- der vom Bund für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr verfügbaren Beiträge;
- der Kosten der vom Kanton beschlossenen Infrastrukturmassnahmen nach § 17 Absatz 2 öVG mit Ausnahme der Darlehen und der Finanzierungsvorleistungen;
- der verbleibenden ungedeckten Kosten aus dem Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs (§ 19 öVG), der Beiträge an Tarifverbünde (§ 20 öVG) und der Kosten für weitere Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs (§ 21 öVG) sowie
- der Verwaltungskosten des Verkehrsverbundes Luzern (vgl. § 23 Abs. 1 öVG).

Ihren Anteil an den Kosten der vom Kanton beschlossenen Infrastrukturmassnahmen leisten die Gemeinden in Form eines Investitionskostenbeitrages, den der Verbundrat jährlich nach dem durchschnittlichen, im öV-Bericht ausgewiesenen Mittelbedarf festlegt (§ 23 Abs. 2 öVG).

Gemäss § 4 Abs. 20 des Reglements für den Verkehrsverbund Luzern legt der Verbundrat den jährlichen Kostenverteiler für die Gemeindebeiträge, die Höhe dieser Beiträge sowie den jährlichen Investitionskostenbeitrag der Gemeinden fest.

Der den Gemeinden zugeordnete Kostenanteil wird nach ihrem Verkehrsinteresse auf die Gemeinden aufgeteilt (§ 27 Abs. 1 öVG). Das Verkehrsinteresse bestimmt sich je zur Hälfte nach den gewichteten Haltestellenabfahrten des öffentlichen Personenverkehrs auf dem Gemeindegebiet und der Einwohnerzahl der Gemeinde (§ 27 Abs. 2 öVG). Die Gewichtung der Haltestellenabfahrten wird aus einem Verkehrsmittel- und einem Siedlungsgewicht errechnet (§ 17 Abs. 1 der Verordnung über den öffentlichen Verkehr [öVV]). Für die Berechnung der Grenzhaltstellen und des Siedlungsgewichts wurden im Fahrplanjahr 2013 die Einwohnerzahl 2012 und die Betriebszählung 2008 berücksichtigt. Für die Berechnung der Haltestellenabfahrten wurden

die veröffentlichten Angebote im Fahrplanjahr 2013 gezählt, für die Einwohnerzahl wurden die Angaben von LUSTAT für die mittlere Wohnbevölkerung im Jahr 2011 herangezogen.

Der Kostenanteil der Gemeinden (50 %) für den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs, für die weiteren Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und für den Aufwand des Verkehrsverbundes Luzern beläuft sich 2013 auf insgesamt 39,98 Millionen Franken. Für den Behindertenfahrdienst werden zusätzlich 0.5 Millionen Franken aufgewendet. Der daneben von den Gemeinden gemäss § 23 Abs. 2 öVG zu leistende Investitionskostenbeitrag, bestehend aus den öV-Investitionen und den Abgeltungen der Privatbahninfrastruktur, wurde 2013 aufgrund des absehbaren durchschnittlichen Mittelbedarfs (gemäss öV-Bericht) auf 7.5 Millionen Franken festgelegt.

Die definitive Kostenbeteiligung der Gemeinde Horw sieht 2013 wie folgt aus:

Haltestellenabfahrten:	1'301'605
Einwohnerzahl absolut:	13'607

Halber Prozentanteil aller Haltestellenabfahrten:	2.12 %
Halber Prozentanteil der Bevölkerung des Kts. Luzern:	<u>1.78 %</u>
Total Gemeindeanteil in %:	<u>3.91 %</u>

Anteil Betrieb öV und Aufwand VVL in CHF:	1.562 Millionen
Anteil am Behindertenfahrdienst in CHF:	0.019 Millionen
Anteil an den öV-Investitionen in CHF:	<u>0.293 Millionen</u>
Gesamttotal Kostenbeteiligung Horw:	<u>1.874 Millionen</u>

Im Budget 2013 der Gemeinde Horw:	1.863 Millionen
-----------------------------------	-----------------

2.3 Grundlagen der öV-Erschliessung von Horw

2.3.1 Bericht zur Neukonzeption der öV-Erschliessung der Gemeinde Horw 2008

Nachdem Sie im Jahr 2008 das Postulat Nr. 591/2007 entgegengenommen haben, beauftragten wir die Firma Albrecht, Kaufmann + Partner AG, Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Murbacherstrasse 19, 6003 Luzern, mit einem Bericht zur Neukonzeption der öV-Erschliessung der Gemeinde Horw. In diesem Bericht wurde wertvolle Grundlagenarbeit mit Bezug auf die Analyse des bestehenden Angebots, der zukünftigen Nachfrage und möglicher Erschliessungsalternativen geleistet. Im Hinblick auf die neue Aufgabenverteilung zwischen Kanton, Gemeinden, VVL und Transportunternehmen wurde keine der vorgeschlagenen Erschliessungsvarianten weiter verfolgt. Die Erkenntnisse aus dem Bericht der Firma Albrecht, Kaufmann + Partner AG sind jedoch teilweise in das spätere öV-Konzept des VVL (AggloMobil due) eingeflossen.

2.3.2 öV-Berichte des Kantons Luzern

Am 15. November 2011 verabschiedete der Regierungsrat des Kantons Luzern zuhanden des Kantonsrats den Planungsbericht B24 über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2012-2015. Der Bericht gibt Auskunft über die geplanten Infrastrukturvorhaben und Angebotsveränderungen, den Zeitpunkt ihrer Verwirklichung und die damit verbundenen Kosten. Mit diesem öV-Bericht verfügt der Kanton Luzern erstmals über ein Strategiepapier für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren. Nachstehend finden Sie die wichtigsten Aussagen des öV-Berichts.

Die Strategie baut auf folgenden langfristigen Erfolgspositionen auf:

- kurze und verlässliche Reisezeiten
- einfach benutzbar
- gute Servicequalität
- am Puls der Zeit
- preiswert und gepflegt

Die Strategie selbst umfasst die Leitidee, die Ziele und die strategischen Stossrichtungen. Die Leitidee beinhaltet folgende zwei Punkte:

- Bei Bahn und Bus werden das Platzangebot, die Zuverlässigkeit und die Rollmaterialqualität optimiert, soweit die Infrastruktur und die finanziellen Mittel dies zulassen.
- Für den etappenweisen Weiterausbau des Bahn- und Busangebots und die dafür notwendigen Infrastrukturbauten zwischen 2016 und 2030 werden die planerischen Grundlagen ausgearbeitet.

Daraus leiten sich folgende Ziele für die Jahre 2012 bis 2015 ab:

- Der Modalsplit* des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationsgürtel steigt von 16 auf 18 Prozent.
- Die planerischen Grundlagen für die langfristig kohärente Entwicklung des Bahn- und Busnetzes sind erarbeitet, konkrete Realisierungsetappen sind definiert.
- Für den Tiefbahnhof Luzern liegt ein ausgearbeitetes Bauprojekt vor.
- Die Kundenzufriedenheit steigt von 75 auf 76 Punkte.
- Die Kantons- und die Gemeindebeiträge entwickeln sich im Rahmen der Finanzvorgaben.
- Der Kostendeckungsgrad verbessert sich von 47 auf 50 Prozent.

(* Modalsplit = Anteil der jeweiligen Verkehrsträger (öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, motorisierter Individualverkehr etc. am gesamten Personenverkehr))

Mit den strategischen Stossrichtungen schliesslich wird aufgezeigt, auf welchen Wegen die Ziele erreicht werden sollen. Im Zentrum steht dabei die Weiterentwicklung des Angebots.

Insgesamt werden mit der im öV-Bericht 2012 bis 2015 verankerten Strategie die erforderlichen Grundlagen für die mittel- und langfristige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und damit auch zur Bewältigung des erwarteten Verkehrswachstums im Kanton Luzern geschaffen

Zurzeit befindet sich der zweite öV-Bericht 2014-2017 des Kantons Luzern in der Vernehmlassung. Details zu den Vernehmlassungsunterlagen erhalten Sie unter folgendem Link:
http://www.lu.ch/index/bau_umwelt_wirtschaft/buwd_vernehmlassungen.htm

2.4 öV-Konzept des Verkehrsverbundes 2012

Das öV-Konzept des VVL für die Stadt und die Agglomeration Luzern nennt sich AggloMobil due. AggloMobil due soll in den nächsten ÖV-Bericht des Kantons aufgenommen werden. Dieser ÖV-Bericht ist dem Kantonsparlament im Sinne eines Strategiepapiers alle zwei Jahre vorzulegen. Der VVL fasst das öV-Konzept wie folgt zusammen:

AggloMobil due ist ein öV-Konzept, welches langfristig die Attraktivität des öV-Systems in der Agglomeration Luzern erhöht. Dieses Angebotskonzept setzt auf die konsequente Abstimmung von S-Bahn und Buslinien, grössere Fahrzeuge, öV-Bevorzugung sowie neue Direktverbindungen. Die Hauptmerkmale des Konzepts sind folgende:

- Erhöhung Kundennutzen
- 30 Prozent mehr Kapazität im öV
- öV-Netz mit besserer Verknüpfung von Bus und S-Bahn
- Neue Direktverbindungen (Tangentiallinien)
- Kürzere Reisezeiten
- Steigerung der Zuverlässigkeit
- Erhöhung der Betriebskosten um rund 9,3 Mio. Franken
- Infrastrukturkosten (Bushub, Fahrleitungen) von rund 30 Mio. Franken
- Attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis
- Umsetzbar, aufwärtskompatibel und breit abgestützt

Kosten, Finanzierung

Das vollständige Konzept weist eine gestaffelte Erhöhung der jährlichen Betriebskosten von 9.3 Mio. Franken aus. Im Schlussbericht sind eine zeitliche Etappierung (aufgrund der aktuellen Planungen im Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation, AP LU 2G) sowie neu eine modulare Aufteilung aufgezeigt. Die Umsetzung ist abhängig von verschiedenen Faktoren, insbesondere den finanziellen Rahmenbedingungen, notwendigen Bewilligungsverfahren von Infrastrukturprojekten, Beteiligung von Bund (AP LU 2G), Sparmassnahmen von Bund, Kanton und Gemeinden etc.

Die Entwicklungen der Abgeltung sowie der Finanzierung werden im nächsten öV-Bericht 2014- 2017 aufgearbeitet und aufgezeigt. Sämtliche Kosten für den schrittweisen Ausbau von AggloMobil due sind in der Finanzplanung des Verkehrsverbundes Luzern berücksichtigt.

Umsetzung, Modulbeschreibung

Basismodul

Das zentrale Basismodul enthält sämtliche Pfeiler von AggloMobil due (öV-Verknüpfungspunkt Ebikon, grössere Fahrzeuge mit Doppelgelenkbussen bis Ebikon, neue Tangentiallinien 3 Kriens-Emmenbrücke und 18 Littau-Ebikon sowie die Anpassung auf der Linie 19 Bahnhof-Kantonsspital). Das Modul gilt als Kernelement des Konzepts und kann nicht weiter unterteilt werden. Damit kann in sämtlichen Korridoren die Kapazität im öV merklich erhöht werden. Sehr viele Kunden profitieren von neuen Angeboten, Vernetzungen und grösseren Fahrzeugen. Zur Unterstützung des Basismoduls dienen die drei Verstärkungsmodule.

Verstärkungsmodul Süd

Das Gebiet Luzern Süd soll aufgewertet werden, indem die Buslinien an die neuen öV-Verknüpfungspunkte Horw und Kriens Matenhof angebunden werden. Dieses Modul ist im Zusammenhang und als Ergänzung zur Angebotsverbesserung der S-Bahn mit der Tieflegung Zentralbahn zu sehen.

Verstärkungsmodul Nord

Mit dem neuen Seetalplatz entsteht in den nächsten Jahren ein neuer Bushub in Emmenbrücke mit optimalen öV-Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn. Mit dem Verstärkungsmodul Nord werden sämtliche Buslinien gemäss Konzept an diesem Verknüpfungspunkt ausgerichtet und angebunden.

Verstärkungsmodul Zentrum

Im Zentrum sind verschiedene Angebotselemente vorgesehen, welche zur besseren Anbindung des Zentrums, aber auch zur Verstärkung der vorstehenden zwei Module gelten. Dabei handelt es sich um die Linienkonzepte in Luzern Ost (Linien 26 und 73) sowie die Taktanpassungen auf diversen Linien im Zentrum.

Umsetzung und weiterführende Planungen

Das Konzept AggloMobil due stellt einen Endzustand dar. Die Umsetzung der einzelnen Elemente kann "elastisch" und variabel vorgenommen werden. Dies in Abhängigkeit zu den finanziellen Vorgaben und Rahmenbedingungen, Infrastrukturvorhaben und Projekten, Bewilligungsverfahren etc.

Im Schlussbericht AggloMobil due wird aufgezeigt, welche weiterführenden und vertieften Abklärungen noch vorgenommen werden müssen. Beispiele hierfür sind Abklärungen zur Linienführung in Adligenswil und Buchrain, zum Angebot der Ortsbusse in Horw und Kriens, Detailabklärungen zum Endpunkt der neuen Linie 3 in Kriens, Detailkonzept zur Linienverknüpfung Rain-Rothenburg, vertiefte Analyse und Konzept bei Erschliessungslücken in der Stadt Luzern etc.

Die Verkehrsproblematik im Zentrum soll im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts behandelt werden, mit dem Ziel, die Probleme mindestens teilweise zu entschärfen. Dazu gehören beispielsweise die Fragen der Haltestellenanordnung im Bereich Pilatusplatz, die Busbevorzugung und auch die Organisation auf dem Bahnhofplatz Luzern. Aufgrund des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern könnten sich für das Bussystem neue Möglichkeiten ergeben, so etwa für die Durchbindung von Linien zu Durchmesserlinien (Linien 20-24 oder 14-31). Das Hauptziel besteht darin zu eruieren, mit welchen Massnahmen die Zuverlässigkeit und Stabilität des Bussystems im Stadtzentrum verbessert werden kann.

Gestützt auf den öV-Bericht des Kantons Luzern hat der Verbundrat des VVL am 24. August 2012 das öV-Konzept **AggloMobil due** verabschiedet.

Im Anhang 1 finden Sie das Kapitel 9 aus dem Konzept AggloMobil due für den "Korridor Süd (Horw)", das die zukünftige öV-Erschliessung der Gemeinde Horw skizziert. Den vollständigen Bericht "ÖV-Konzept AggloMobil due" finden Sie unter www.verkehrsverbund.ch. Zu ergänzen ist, dass der VVL entgegen dem Konzept, aber in Übereinstimmung mit uns, von der vorgeschlagenen Weiterführung der Linie 16C in den Ortsteil Winkel absieht. Die Begründung dazu finden Sie im Abschnitt 3.2 des vorliegenden B+As.

3 Würdigung

3.1 Bahnangebot

Nicht Teil des Konzeptes AggloMobil due ist das Bahnangebot in Horw. Dennoch ist die Taktfrequenz auf den S-Bahnlinien S4 und S5 der Zentralbahn für ein optimales Angebot an ÖV von entscheidender Bedeutung. Ab 2014 halten die Züge in Horw im integralen Viertelstundentakt, was einer massiven Verbesserung des Angebots gegenüber heute gleichkommt.

3.2 Angebot "Korridor Süd (Horw)"

Wir begrüssen die grundsätzliche Stossrichtung des Konzeptes AggloMobil due. Es befürwortet namentlich den Weiterausbau des Busangebotes mit den dargelegten 4 Pfeilern Verknüpfung S-Bahn-Bus, Einsatz grösserer Fahrzeuge, Vernetzung durch Tangentiallinien und Busbevorzugungsmassnahmen. Eine qualifizierte Aussage über das ganze Netz kann derzeit jedoch nicht abschliessend gemacht werden. Ob die Fahrgäste die gewonnenen Vorteile der neuen Verbindungen nutzen werden, wird die Erfahrung zeigen. Die Umsteigeknoten und Linienführungen müssen ansonsten rasch noch attraktiver und kundenfreundlicher gestaltet werden. Für Horw vorteilhaft ist, dass am Bahnhof ein eigentlicher Bushub entstehen soll. Das heisst, dass dort die Angebote von Bahn und Bus sowie von Buslinie zu Buslinie optimal aufeinander abgestimmt werden. Der Bahnhof Horw wird zu einem der Dreh- und Angelpunkte im ÖV-Netz der Agglomeration.

Nachstehend unsere Beurteilung bezogen auf die einzelnen Angebote:

Linie 7

Die Endstation Buslinie 7 "Biregg" erfährt keine Veränderung. Das bestehende Angebot bleibt erhalten.

Linie 16

Die neue Linienführung der Linie 16 halten wir unter den gegebenen Umständen für vertretbar. Die Änderungen der Linie 16 stehen in einem engen Zusammenhang mit der Neukonzeption der Linien 16B und 16C.

Linie 16B

Wir begrüßen den Konzeptvorschlag für die Linie 16B. Als Zubringer zur Zentralbahn wird sich diese schnelle Tangentialverbindung bewähren. Gegebenenfalls ist die Endstation dieser Linie auf dem Bahnhofplatz Horw vorzusehen (nicht Horw Zentrum).

Linie 16C (Ortsbuslinie)

Positiv zu würdigen ist, dass mit dem neuen Ortsbus weiterhin das Quartier Spitz bedient wird und mit der neuen Linie weitere Siedlungen angefahren werden können. Als Endpunkt der Linie ist vorläufig Horw Zentrum vorgesehen. Auf eine Weiterführung ins Quartier Winkel, wie ursprünglich angedacht, wird aus nachstehenden Gründen verzichtet. Der VVL verfolgt bezüglich neuen Ortsbusangeboten folgende Grundsätze:

Angebote für Quartierserschliessungen werden durch den Verkehrsverbund nur dann mitgetragen und mitfinanziert,

- wenn aufgrund des Nachfragepotenzials im Erschliessungsgebiet ein integraler 30-Min.-Takt gerechtfertigt werden kann oder
- wenn die Linie massgeblich auch andere Aufgaben wie Zubringerfunktion zur S-Bahn wahrnimmt oder
- wenn die durchschnittliche Auslastung und der minimale Kostendeckungsgrad gewisse Minimalwerte erfüllt.

Mit diesen Überlegungen müssen – aus Sicht des Verkehrsverbunds – gewisse Gebiete hauptsächlich aus einer kommunalen Optik betrachtet werden, mit entsprechender Finanzierung.

Wir sind übereinstimmend mit dem Verkehrsverbund der Ansicht, dass keine der oben genannten Bedingungen mit einem Busangebot von und zum Winkel erfüllt werden kann.

In letzter Zeit und in Zukunft werden vor allem die Ortsteile Ennethorw, "horw mitte", Stirnrüti, Felmis und Oberrüti wachsen und sich weiter entwickeln. Anstelle der Winkel-Erschliessung, sollte deshalb geprüft werden, einen Ortsteil mit bedeutend mehr Einwohnern und Frequenzen mit der Ortsbuslinie 16C zu erschliessen.

Mittelfristig zu prüfen ist auch eine bessere Anbindung des Hauses für Betreuung und Pflege Kirchfeld an den öffentlichen Verkehr während den Besuchszeiten. Die aktuelle Strasseninfrastruktur lässt jedoch derzeit keine einfache Verknüpfung mit bestehenden oder künftigen Buslinien zu. Diesbezüglich sind noch weitere, vertiefte Abklärungen zu treffen.

Linie 20

Der Verzicht auf den Seitenast Technikumstrasse ist, im Lichte der deutlich verbesserten S-Bahn-Halte am Bahnhof Horw, vertretbar. Zusätzlich wird damit die Endstation Ennethorw, die am Rande eines stark wachsenden Quartiers liegt, häufiger bedient.

Linie 31 bzw. 21

Die Durchbindung der Linie 21 mit der Linie 31 hat sich bewährt. Einzelne Fahrgäste beanstandeten die oft längere Wartezeit im Bus an der Haltestelle Pilatusmarkt. Der Linienendpunkt liegt neu beim Bushub Bahnhof Horw. Damit sollte es möglich sein, die unvermeidliche Wartezeit (Puffer) auf das Bahnangebot abzustimmen. Die neue, gestreckte Route via Arsenalstrasse wird den Zeitdruck auf dieser Linie etwas mindern.

3.3 Kosten

Jährliche Effizienzsteigerungen, anhaltendes Nachfragewachstum und Preisanpassungen sind nötig, damit die Weiterentwicklung des ÖV im Kanton Luzern finanziert werden kann. Die derzeitigen Prognosen des Verkehrsverbundes lassen diesbezüglich eine gute Entwicklung erwarten.

Der VVL schätzt, dass die Kosten der Konzeptanpassungen und Linienveränderungen (ohne Infrastrukturanpassungen) 2014 um 1.008 Millionen Franken, 2016 um weitere 1.568 Millionen Franken und 2018 nochmals um 0.492 Millionen Franken steigen werden. Der Kostendeckungsgrad beträgt heute in der Agglomeration über alle Linien 60 %. Unter Annahme dieses Kostendeckungsgrades werden die Kosten des öV-Angebots, die durch die öffentliche Hand zu finanzieren sind, bis 2018 also jährlich wiederkehrend um total 3.9 Millionen Franken. Der Anteil der Gemeinde Horw wird unter gleichbleibenden Voraussetzungen (gewichtete Haltestellenabfahrten und Einwohnerzahl; Kostenbeteiligung von 3.91 %) bis ins Jahr 2018 um ca. 76'000.00 Franken ansteigen.

Die Kosten der Infrastrukturanpassungen (Fahrleitungen und Bushub) gemäss den Agglomerationsprogrammen Luzern 1. und 2. Generation werden für die Jahre 2015-2018 auf total 30.3 Millionen Franken geschätzt. Dies entspricht dem bereits heute den Gemeinden für die Infrastrukturkosten in Rechnung gestellten Betrag von jährlich 7.5 Millionen Franken (Anteil Gemeinde Horw: 292'961.00 Franken; siehe Abschnitt 2.2 des vorliegenden B+As).

3.4 Finanzierung

Heute werden die Gesamtaufwendungen des gesamten Verkehrsverbundsgebietes zu 50 % über die Erlöse gedeckt. Die öffentliche Hand finanziert die restliche Hälfte. An den Abgeltungen beteiligen sich die Nachbarkantone mit 33 % und der Bund mit 20 %. Die restlichen 47 % werden nach heutigem Finanzierungsmodell je zur Hälfte vom Kanton Luzern und von den Gemeinden getragen. Am Agglomerationsverkehr im engeren Sinne beteiligen sich allerdings weder der Bund (nur Mitfinanzierung des Regionalverkehrs) noch die Nachbarkantone. Die Restkosten des Agglomerationsverkehrs im engeren Sinne werden demnach ausschliesslich vom Kanton Luzern und den Luzerner Gemeinden getragen.

Der Verkehrsverbund geht davon aus, dass durch die starke Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in der Agglomeration Luzern die Nachfrage nach öV-Dienstleistungen steigt. Aufgrund dieses Nachfragezuwachses geht der VVL von Mehrerlösen aus, die es ermöglichen sollten, weiterhin die Hälfte der gesamten öV-Aufwendungen im Verbundsgebiet zu decken.

Die Finanzierung der Infrastrukturkosten erfolgt ebenfalls je hälftig durch Kanton und Gemeinden, wobei auch noch Bundesbeiträge in derzeit unbekannter Höhe zu erwarten sind.

3.5 Umsetzung

Im Anhang 2 finden Sie die Umsetzungstabelle mit sämtlichen Elementen wie Rollmaterial, Angebot und Infrastruktur. Gezeigt werden ein geplanter Umsetzungszeitpunkt sowie die dafür notwendigen Schritte bis zur Umsetzung. Zu beachten ist, dass die Umsetzung stark von äusseren Faktoren, wie finanzielle Rahmenbedingungen und Finanzvorgaben (Sparaufträge der öffentlichen Hand), Bewilligungsverfahren bei Infrastrukturvorhaben, der Abstimmung zwischen Strassen- und öV-Projekten etc. Die Umsetzungstabelle zeigt eine gewisse Etappierung bei der Umsetzung des Konzeptes AggloMobil due. Eine weitere Etappierung ist möglich. Angebotserweiterungen und die dazu gehörenden Infrastrukturanpassungen sollen jedoch möglichst synchron realisiert werden.

4 Beantwortung der überwiesenen Postulate des Einwohnerrates

4.1 Postulat Nr. 591/2007 von Hans-Ruedi Jung, CVP: Nachfrageorientiertes Buskonzept

Am 4. September 2007 ist von Jung Hans-Ruedi, CVP, folgendes Postulat eingereicht worden:

"Die Gemeinde Horw ist mit mehreren Buslinien (Nrn. 20, 21, 7, 16 und 31) recht gut erschlossen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 konnte das Angebot wesentlich ausgebaut werden. Im Alltag zeigt sich jedoch, dass es bei den Linienführungen, Fahrplänen und Fahrzeugeinsätzen von und nach dem Zentrum von Horw an einem befriedigenden Konzept mangelt. Vor allem wird der Eindruck erweckt, als ob man zum Teil das Angebot mehr nach den technisch nächstliegenden Lösungen als nach den effektiven Kundenbedürfnissen ausgerichtet hat. Auch mit der Neuerschliessung von bestehenden oder im Wachsen begriffenen Quartieren scheint nicht der Weisheit letzter Schluss gefunden worden zu sein.

Ich bitte deshalb den Gemeinderat, von Verkehrsfachleuten ein Buskonzept ausarbeiten zu lassen, das, neben der generellen Überprüfung des Horwer Busangebots auf seine Nachfrageorientiertheit, u.a. folgende Schwerpunkte zu berücksichtigen hat:

- Linienführung der Buslinie 20 ab Haltestelle Spier
- Linienführung der Buslinie 21 ab Haltestelle Stegen
- Linienführung der Buslinie 16 innerhalb der Gemeinde Horw
- Nutzlose Wartezeit des Busses 31 bei der Haltestelle Horw Zentrum
- Erschliessung bisher unerschlossener Quartiere
- Erschliessung der Neubaugebiete ESP Bahnhof und Ennethorw
- an die Kundenfrequenzen angemessene Busgrösse, vor allem nachts.

Ich ersuche den Gemeinderat im Weiteren, dieses Buskonzept als Grundlagenpapier für seine Verhandlungen mit dem "Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern" (ÖVL) und den verschiedenen Leistungserbringern zu verwenden."

Der vorliegende Planungsbericht in Verbindung mit dem darin erläuterten Buskonzept Agglo-Mobil due entspricht der Forderung des Postulats. Wir beantragen Ihnen, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

4.2 Postulat Nr. 620/2010 von Urs Röllli, FDP, und Mitunterzeichnenden: Buslinienverlängerung der Linie 4 bis Zihlmattweg / Kreisel Horwerstrasse

Am 24. März 2010 ist von Röllli Urs, FDP, und Mitunterzeichnenden, folgendes Postulat eingereicht worden:

Mit der Bautätigkeit auf der Luzerner Allmend ergeben sich neue verkehrstechnische Konstellationen. Im Bereich Zihlmattweg entstehen neben dem neuen Fussballstadion neue Wohneinheiten und Sportanlagen u.a. Hallenbad. Die Inbetriebnahme von Fussballstadion, Hallenbad, Wohnhäusern, Messeplatz und Tieferlegung Zentralbahn erstreckt sich vom Februar 2011 bis anfangs 2014.

Die Buslinie 20 weist bereits heute eine gute bis sehr gute Auslastung (tlw. Überlastung) auf; u.a. aufgrund der Aufhebung Linienführung Bus Nr. 5 bis Allmend. Mit den neuen Sportanlagen und Wohnbauten muss mit einer erheblich grösseren Zahl Fahrgästen auf dieser Linie gerechnet werden, trotz neuer S-Bahn-Haltestelle der Zentralbahn im Bereich der ehemaligen Busendstation Nr. 5.

Mit einer Linienverlängerung der Buslinie 4 bis Kreisel "Zihlmattweg" in der Horwerstrasse könnte die Linie 20 entlastet werden. Zudem wäre das auch eine direkte Anbindung des Biregg-Quartiers zum Dorf-Zentrum Horw mit dem öffentlichen Verkehr (Verbindung für die Schüler an die Horwer Schulen) durch eine direkte Umsteigemöglichkeit auf die Linie 20. Eine zusätzliche Erschliessung für das Hallenbad könnte auch im Interesse der Stadt Luzern sein.

Im Sinn einer zukunftsorientierten Planung bitte ich den Gemeinderat, die entsprechenden Abklärungen betreffend Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit in Angriff zu nehmen bzw. die Buslinienverlängerung umzusetzen.

Im Hinblick auf die aktuelle Bau- und Planungsphase danke ich dem Gemeinderat für eine prompte Behandlung dieses Postulats.

Zum Postulat nehmen wir, nach Rücksprache mit den VBL, wie folgt Stellung:

Für die kurz- bis mittelfristige Angebotsentwicklung hat der Verkehrsverbund Luzern das öV-Konzept "AggloMobil due" (AM2) erstellt. Dieses Konzept wird nun schrittweise bis 2018 umgesetzt. Darin ist vorgesehen, die Linie 4 neu mit grösseren Gelenktrolleybussen zu betreiben. Die Idee der Verlängerung bis Horwerstrasse/Zihlmattweg wurde diskutiert und wird jedoch lediglich als eine mittel- bis langfristig Perspektive gesehen. Insbesondere möchte man bis ins Jahr 2018 den Ausbau der Fahrleitung ins Rontal sowie Pilatusplatz/Linie 3 forcieren.

Die Kosten für den Bau eines Kilometers Trolleybus (Fahrleitung und Energieversorgungsanlagen) belaufen sich auf rund 2.2 Mio. Franken. Die Distanzen Haltestelle Hubelmatt – Haltestelle

Zihlmattweg und Haltestelle Zihlmattweg - Bahnhofstette Mattenhof betragen je ca. 1 km. Es wäre demnach mit mindestens 4.4 Mio. bzw. 8.8 Mio. Franken Investitionskosten zu rechnen.

Wichtig bei Trolleybusausbauten ist, dass die Betriebskosten in einem guten Verhältnis zu den Erlösen stehen. Die Betriebskosten werden massgebend von der Umlaufzeit und dem Fahrplanakt beeinflusst. Bei der Umstellung der Linie 4 auf Gelenktrolleybusse im 10-Minutentakt entstehen wirtschaftliche Fahrzeugumläufe. Die zusätzlichen Betriebskosten einer verlängerten Linie 4 müssten zuerst noch abgeschätzt werden, jedoch ist klar, dass (im Vergleich zum angestrebten Betriebszustand 10-Minutentakt) ein zusätzliches Fahrzeug benötigt würde.

Der Verkehrsverbund Luzern plant und bestellt den öffentlichen Verkehr. Wenn die Gemeinde Horw zur besseren Anbindung des Quartiers Biregg und anstelle des Schulbusses Biregg den Ausbau der Linie 4 bezahlen will, wären die Verhandlungen mit dem VVL zu führen. Neben den Investitionskosten sind jedoch die Betriebskosten massgebender. So werden die ungedeckten Betriebskosten vom VVL getragen und durch Bund, Kanton und Gemeinden finanziert. Das voraussehbare schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis, namentlich bei einer Verlängerung der Linie 4 bis zur Bahnhofstette Mattenhof, lässt diesbezüglich keine positiven Prognosen erwarten.

Durch die Einführung des Viertelstundentakts der Zentralbahn (2013/2014) wird erwartet, dass mehr Personen von der Linie 20 auf die Bahn umsteigen. Zudem ist angedacht, auf den nächsten Fahrplanwechsel die Buslinien 16, 21, und 31 besser auf die Bahn auszurichten. Wie sich diese Angebotsentwicklungen genau auf die Nachfrage der Linie 20 auswirken, ist noch ungewiss. Das Postulat bezieht sich auf eine Entlastung der Linie 20. Diesbezüglich empfehlen die VBL, eine Neubeurteilung der Belastung der Linie 20 nach dem nächsten Fahrplanwechsel vorzunehmen, da sich das öV-Angebot im Raum Horw massiv verändern wird.

Aus oben genannten Gründen sehen wir kaum eine Möglichkeit, die Trolleybuslinie 4 in absehbarer Zeit zu verlängern. Wir beantragen Ihnen, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

4.3 Postulat Nr. 625/2011 von Ruth Strässle-Erismann, FDP, und Mitunterzeichnende: Buslinie 21 – Viertelstundentakt über den Mittag

Am 13. Mai 2011 ist von Strässle-Erismann Ruth, FDP, und Mitunterzeichnenden folgendes Postulat eingereicht worden:

Die Linie 21 verbindet das Dorf mit den Weilern Kastanienbaum, St. Niklausen bis hin zum Bahnhof. Am Morgen von 6.00 bis 8.00 Uhr und am Nachmittag/Abend von 16.00 bis 19.00 Uhr fährt der Bus werktags im Viertelstundentakt.

Viele Eltern warten am Mittag vor den Schulhäusern, um ihre Kinder mitzunehmen. Die Zeit mit dem Bus ist oft zu knapp, und beim Verpassen muss eine halbe Stunde gewartet werden. Dies betrifft nicht nur Schüler und Personen von Horw, sondern auch jene von der Stadt.

Personen, die sich über den Mittag von uns nach Horw bewegen, bekommen die Möglichkeit, den vollen Bussen mit Schulkindern am Mittag auszuweichen.

Eine weitsichtige Planung drängt sich auf, sind doch im Zonenplan zwei grössere Landstücke in Bauland umgezont worden. Dort werden wiederum Personen/Familien wohnen, die Verkehr verursachen und den Bus benützen. Um den Abhol- und Bringdienst grundsätzlich zu entlasten, würde es viel nützen, wenn die Buslinie 21 werktags von 11.30 bis 13.30 Uhr ebenso den Viertelstundentakt anbietet.

Diverse Strassenabschnitte sind bereits für einen adäquaten Ausbau beschlossen und werden in Bälde umgesetzt. Bei der Planung wurde Wert darauf gelegt, dass die Busse kreuzen können.

Daher bitten wir den Gemeinderat, sich diesem Anliegen (Viertelstundentakt über den Mittag) anzunehmen, und dies bei den entsprechenden Stellen einzubringen um in nützlicher Frist umzusetzen.

Zum Postulat nehmen wir wie folgt Stellung:

Wir haben von den Verkehrsbetrieben Luzern VBL eine Kostenschätzung für den Viertelstundentakt über den Mittag auf der Buslinie 21 machen lassen.

Die Kostenschätzung der vbl hat eine Genauigkeit von +/- 20 Prozent. Damit die VBL die Leistungselemente (Personalaufwand und Kilometer) berechnen konnten, haben sie einen provisorischen Fahrplan mit Einbezug der Linie 31 erstellt (betriebliche Verknüpfung). Damit die Linie 21 vom Bahnhof Luzern zum Pilatusmarkt (bzw. ab 2014 bis zum Bahnhof Horw) während dem Mittag im Viertelstundentakt gefahren werden kann, müssen in der angefragten Zeit zwei zusätzliche Normalautobusse eingesetzt werden. Der provisorische Fahrplan sieht folgendes Zusatzangebot der Linie 21 vor:

- Abfahrten ab Pilatusmarkt ab (zusätzlich)
11:28 / 11:43 / 11:58 / 12:13 / 12:28 / 12:43 / 12:58 / 13:13 / 13:28
- Abfahrten ab Bahnhof Luzern ab (zusätzlich):
11:30 / 11:45 / 12:00 / 12:15 / 12:30 / 12:45 / 13:00 / 13:15 / 13:30
- Einsatz von Montag bis Freitag, ohne allg. Feiertage
- Einsatz von modernen Normalautobussen mit Niederflureinstieg

Kostenschätzung Angebotsausbau (+/- 20 Prozent)

Mo-Fr L21/31	Bisher (Tag)		Neu (Tag)		Differenz (Standardjahr)		Schätzung Mehrkosten (+/- 20 Prozent)
	Einsatzzeit (min)	Km	Einsatzzeit (min)	Km	Einsatzzeit (h)	Km	2012 in Fr. (ohne MwSt.)
	6039	1725.853	6328	1829.664	1191	25'640	107'700.00

Zur ergänzenden Information: Auf der Strecke zwischen Langensand und Hofrütli wurden 2011 an Werktagen über die ganze Betriebszeit im Durchschnitt total 697 einsteigende und 790 aussteigende Personen gezählt. Diese Personen wurden auf je 43 Kursen in beiden Richtungen befördert.

Gemäss Aussagen des Betriebsleiters der VBL wäre es günstiger, für die Schülerinnen und Schüler den Schulbus Biregg am Mittag einen zusätzlichen Kurs ins Quartier Stutz und zurück fahren zu lassen, als das Linienbusangebot auszubauen.

Sollte dennoch die Absicht bestehen, das Linienbusangebot auszubauen, müsste wiederum der Verkehrsverbund frühzeitig miteinbezogen und dessen Zustimmung zur Mitfinanzierung erwirkt werden. Im ÖV-Konzept AggloMobil due ist auf der Linie 21 der Viertelstundentakt über den Mittag nicht vorgesehen. Der Verkehrsverbund ist der Ansicht, dass das Angebot, unter Berücksichtigung von AggloMobil due, richtig und momentan ausreichend ist. Es bestehen demnach und in Anbetracht der doch recht hohen Kosten kaum Aussichten, dass in absehbarer Zeit dem Begehren der Postulantin entsprochen werden kann.

Wir beantragen Ihnen deshalb, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

4.4 Dringliches Postulat Nr. 631/2012 von Urs Röllli, FDP, und Mitunterzeichnenden: Anbindung Bahnhof Horw an das Normalspurnetz der SBB für Personenzüge

Am 9. März 2012 ist von Röllli Urs, FDP, und Mitunterzeichnenden, folgendes Postulat eingereicht worden:

Die Gemeinde bzw. der Bahnhof Horw verfügt bereits über die Erschliessung der Normalspur als Gleisverbindung zwischen Luzern und Horw. Dieses wird zurzeit ausschliesslich für den Güterverkehr (Anschlussgleis Sand + Kies AG) genutzt.

Horw bietet sich somit die einmalige Gelegenheit, dass Züge ab Horw direkt über andere Normalspurlinien geleitet werden können (je nach Fahrplankonstellation im Bahnhof Luzern).

Im Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd mit den 3 Haltestellen Horw, Kriens Mattenhof und Luzern Allmend (ab 09.12.12) und des neuen Doppelspurtunnels ist somit eine Grundvoraussetzung für einen noch attraktiveren ÖV geschaffen worden. Aufgrund des sich verzögernden Doppelspurausbaus ab Kantonsgrenze nach Hergiswil ist anscheinend ein integraler Taktfahrplan vorläufig nicht gewährleistet. Aufgrund der getätigten Investition von Luzern (Kanton, Stadt & Gemeinden) ist eine Optimierung der Infrastrukturauslastung anzustreben.

Im Zusammenhang mit dem aktuellen Infrastrukturausbau "Tieferlegung Zentralbahn" und der vorzeitigen Inbetriebnahme per 09.12.12, bitte ich den Gemeinderat folgenden Punkt zu prüfen:

- Klärung der Machbarkeit bezüglich fahrplanmässigen Normalspurpersonenzügen von und nach Horw bei den entsprechenden Stellen (u.a. Verkehrsverbund Luzern)
- Aufzeigen der möglichen Kosten für die Gemeinde Horw (z.B. Perron etc.)

Für die Bearbeitung der erwähnten Punkte danke ich bestens.

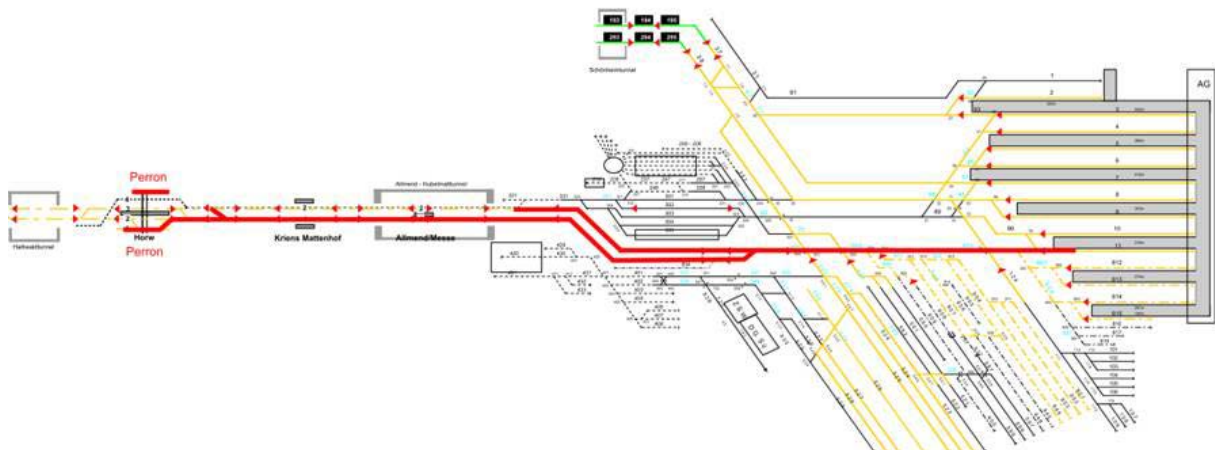
Wir haben bei der zuständigen Stelle der Zentralbahn (zb) die notwendigen Erkundigungen eingeholt. Sie finden die sinngemässe Antwort der zb nachstehend:

Die Ausbauten müssten sich so gestalten, dass die ganze Doppelspur mit normalspurigen Fahrzeugen befahren werden könnte, inkl. Anpassung der Infrastruktur für die betrieblichen Abläufe und für die Kunden (Perrons).

Weiter ist die Zufahrt aus der Normalspur zu betrachten, welche in der nachstehenden Skizze mit einem Perron erschlossen ist. Ob dies überhaupt so möglich sein wird, müsste die SBB Personenverkehr und Infrastruktur beurteilen.

Dies ergäbe mindestens folgende Bedingungen, welche zu erfüllen wären:

- Perronerschiessung Luzern mit z.B. Weichenverbindung Gleis 11 zb
- Ausfahrt / Einfahrt Drei- bzw. Vier-Schienengleis bis Horw Gleis 1/4 (Doppelspur)
- Fahrleitungsanpassungen und Neuansrüstungen (Horw Gleis 4)
- Kundenanlagen Allmend Messe, Mattenhof und Horw Gleis 4 (Perron etc.)



Überschlagsmässig würden Kosten von mehreren Millionen im hohen zweistelligen Bereich anfallen.

Die Kostenteilung ist abhängig vom Kostenteiler Besteller (Kanton /Gemeinde). Die zb (bzw. das Bundesamt für Verkehr BAV) würde mit aller Wahrscheinlichkeit keinen Beitrag dazu leisten, wenn die Verhältnismässigkeit nicht nachgewiesen werden kann.

Aus Sicht der zb ergäben sich keine Vorteile aus der Nutzbarmachung des Normalspurgleises für Personenzüge, da auf die wichtigen Anschlüsse (Züge, Busse etc.) immer umzusteigen ist.

Grundsätzlich könnten Züge des Typs RABe 520 (Seetaler GTW) eingesetzt werden. Diese sind schmaler und könnten die bestehenden Perrons anfahren. Mit dem Nachteil, dass auch diese nicht behindertengerecht sind, da die Trittbretter bei den tiefer liegenden Schmalspurperronkanten nicht aufliegend sind (Behindertengleichstellungsgesetz BeHiG; BAV-abhängig). Ohne neue Weichenverbindungen von/nach Normal-/Meterspur sind direkte Einfahrten in den Bahnhof Luzern heute nur mit Rangierfahrt möglich.

Zum Betrieb: Es müsste eine Eisenbahnunternehmung (EVU) mit diesem Verkehr beauftragt werden. Die SBB als Eigentümerin von RABe 520 besitzt heute keine Reserven für solche Verkehre. Die SBB haben 17 Pendelzüge im Einsatz, wovon 15 in den Regelumläufen verkehren (Stand 2012). Das heisst, es besteht nur je eine betriebliche und eine technische Reserve zur Verfügung. Die betreibende EVU müsste demzufolge mit aller Wahrscheinlichkeit neue Fahrzeuge in Millionenhöhe beschaffen.

Die Möglichkeit, normalspurige Fahrzeuge auf der Strecke Luzern-Horw-Luzern fahren zu lassen, wurde in der zb-Strategie bereits geprüft und als nicht zielführend verworfen, da ein massiver Ausbau der Infrastruktur nötig ist. Die Gründe für die Ablehnung im Detail:

- Hohe Investitionskosten in ein doppelspuriges Drei- oder Vierschienengleis bis Horw
- Kosten für die Anpassungen der Perrons
- Perronkantenhöhe P55 für die Normalspur (Schmalspur P35) nicht möglich
- Schwierige Betriebsführung mit zwei Spurweiten im Vorbahnhof Luzern
- Synergien mit Normalspurlinien können nicht genutzt werden
- Es müssen zusätzliche Normalspurfahrzeuge beschafft werden

Im Weiteren sind die nachstehenden Risiken und Unbekannten viel zu gross:

- Flexibilität des Rollmaterials (Fahrzeugeinsätze)
- Technische Risiken und Folgekosten auf der Infrastruktur
- Technische Vereinheitlichung der beiden Spuren
- Kundenattraktivität

Grundsätzlich ist für den Entscheid, die Strecke Luzern-Horw-Luzern auch für den normalspurigen Personenverkehr nutzbar zu machen der Besteller (Gemeinde via Verkehrsverbund) zusammen mit dem BAV (Bewilligung und evtl. Teilfinanzierung, Bestellung) zuständig.

Aus oben erwähnten Gründen räumen wir der Realisierung eines Normalspurgleises für den Personentransport nach Horw keine Chance ein. Wir beantragen deshalb, das Postulat als erledigt abzuschreiben.

5 Weiterführende Literatur

- öV-Bericht 2012-2015, Bericht für die Vernehmlassung; Verkehrsverbund Luzern (Hrsg.); 2011
- Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation; Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement; 2012
- öV-Konzept AggloMobil due; Verkehrsverbund Luzern; 2012
- Mobilität im Kanton Luzern, Rahmenbedingungen, Verkehrsverhalten, Einstellungen; Reihe Iustat focus; Nr. 4; LUSTAT Statistik Luzern; 2012
- Planungsbericht des Regierungsrates des Kantons Luzern an den Kantonsrat über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017 (in der Vernehmlassung vom März bis Mai 2013)

6 Links

- www.aggloprogramm.lu.ch
- www.vvl.ch
- www.verkehrsverbund-luzern.ch/oev-informationen/agglobil-due
- http://www.lu.ch/index/bau_umwelt_wirtschaft/buwd_vernehmlassungen.htm

7 Anträge

Wir beantragen Ihnen

- vom Planungsbericht öffentlicher Verkehr Kenntnis zu nehmen.
- die Postulate Nrn. 591/2007, 620/2010, 625/2011 und 631/2012 als erledigt abzuschreiben.



Markus Hool
Gemeindepräsident



Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

- Anhang 1: öV-Konzept AggloMobil due, Kapitel 9 Korridor Süd (Horw)
- Anhang 2: Umsetzungstabelle AggloMobil due

E I N W O H N E R R A T

Beschluss

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1500 des Gemeinderates vom 14. März 2013
 - gestützt auf den Antrag der Geschäftsprüfungs- sowie der Bau- und Verkehrskommission
 - in Anwendung von Art. 31 Abs. 1 Bst. f der Gemeindeordnung vom 25. November 2007
-

1. Vom Planungsbericht öffentlicher Verkehr wird Kenntnis genommen.
2. die Postulate Nrn. 591/2007, 620/2010, 625/2011 und 631/2012 als erledigt abzuschreiben.

Horw, 25. April 2013

Heiri Niederberger
Einwohnerratspräsident

Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

Publiziert: