

kriens

Bericht zum Postulat

Postulat Portmann: Wie könnte die Haltestelle «Busschleife Kuonimatt» weiterhin im ÖV-Angebot der Stadt Kriens erhalten bleiben? Nr. 004/2020

Eingang

14. September 2020

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement



Überweisung

An der Sitzung des Einwohnerrates vom 21. Januar 2021 wurde das Postulat dem Stadtrat zur Berichterstattung überwiesen.

Bericht

Wie in der Beantwortung vom 15. Januar 2020 zur Interpellation Büchi «Abbau ÖV-Angebot am Schattenberg und in der Kuonimatt» (Nr. 231/2019) erwähnt, setzt sich der Stadtrat für eine gute Erreichbarkeit des ganzen Stadtgebiets mit dem öffentlichen Verkehr (öV) ein. Der Stadtrat liess sich zur vorgesehenen Anpassung des Verkehrsverbund Luzern (VVL) auf den Fahrplan 2023 im Kuonimatt Quartier wie folgt vernehmlassen:

- Die Linie 16 soll wie bis anhin bedient werden. Erst beim Vorliegen einer adäquaten Alternative (Rufbus etc.) kann eine Verlegung hin zur Ringstrasse umgesetzt werden.

Der Stadtrat bedauert, dass die Linie 16 zukünftig nicht mehr durch die Kuonimatt sondern über die Ringstrasse fahren soll und diesem Anpassungswunsch seitens VVL nicht nachgekommen wurde.

Betreffend der generellen Umsetzung von hindernisfreien Bushaltestellen wird der Stadtrat in der Beantwortung zur Interpellation Spörri «Bis wann sind die Bushaltestellen in Kriens hindernisfrei? (Nr. 029/2021)» ausführlich Stellung nehmen.

Das Anliegen des Postulats wird wie folgt beantwortet:

Der Stadtrat hat sich beim VVL erneut eingesetzt, um die Anbindung der Haltestelle Kuonimatt zu prüfen um sie weiterhin an das Busnetz anzuschliessen.

Die Beantwortung seitens VVL ist wie folgt:

Gemäss beschlossenen Konzept AggloMobil 4 ist vorgesehen, dass die Linie 16 ab dem Fahrplanjahr 2023 von Montag bis Freitag von 6 Uhr am Morgen bis ca. 20 Uhr am Abend im Viertelstundentakt zwischen Horw Zentrum und Kriens Zentrum verkehrt. In Kriens Zentrum verkehrt jeder zweite Kurs zur Busschleife und jeder zweite Kurs bedient zusätzlich die Sidhalde.

Gemäss aktuellem Fahrplankonzept für den Fahrplan 2023 ergeben sich in der Hauptverkehrszeit am Abend folgende Endaufenthaltszeiten bzw. Wendezeiten der Busse, wenn alle Kurse wie vorgesehen via Ringstrasse verkehren:

- Kurse Horw Zentrum – Kriens Busschleife | Wendezeit Kriens Busschleife ~8 Min.
- Kurse Horw Zentrum – Kriens Zentrum – Sidhalde | Wendezeit Sidhalde ~2 Min.
- Kurse Kriens Busschleife – Horw Zentrum | Wendezeit Horw Zentrum ~4 Min.

- Kurse Sidhalde – Kriens Zentrum – Horw Zentrum | Wendezeit Horw Zentrum ~3 Min. Mit dem Betriebskonzept (3 Fahrzeuge im Einsatz) besitzt jedes Fahrzeug im Umlauf zumindest alle 90 Minuten einmal eine Wendezeit von ca. 8 Min. bei der Busschleife in Kriens, um eingefahrene Verspätungen «ausgleichen» zu können (Stabilisierung Fahrplan).

Für die Fahrt via Kuonimattquartier muss gegenüber der Fahrt via Ringstrasse pro Richtung ein Fahrzeitmehrbedarf von mindestens 3 Minuten eingerechnet werden. Diese zusätzliche Fahrzeit von insgesamt 6 Minuten pro Umlauf kann nur durch eine Reduktion der Endaufenthaltszeit bei der Busschleife Kriens «kom-pensiert» werden (Wendezeit nur noch 2 statt 8 Minuten, siehe oben). Mit den daraus neu resultierenden Wendezeiten (Sidhalde und Busschleife je 2 Minuten und Horw Zentrum 3 bis 4 Minuten) kann der Viertelstundentakt mit den vorgesehenen 3 Fahrzeugen nicht mehr gefahren werden (betrieblich nicht mehr ausreichend stabil). Folglich müsste ein viertes Fahrzeug auf der Linie 16 eingesetzt werden, was aus Kostengründen (Kostendeckungsrad, Finanzierbarkeit durch Kanton und Gemeinden Luzern) zum vorneherein ausgeschlossen werden muss.

Würde ein viertes Fahrzeug eingesetzt und die Linie 16 durchs Kuonimattquartier zur S-Bahnstation Mattenhof geführt, entstünde ein anderer Nachteil: Für die Mehrheit der potenziellen Benutzer entstehen lange Umwegfahrten und die Konkurrenzfähigkeit der öV-Reiszeiten nimmt gegenüber dem MIV weiter ab.

Nachfragedaten Basis Fahrplanjahr 2019 (vor Covid):

- Von Montag bis Freitag steigt bei der Haltestelle Kuonimatt im Durchschnitt knapp eine Person pro Kurs ein oder aus. Bei den Haltestellen Rosenstrasse und Dattenmatt liegt der entsprechende Wert unter 0.5 Personen.
- An Samstagen liegen die durchschnittlichen Nachfragezahlen leicht tiefer als Montag bis Freitag.
- An Sonntagen verzeichnet jeder Kurs, der das Kuonimattquartier bedient, insgesamt einen Ein- oder einen Aussteiger (alle Haltestellen zusammen).
- Alle drei Haltestellen zusammen besitzen an der Gesamtnachfrage der Linie 16 einen «Marktanteil» von rund 5%. Für die Haltestelle Kuonimatt alleine liegt dieser Wert bei rund 2.5%.

Beide Richtungen		Kriens Rosenstrasse			Kriens Kuonimatt			Kriens Dattenmatt			Anteil alle 3 Haltestellen an Gesamtnachfrage Linie 16		Anteil Haltestelle Kuonimatt an Gesamtnachfrage Linie 16	
		E+A 1)	Kurse 2)	P/K 3)	E+A 1)	Kurse 2)	P/K 3)	E+A 1)	Kurse 2)	P/K 3)	%	%		
Montag-Freitag	E+A 1)	30	59	29	5%		2.5%							
	Kurse 2)	69	69	69										
	P/K 3)	0.4	0.9	0.4										
Samstag	E+A 1)	17	36	23	5%		2.4%							
	Kurse 2)	55	55	55										
	P/K 3)	0.3	0.7	0.4										
Sonntag	E+A 1)	5	15	11	5%		2.4%							
	Kurse 2)	33	33	33										
	P/K 3)	0.2	0.4	0.3										

1) Ein- und Aussteiger beide Richtungen durchschnittlich pro Tag
 2) Anzahl Kurse beide Richtungen pro Tag
 3) Durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger pro Kurs und Tag

Um die zusätzlichen Fahrzeiten für eine Bedienung des Kuonimattquartiers wieder zu kompensieren, müsste deshalb zum Beispiel die Linienführung im Raum Mattenhof «begradigt» werden, indem die «Kuonimattkurse» nicht zum Bahnhof Mattenhof geführt werden. Damit werden aber zwei zentrale Zielsetzungen und vor allem Vorteile des AggloMobil-Konzeptes und eines attraktiven öV-Angebotes generell wieder tangiert:

- Konzentration Angebot (keine «Verzettelungen»)
- Konsequente Anbindung Buslinien an S-Bahnstationen wo möglich (öV-Strategie VVL und Bund)

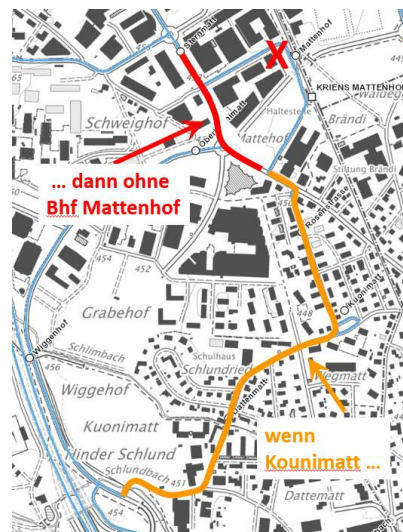
Zu berücksichtigen:

Die vorherigen Ausführungen beziehen sich auf diejenigen Betriebszeiten, in denen die Linie 16 im Viertelstundentakt betrieben wird (Montag bis Samstag ca. 06 bis 20 Uhr). In den Zeiten des Halbstundentaktes (Montag bis Samstag ab 20 Uhr und an Sonntagen ganztags) steht eine «Splittung» des Angebotes (je stündliche Bedienung Ringstrasse und Kuonimattquartier) aus planerischer Sicht nicht zur Diskussion.

Gemäss Verordnung über den öffentlichen Verkehr des Kantons Luzern (öVV) gelten Gebiete als erschlossen, wenn sie innerhalb eines Einzugskreises von 300 m einer Bushaltestelle oder 1000 m einer Bahnstation liegen (§ 19 Abs. 2). Die Fusswegdistanz zwischen der heutigen Bushaltestelle Kuonimatt und der S-Bahnstation Mattenhof beträgt rund 550 m. Topografische Hindernisse oder Hürden bestehen nicht. Auch bezüglich Fussgänger- und Zweiradsicherheit bestehen keine offensichtlichen Defizite. Die S-Bahnstation Mattenhof verfügt mit der S4 und S5 (ab Dezember 2021 voraussichtlich zusätzlich die S41) über ein dichtes Fahrplanangebot (vier bzw. ab Dezember 2021 sechs Züge pro Stunde in der Hauptverkehrszeit).

Soweit die Stellungnahme des VVL.

Der Ertrag aus der Mehrwertabgabe ist zweckgebunden für weitere Massnahmen der Raumplanung nach Art. 3 RPG, insbesondere für Massnahmen zur inneren Verdichtung, für Aufwertungen des öffentlichen Raums und von Natur und Landschaft sowie für die Förderung der Siedlungsqualität und des preisgünstigen Wohnungsbaus zu verwenden (§ 105d Abs. 3 PBG). Darunter kann die Verbesserung des öV verstanden werden. Nach Art. 24 Reglement über die Fonds der Stadt Kriens gelten die kreditrechtlichen Bestimmungen der Gemeindeordnung der Stadt Kriens.



Der Stadtrat bedauert, dass für das Kuonimatt Quartier keine bessere Lösung für die direkte Anbindung im Quartier für den öV voraussichtlich ab 2023 angeboten werden kann. Die Argumentation seitens VVL und die tiefen Nachfragedaten zeigen auf übergeordneter Sicht leider ein deutliches Zeichen. Für eine mögliche weitere Anbindung wäre mit grob geschätzten Mehrkosten von Fr. 400'000.00 bis 500'000.00 pro Jahr zu rechnen (pragmatische Kostenschätzung VVL / Basis: grafischer Fahrplanentwurf vbl für das Fahrplanjahr 2023 / Annahme: 1 zusätzliches Fahrzeug Montag bis Samstag von ca. 6 bis 20 Uhr). Ausserdem wurde eine mögliche Bushaltestelle bei der Kreuzung Horwerstr./ Am Mattenhof (südwestlich der zukünftigen Pilatusarena) geprüft. Aufgrund der bereits weit vorgeschrittenen Planung bei der Pilatusarena und den engen Platzverhältnissen kann keine Busshaltestelle erstellt werden. Zudem wäre diese Bushaltestelle nur etwas über 200 Meter Luftlinie vom Bahnhof Mattenhof entfernt.

Der Stadtrat wird sich weiterhin, wo es möglich ist, für einen starken öV im gesamten Stadtgebiet einsetzen. Der Stadtrat fordert die verstärkte Prüfung von neuen Möglichkeiten (z.B. Rufbus, Bedarfsgesteuertes öV-Angebot, etc.) um die Anbindung der Quartiere weiterhin zu gewährleisten und zu verbessern. Hierzu gibt es in anderen Städten bereits viele Projekte, die erfolgreich getestet werden. Weiter ist die Erweiterung des Nextbike-Netzes (Fahrradverleihsystem) für das Kuonimatt Quartier und weitere Quartiere in Kriens in Prüfung.

Erledigung

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Stadtrates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

Kriens, 7. Juli 2021