



Verkehrsverbund Luzern (VVL)

Überprüfung Busnetz Emmen

Auswertung der Mitwirkung

Rapperswil-Jona, 09. August 2024

asa AG 2129

2129_BE02_Mitwirkungsbericht_dat_20240809.docx

Inhalt

1. Allgemeines	1
2. Eingegangene Stellungnahmen	2
3. Zusammenfassung der Eingaben und Umgang damit	2
Anhang: Prüfauftrag Verlängerung Linie 44 bis zum Siedlungsrand Rothenburg	8

1 Allgemeines

Im Lauf der Jahre 2022 und 2023 hat die asa AG im Auftrag und in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Luzern VVL das Busnetz Emmen überprüft. Die Ergebnisse und Empfehlungen wurden den Behörden und weiteren Interessierten vom 7. Dezember 2023 bis zum 10. März 2024 zur Mitwirkung vorgelegt.

Das vorliegende Dokument zeigt die eingegangenen Stellungnahmen und die Würdigung und Beurteilung durch den VVL und die asa AG. Auf eine Wiedergabe des exakten Wortlautes aller Eingaben wird verzichtet, sie werden inhaltlich zusammengefasst.

Hinweise auf redaktionelle Konkretisierungen oder Formulierungen im Bericht sind in der Tabelle nicht im Einzelnen aufgeführt, sofern sie keine fachlichen Inhalte betreffen. Die Korrekturen und Anpassungen erfolgten direkt im Rahmen der Überarbeitung des Berichtes.

2 Eingegangene Stellungnahmen

- Gemeinden/Städte:
 - Ebikon
 - Emmen
 - Luzern
 - Rothenburg
- Ämter und Verbände:
 - Kanton Luzern, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)
 - Gemeindeverband LuzernPlus, Gebietsmanagement Luzern Nord (LU Nord)
- Transportunternehmen:
 - Auto AG Rothenburg (AAGR)
- Private/Firmen:
 - BRUN Real Estate AG, Emmenbrücke (Brun Real)
 - CKW AG, Emmen (CKW)
 - Reussegg Holding AG, Luzern (Reussegg Holding)
 - SSBL Stiftung für selbstbestimmtes und begleitetes Leben, Emmen (SSBL)

3 Zusammenfassung der Eingaben und Umgang damit

Thema/Inhalt	Stellungnehmende	Stellungnahme	Umgang und Beurteilung	Auswirkung auf Konzept/Bericht
Allgemein	Divers	Redaktionelle Hinweise	Kenntnisnahme	Textliche Berichtskorrekturen
Allgemein	AAGR	Stimmt dem vorliegenden Buskonzept zu und empfiehlt die Umsetzung.	Kenntnisnahme	–
Allgemein	Luzern	Die Stadt wünscht eine einfache und transparente Kostenabschätzung für die in der Stadt anfallenden Mehrkosten durch das Angebot.	Ablehnung Die Auswirkungen auf die Gemeindebeiträge werden erst im Rahmen der Umsetzungsplanung und der entsprechenden Offertprozesse ermittelt.	–
Allgemein	Rothenburg	Die Gemeinde hält an der in diversen Vernehmlassungen mehrfach geforderten Tangentiallinie Rothenburg Dorf–Rotkreuz fest (Anbindung Rothenburg in Richtung Rotkreuz/Zürich). Der Gemeinderat Rothenburg beantragt weiter eine ganzheitliche ÖV-Planung durch den VVL für das gesamte Gemeindegebiet, u.a. um die ÖV-Ausgestaltung auf der Achse Ost-West zur Anbindung in Richtung Rotkreuz und Zürich, die ESP-Weiterentwicklung sowie die Anbindung des östlichen Gemeindegebiets zusammen zu definieren.	Ablehnung Nicht Gegenstand vorliegende Planung. Am 14. März 2024 fand diesbezüglich ein klärendes Gespräch zwischen einer Delegation der Gemeinde Rothenburg und dem VVL statt.	–

Thema/Inhalt	Stellungnehmende	Stellungnahme	Umgang und Beurteilung	Auswirkung auf Konzept/Bericht
Linien 41, 42 und 45 Linienführung im Gebiet Schönbühl/Riffig	Emmen	Die Linienführungen Gersag–Chörbli sowie Gersag–Schönbühl via Sprengi (halbstündlich) sind wie heute beizubehalten. Eine Umlegung im Gebiet Riffigrain so kurz nach Erstellung der neuen Haltestelle würde nicht verstanden. Zwischen Haldenring und Sonnenplatz besteht ausserdem ein Engpass, der nicht mit zusätzlichen Bussen belastet werden sollen.	Anpassung Umsetzungskonzept Das vorgeschlagene neue Konzept wird nicht gegen den Willen der Gemeinde umgesetzt. Umgesetzt wird das Linienkonzept gemäss Beilage 14 im Beilagendossier. Der VVL bedauert, dass die Argumentation für ein gebündeltes Angebot nicht überzeugen konnte.	Anpassung alle betroffenen Inhalte und Kapitel
Linie 44 Erschliessung Rathausen	Ebikon CKW LU Nord SSBL	Die Führung der Linie 44 über Rathausen und damit die Erschliessung von Rathausen wird begrüsst. Für die Gemeinde Ebikon wäre die bevorzugte Variante die Anbindung des Gebiets mit der Linie 40, die von Rathausen eine direkte Verbindung an die beiden Bahnhöfe Emmenbrücke und Waldibrücke ermöglichen würde. Das Verwerfen dieser Variante ist jedoch gut begründet und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	–
Linie 44 Linienführung Rathausen	Emmen	Es ist zu prüfen, ob die Linie 44 konsequent in Rathausen wendet und ob allenfalls auf eine Weiterführung bis Flugzeugwerke ganz verzichtet werden kann.	Ablehnung Die Haltestellen Allmendli und Flugzeugwerke werden aktuell auf der Linie 44 von 140 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr) frequentiert, was rund 20% der Gesamtfrequenz dieser beiden Haltestellen (Linien 40 und 44 zusammen) und 15-20% aller Nutzer auf dem Linienast Gersag–Flugzeugwerke der Linie 44 entspricht. Aufgrund oben aufgeführter Nachfragezahlen werden die Haltestellen Allmendli und Flugzeugwerke auch künftig von der Linie 44 bedient.	–
Linie 44 Zugsanschlüsse für Rathausen	CKW SSBL	Wichtig für die Linie 44 sind eine gute Einbindung am Bahnhof Gersag und ein stabiler Betrieb (Umsetzung Projekt Seetalstrasse BGK-Lang mit ÖV-Priorisierung zwingend).	Kenntnisnahme Die gute Einbindung im Knoten Gersag ist Teil des Konzeptes. Gemäss aktuellem Planungsstand sind im BGK Seetalstrasse die wichtigsten Forderungen des VVL zur ÖV-Priorisierung berücksichtigt. Die entsprechende Massnahme ist im Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen dem Topf B zugeordnet (Plan Nr. 126, frühester Realisierungsbeginn 2027, voraussichtlich aber deutlich später).	–

Thema/Inhalt	Stellungnehmende	Stellungnahme	Umgang und Beurteilung	Auswirkung auf Konzept/Bericht
Linie 44 Angebotsniveau Rathausen	CKW SSBL	CKW und SSBL beantragen eine Verkürzung der Taktrate auf 15 Minuten zu Stosszeiten (6:00 - 8:30 / 15:30 - 18:00) auf dem Abschnitt Rathausen-Gersag der Linie 44..	Ablehnung Zusätzliche, um 15 Minuten verschobene Kurse im Abschnitt Bahnhof Gersag–Emmen Kirche würden parallel zur Linie 41 fahren und so für ein Überangebot sorgen bzw. dieses konkurrenzieren. Die Linie 41 ist wiederum zur Anbindung von Rüeggisingen an das Emmen Center und den Seetalplatz zwingend und benutzt in Gersag dieselbe Kante wie die Linie 44. Der VVL erachtet den vorgeschlagenen Halbstundentakt für die Betriebsaufnahme im 2026 (Verfügbarkeit Wendeanlage vorausgesetzt) als ausreichend, weshalb dem Antrag nicht entsprochen wird. In Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung sollen spätere Angebotsverdichtungen auf konzeptioneller Ebene erneut untersucht werden.	–
Linie 44 Verlängerung Rothenburg	Rothenburg	Der vorgeschlagenen Führung der Linie 44 nur bis zur Neumoosstrasse steht der Gemeinderat Rothenburg ablehnend gegenüber (Kosten-/ Nutzenverhältnis für die durch die Gemeinde Rothenburg zu tätigen Massnahmen, fehlenden Platzverhältnisse für die Wendeschlaufe, vollständige und sinnvolle Anbindung ganzes östliches Gemeindegebiet nicht erreicht). Würde die Linie bis zum Siedlungsrand führen (Bereich Eschenbachstrasse 75), ergäbe sich eine andere Beurteilung (Anbindung ganzes östliches Gebiet, realistische Platzverhältnisse für Wendeschlaufe). Der Gemeinderat Rothenburg beantragt eine Prüfung der Verlängerung der Buslinie 44 bis ans Ende des Siedlungsgebiets.	Prüfaufrag Die asa AG und der VVL haben das Anliegen der Gemeinde Rothenburg geprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass die gewünschte Verlängerung aus dem Gesamtkonzept nicht ohne grössere Nachteile für andere Transportketten (z.B. Verschlechterung Umsteigezeiten in den Verknüpfungspunkten) und/oder der Wiedereinführung von betrieblichen Linienverknüpfungen (z.B. Rundkurse) mit den bekannten Unzulänglichkeiten hinsichtlich Betriebsstabilität produziert werden kann. Lösungsansätze mit dem Einsatz zusätzlicher Betriebsmittel wurden dabei nicht untersucht. Die Ergebnisse der Abklärungen sind im Anhang dokumentiert.	Verzicht auf Verlängerung Linie 44 nach Rothenburg Anstelle Linie 43 verkehrt neu Linie 44 ab Bösfeld zum Sonnenplatz; erlaubt Optimierung Umsteigezeiten Bahn-Bus für Linie 44 im Gersag. Linie 43 endet im Bösfeld und kann in Absprache mit der Gemeinde Emmen nach Emmenbrücke Kapf verlängert werden
Linie 45 Betriebszeiten	Emmen	Die Linie 45 soll mittel- bis langfristig auch in den Nebenverkehrszeiten und am Wochenende bis Waldibrücke verkehren.	Kenntnisnahme Rein technisch und betrieblich ist ein mittel- bis langfristiger Ausbau problemlos möglich. Entscheidend bei der Beurteilung eines weiteren Ausbaus des Angebotes nach 2027 wird dannzumal die Nachfrageentwicklung sein.	Zusatzzeile Linie 45 in Tabelle in Kap. 4.3. mit Bemerkung "Mittel-/längerfristiger Angebotsausbau in Abhängigkeit Nachfrageentwicklung"

Thema/Inhalt	Stellungnehmende	Stellungnahme	Umgang und Beurteilung	Auswirkung auf Konzept/Bericht
Linie 46 Verlängerung Rathausen	Luzern LU Nord Emmen Reussegg Holding vif	Die Verlängerung der Linie 46 bis Ibach wird begrüsst.	Kenntnisnahme	–
Linie 46 Inbetriebnahme Verlängerung Ibach	LU Nord	Frühestmöglicher Umsetzungszeitpunkt Anbindung Ibach soll ergänzt werden.	Kenntnisnahme Der Zeitpunkt ist im Bericht bereits ausgewiesen (Kap. 4.7, Modul 5, Umsetzung per Fahrplan 2027). Die Verlängerung der Linie 46 nach Ibach per Fahrplan 2027 ist zwingende Voraussetzung für die Einführung der neuen Durchmesserlinien am Bahnhof Luzern gemäss der Planung AggloMobil 4. Die Planungs- und Projektierungsarbeiten zum Haltestellenkonzept im Bereich Ibach wurden bereits gestartet.	–
Infrastruktur Wendeanlage Rathausen	Ebikon Emmen	Die Federführung durch die Gemeinde Emmen für den Bau der Wendeanlage Rathausen ist aus Sicht Ebikon sinnvoll, um die Übereinstimmung mit dem Bebauungsplans CKW-Reussinsel zu gewährleisten. Der Einbezug der Gemeinde Ebikon und der Direktbetroffenen (CKW und SSBL) ist zu gewährleisten. In die Finanzierung sollen die Interessierten mittels Infrastrukturvertrag eingebunden werden. Die Gemeinde Emmen beantragt, Kapitel 5.2.1 mit dem Satz, dass die Federführung gleichberechtigt bei den Gemeinden Emmen und Ebikon liegt, zu ergänzen.	Kenntnisnahme Die Federführung für die weiteren Planungsarbeiten müssen die Gemeinden Emmen und Ebikon bilateral klären. Sicher sind auch die CKW und SSBL in die Planung einzubeziehen. Fragen zur Finanzierung der Wendeanlage sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.	Textanpassung zweiter Abschnitt Kap. 5.2.1
Infrastruktur Multimodale Drehscheibe Waldibrücke	Emmen	Der Gemeinderat setzt sich ebenfalls dafür ein, dass die Multimodale Drehscheibe Waldibrücke im Agglomerationsprogramm 5. Generation als A-Massnahme aufgenommen wird.	Kenntnisnahme Der VVL begrüsst die zusätzliche Unterstützung in diesem Thema. Ein entsprechender Antrag wurde aber mittlerweile abgelehnt (siehe Eingabe vif zur multimodalen Drehscheibe Waldibrücke).	–
Infrastruktur Multimodale Drehscheibe Waldibrücke	vif	Eine Beschleunigung des Projektes (Verschiebung von Topf B in Topf A im Bauprogramm 2023–2026 bzw. von B-Massnahme zu A-Massnahme im AP5G) ist aus Ressourcengründen (Dienststelle vif und Gemeinde) nicht möglich. Denkbar wäre als Zwischenlösung die Erarbeitung eines Provisoriums als neues/eigenständiges Projekt.	Kenntnisnahme Der VVL ist bei der Dienststelle vif vorstellig geworden und die Planung für eine provisorische Übergangslösung ist gestartet worden. In Koordination mit dem aktuellen Planungsstand/Terminplan zum Projekt "Verlegte Rüeeggingerstrasse und neue Bushaltestelle Under Hüsle" (siehe Kap. 5.3.3) muss das Provisorium per Fahrplan 2028 genutzt werden können.	Diverse Berichtsanpassungen/ -ergänzungen/ -aktualisierungen: – Kap. 4.7 – Kap. 5.1.2 – Kap. 5.3.2

Thema/Inhalt	Stellungnehmende	Stellungnahme	Umgang und Beurteilung	Auswirkung auf Konzept/Bericht
Infrastruktur Haltestellenkonzept Ibach	Luzern	Es soll ein separates Haltestellenkonzept für das Ibach ausgearbeitet und die Kosten abgeschätzt werden. Zum aktuellen Zeitpunkt ist die Stadt Luzern der Ansicht, dass ein Standort an der Kantonsstrasse K31 der sinnvollere Standort ist, um eine etappierte und aufwärtskompatible Entwicklung sicherzustellen.	Kenntnisnahme Bezüglich Haltestellenkonzept Ibach haben mittlerweile diverse weitere Gespräche zwischen der Stadt Luzern, der Dienststelle vif und dem VVL stattgefunden. Gestützt auf diese Gespräche wurden zwei separate Studien ausgelöst: – Machbarkeit und Vorprojekt Provisorische Bushaltestelle im Gebiet Ibach – Vorstudie für definitive Standorte für neue Bushaltestellen im Gebiet Ibach	Text im Bericht anpassen
Infrastruktur Haltestelle Schachenhof	Luzern	Die Verlegung der Haltestelle Schachenhof an die Thorenbergstrasse/K10 wird begrüsst. Der VVL wird gebeten, sich beim Kanton Luzern dafür einzusetzen.	Kenntnisnahme Siehe auch Eingabe vif zu Haltestellen Littauerboden	–
Infrastruktur ÖV-Bevorzugung	Luzern	Die Stadt weist auf die Wichtigkeit von weiteren Bevorzugungsmassnahmen auf Hauptachsen hin. Die Fahrplanstabilität des Busnetzes Emmen ist während der Hauptverkehrszeit aufgrund von fehlenden ÖV-Bevorzugungen auf dem stark überlasteten Strassennetz ungenügend. Das zeigt sich u. a. an den wiederkehrenden Beschwerden zur Umsteigesituation bei der Bushaltestelle Frohburg. Deswegen sind neben den vorgesehenen Anpassungen aus der Studie «Überprüfung Busnetz Emmen» weitere Massnahmen zur Busbeschleunigung auf Hauptverkehrsachsen notwendig, um den ÖV längerfristig nachhaltig zu verbessern.	Kenntnisnahme Nicht Gegenstand der vorliegenden Studie. Entsprechende Massnahmen hat der VVL in der Studie "Beschleunigung Bus-system" erarbeitet.	–
Infrastruktur Haltestellen Seetalstrasse	vif	Im laufenden BGK-Prozess wurden Lösungsvarianten entwickelt und bewertet.	Kenntnisnahme	Textanpassung Kap. 5.3.3
Infrastruktur Seetalplatz allgemein	vif	Die Gemeinde Emmen plant federführend die Verlegung der Bahnhofstrasse am Seetalplatz. Diese Verlegung führt zu Anpassungen im Regime der Busführungen und den Wartebereichen aus dem "Bahnhof Emmenbrücke Süd". Parallel zum diesem Projekt ist das vif derzeit daran, die zukünftige Führung der Velofahrenden zum/vom KVSE (soweit möglich) zu optimieren. Es ist von einer massiven Erhöhung der Anzahl Velofahrenden auf dem "Bahnhof Emmenbrücke Süd" auszugehen. Weiter wird durch das vif derzeit geprüft, in wieweit der bestehende Bushof und die Haltekanten am Seetalplatz behindertengerecht ausgebaut werden können.	Kenntnisnahme Der Bericht wird nicht angepasst, weil die Hinweise für die konzeptionellen Überlegungen zum Busnetz Emmen nicht relevant sind. Der VVL ist jedoch über die Hinweise bestens im Bild und in die laufenden Planungen/Überprüfungen involviert. Damit kann der VVL die für das vorliegende Konzept erforderlichen Vorgaben und Rahmenbedingungen direkt in die laufenden Planungen einbringen.	–

Thema/Inhalt	Stellungnehmende	Stellungnahme	Umgang und Beurteilung	Auswirkung auf Konzept/Bericht
Infrastruktur Seetalplatz und Verlängerung Linie 46	vif	Für die Verlängerung der Buslinie 46 sind bauliche Massnahmen für das Rechtsabbiegen in Fahrtrichtung Rothenburg von der Reusseggstrasse auf den Bushof "Seetalplatz" notwendig. Weiter ist davon auszugehen, dass der Bushof "Seetalplatz" in Fahrtrichtung Ibach auf der Reusszopfstrasse keinerlei Busbevorzugungsmassnahmen physischer Art oder in Form einer Priorisierung an den Lichtsignalanlagen möglich sind.	Kenntnisnahme Die erwähnte, bereits ausgelöste Studie zu den Haltestellen "Vorstudie für definitive Standorte für neue Bushaltestellen im Gebiet Ibach" beinhaltet auch betriebliche Optimierungen und öV-Bevorzugungsmassnahmen auf dem Fahrweg ab dem Bushof Emmenbrücke Süd bis nach Ibach.	–
Infrastruktur Haltestellen Littauerboden	vif	Die Massnahme ist im Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen im Topf A enthalten. Die Umsetzung ist im Bauprogramm aber nicht fixiert. Aufgrund von Fachkräftemangel kann mit der Projektierung voraussichtlich aber erst ab 2025 oder später begonnen werden.	Kenntnisnahme	Textanpassung Kap. 5.3.1
Infrastruktur Seetalstrasse divers	Brun Real	Anträge: <ul style="list-style-type: none"> – Bessere Erschliessung Grundstück Parzelle 632 mit zusätzlicher Haltestelle – Reduktion Geschwindigkeit auf Seetalstrasse von 80 km/h auf 60 km/h – Fussgängerstreifen zu Eingang Parzelle 632 	Kenntnisnahme Die bestehenden Potenziale (30 - 50 Mitarbeiter vor Ort) rechtfertigen eine neue, zusätzliche Haltestelle (noch) nicht. Das Anliegen wird bei künftigen Nutzungsentwicklungen erneut beurteilt. Für Fragen zu Temporegime und Fussgängersicherheit ist der Strasseneigentümer zuständig.	–

Anhang: Prüfauftrag Verlängerung Linie 44 bis zum Siedlungsrand von Rothenburg

1 Allgemeines

Die Mitwirkung hat gezeigt, dass die vorgeschlagene Linienführung der Linie 44 in Rothenburg durch die Gemeinde abgelehnt wird. Entweder muss die Linie bis zum Siedlungsrand führen können oder – alternativ – auf die Linienverlängerung verzichtet werden.

Nachfolgend werden Lösungsansätze aufgezeigt, wie die Linie 44 in Rothenburg verlängert werden könnte, welche Konsequenzen daraus resultieren und wie die Lösungsansätze zu bewerten sind.

Vorbemerkung

Mit der Haltestelle Neumoosstrasse, wie in der Mitwirkung zur Diskussion gestellt, verbleiben lediglich knapp 300 Einwohner (Stand 2022) mehr als 400 Meter Fussweg von einer ÖV-Haltestelle entfernt. Die absoluten Zahlen an Einwohner mit längerem Fussweg sind im Südlichen Teil des Dorfes (Fläckering, Fläckepark) deutlich höher.

Randbedingungen

Es werden nur Lösungsansätze untersucht, die mit der gemäss Gesamtkonzept vorgesehenen Anzahl Fahrzeuge betrieben werden können. Konzeptionelle Untersuchungen für eine bessere Erschliessung gemäss den Mitwirkungsrückmeldungen der Rothenburg generell mit einem zusätzlichen Fahrzeugeinsatz sind nicht Gegenstand der vorliegenden Studie zum Ortsbus Emmen. Diese Einschränkung wurde anlässlich des klärenden Gesprächs zwischen einer Delegation der Gemeinde Rothenburg und dem VVL am 14. März 2024 vom VVL auch so kommuniziert.

2 Lösungsansätze Verlängerung Linie 44 bis Eschenbachstrasse Rothenburg Siedlungsrand

2.1 Ansatz: Linie 44 mit angepasster Taktlage

Ansatz: Linie 44 fährt früher ab Rathausen, Gersag und Bösfeld – somit reicht die Fahrzeit für die Verlängerung bis zum Siedlungsrand. In Gegenrichtung wird die Fahrzeit entsprechend später gelegt.

Dies hat folgende **Auswirkungen:**

- Knappere oder sogar zu knappe Umsteigezeiten für den Ast Bösfeld/Rothenburg auf die S1 von/nach Luzern (Umsteigezeit S1-Linie 44 nur 4 Minuten), stabile Fahrbarkeit Umlauf Gersag–Rothenburg–Gersag in max. 36 Minuten kann vorausgesetzt werden
- Unattraktiv lange Wartezeiten im Gersag für Reisende Rathausen–Gersag–Luzern (neu bis zu 12 Minuten Umsteigezeiten)
- Knappe Wendezeit an beiden Linienenden (Rathausen 2 Minuten und Rothenburg 4 Minuten), Risiko für «Aufschaukeln» von Verspätungen insbesondere in der HVZ ist (wieder) hoch

Würdigung: Ansatz nicht weiterverfolgen. Die Risiken von regelmässigen Anschlussbrüchen und neuerlichen Verspätungsproblemen/Betriebsinstabilitäten sind zu hoch. Auch die negativen Auswirkungen für den Linienast Rathausen sind zu gross. Zu beachten: In der Mitwirkung wurden schlanke Anschlüsse in Gersag als Bedingung für die Akzeptanz der Linie 44 in Rathausen explizite gefordert.

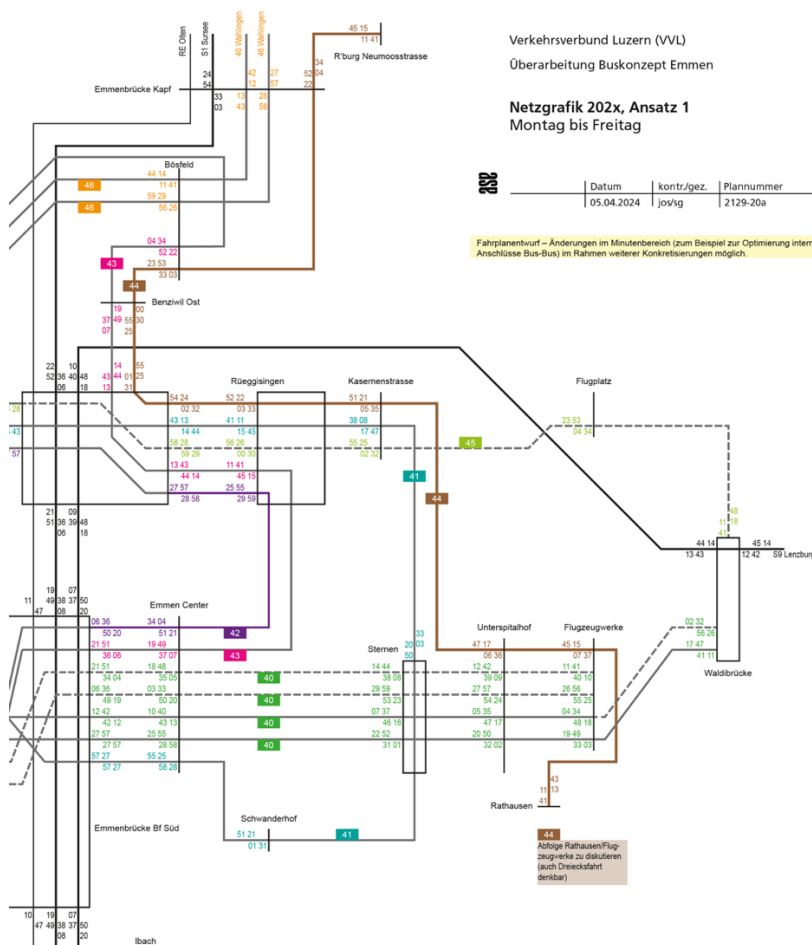


Abbildung 1: Netzgrafik: Linie 44 mit angepasster Taktlage. Grafik asa.

2.2 Ansatz: Linien 43 und 44 in eine Richtung mit getauschter Fahrlage

Ansatz: Linien 43 und 44 werden im Bösfeld bzw. in Rothenburg verknüpft und neue Nummerierung:

- Linie 42: Reussbühl Waldstrasse–Gersag im 15'-Takt, Gersag–Schönbühl im 30'-Takt
- Linie 43: Gersag–Bösfeld im 15'-Takt, Bösfeld–Rothenburg Eschenbachstrasse im 30'-Takt
- Linie 44: Gersag–Rathausen im 30'-Takt

mit entsprechend höheren Anforderungen an Kommunikation / Kundeninformation und Betriebsplanung.

Dies hat folgende **Auswirkungen:**

- Zu kapper Umlauf Gersag–Bösfeld–Gersag mit den in Bösfeld wendenden Kursen (Null Minuten Wendezeit für den Ausgleich auch nur kleiner Verspätungen)
- Asymmetrische Fahrlagen auf den Achsen Gersag–Bösfeld–Rothenburg (Rothenburg mit Anschluss auf die S1 und Abnahmen der S9)
- Keine systematischen Durchbindungen Richtung Rathausen und EmmenCenter ab Rothenburg und somit geringere Attraktivität für Pendler
- Wegfall der Direktverbindung Benziwil–Sprengi–Sonnenplatz

Würdigung: Ansatz nicht weiterverfolgen. Die resultierenden Nachteile in Taktgefüge, Reiseketten und Systematik im Grundnetz rechtfertigen die mögliche Verlängerung in Rothenburg unter Berücksichtigung der Potenziale nicht. Der Wegfall der Direktverbindung Benziwil–Sprengi–Sonnenplatz ist gestützt auf die Beratungen in der Begleitgruppe ein eigentliches Killerkriterium.

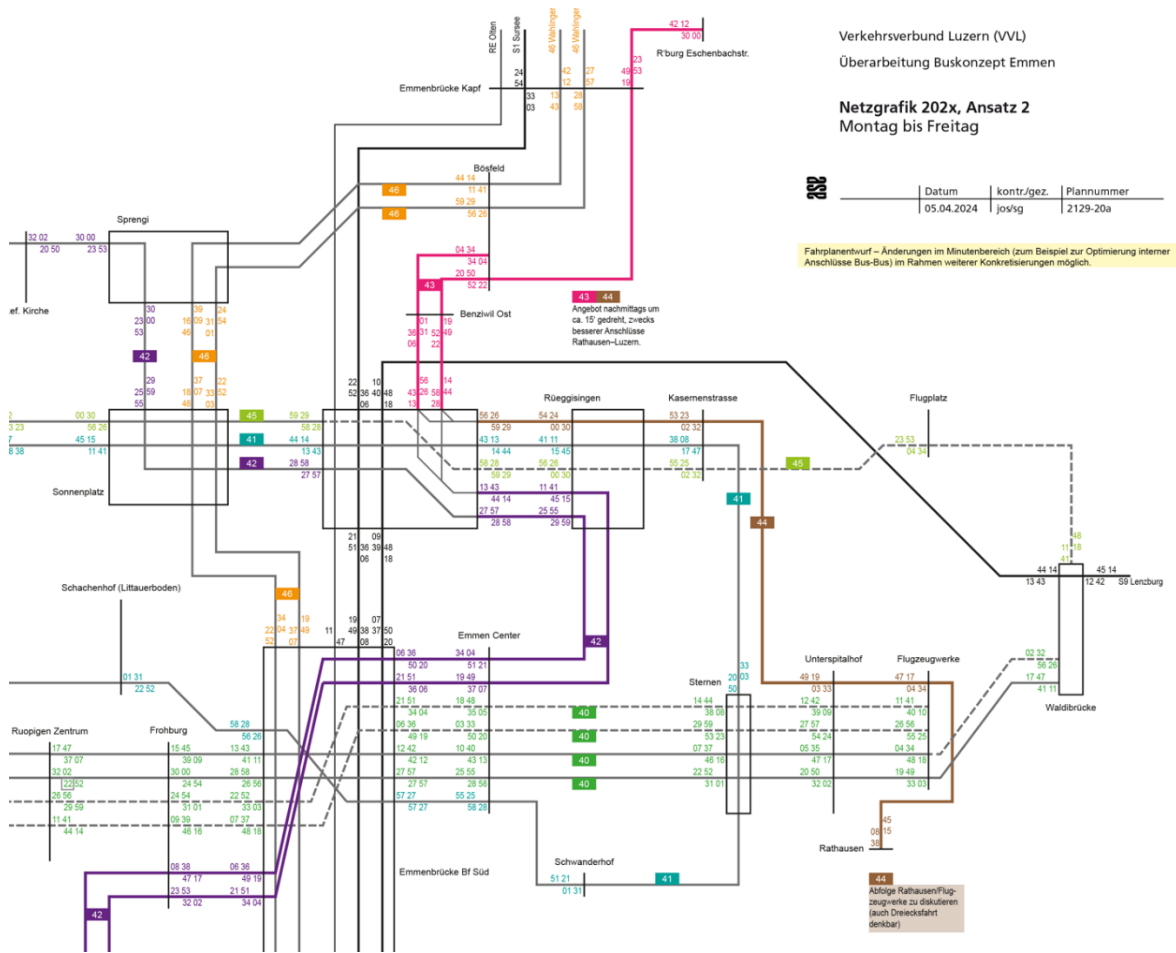


Abbildung 2: Netzgrafik: Linien 43/44 in eine Richtung getauscht. Grafik asa.

3 Weitere Ansätze und Fazit

Die asa AG und der VVL haben weitere Lösungsansätze pragmatisch diskutiert. Die Gesamterkenntnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Ohne grundsätzliche Änderungen am mitgewirkten und als allgemein gut befundenen Gesamtkonzept kann die von der Gemeinde Rothenburg gewünschte Erschliessung der Eschenbachstrasse bis zum Siedlungsrand ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz nicht im Sinne einer "Win-win-Situation" realisiert werden.
- Bei allen Lösungsansätzen ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz überwiegen die resultierenden Nachteile im Gesamtnetz den Vorteil einer Zusatzerschliessung der peripheren Siedlungsgebiete entlang der Eschenbachstrasse in Rothenburg.
- Mit einem zusätzlichen Fahrzeug könnte dem Wunsch der Gemeinde Rothenburg entsprochen werden. Wie ein zusätzliches Fahrzeug jedoch neben der Zusatzerschliessung in Rothenburg sonst noch am gewinnbringendsten im gesamten Busnetz eingesetzt werden könnte, ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung Buskonzept Emmen, zumal die Zusatzkosten eines weiteren Fahrzeuges für den VVL aus finanziellen Gründen ohnehin nicht zur Diskussion stehen.
- Auf die Erschliessung der Eschenbachstrasse in Rothenburg mit dem Ortsbus Emmen wird deshalb – unter Berücksichtigung der Mitwirkungsangabe der Gemeinde Rothenburg und der vorliegenden Prüfungen – verzichtet.

Gestützt auf die Abklärungen wird empfohlen, anstelle der Linie 43 die Linie 44 via Sprengi zum Sonnenplatz verkehren zu lassen, was eine Optimierung der Zugsanschlüsse für den Linienast Rathausen der Linie 44 im Gersag erlaubt. Die Linie 43 kann entweder im Bösfeld wenden oder ab Bösfeld bis nach Emmenbrücke Kapf verlängert werden. Der VVL empfiehlt die Verlängerung der Linie 43 nach Emmenbrücke Kapf und wird diese in den nächsten Planungsschritten mit der Gemeinde Emmen erörtern und diskutieren.

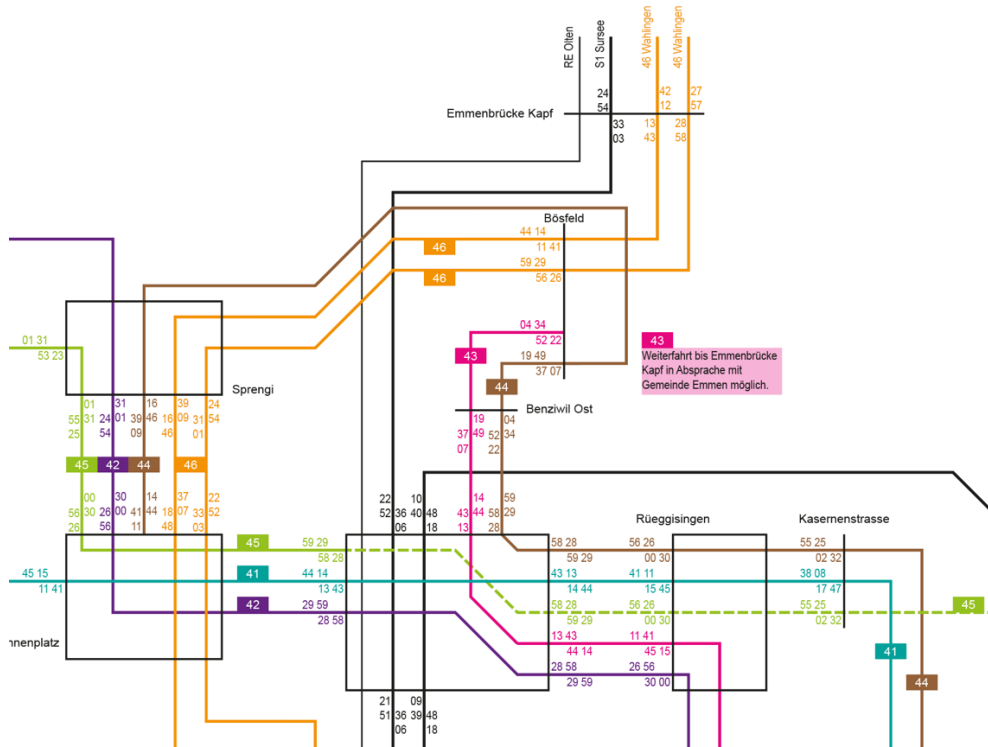


Abbildung 5: Umsetzungsvariante. Grafik: asa.