

Der Teufel steckt wie bei manchem im Detail

ÖFFENTLICHER VERKEHR MIT KARIN BLÄTTLER UND MARCEL HOMBERGER VON PRO BAHN ZENTRALSCHWEIZ UNTERWEGS

Zusammen mit der Präsidentin und dem Aktuaren von Pro Bahn Zentralschweiz testete diese Zeitung die Qualität des öffentlichen Verkehrs in der Region Sursee. Dabei zeigte sich: Der Teufel steckt auch hier im Detail.

Experten-
Siegel



SOMMERSERIE, TEIL 2

Donnerstag, 25. Juli, 13.30 Uhr. Diese Zeitung trifft sich auf dem Bahnhof Sursee zum Stelldichein mit zwei Experten, um die Infrastruktur und das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region Sursee kritisch unter die Lupe zu nehmen. Die Luzernerin Karin Blättler ist Präsidentin, der Schenkener Marcel Homberger Aktuar und Kassier der Interessenvertretung der öV-Kunden Pro Bahn Zentralschweiz.

Die Tücken des Billettautomaten

Beide sind – wenig überraschend – im Besitz eines Generalabonnements, der Journalist kann indessen nur ein Halbtaxabo vorweisen. Geplant sind Retourfahrten mit dem Postauto nach Triengen, mit der Rottal Auto AG nach Ettiswil und mit der S 18 nach Sempach Station. Das heisst: Am Automa-



«Neueinsteiger, Wenigfahrer und Touristen sind am Billettautomaten völlig überfordert.»

KARIN BLÄTTLER



«Rush Hour» im Bahnhof Sursee. In den Hauptverkehrszeiten stösst die Infrastruktur des zweitwichtigsten Umsteigepunkts des Kantons Luzern, der an einem Werktag über 20'000 Fahrgastbewegungen verzeichnet, an ihre Grenzen. FOTO DANIEL ZUMBÜHL/ARCHIV

ten ein Billett lösen, wofür es nicht nur hilfreich, sondern unerlässlich ist, sich mit dem Zonensystem des Tarifverbunds Passepartout auszukennen. Bereits hier setzt Blättler mit Kritik an: «Dieses Zonensystem weist einen Detaillierungsgrad auf, den niemand mehr nachvollziehen kann. Neueinsteiger, Wenigfahrer und Touristen sind da völlig überfordert.» Da ist es nur ein schwacher Trost, dass am SBB-Automaten immerhin der Passepartout-Zonenplan angebracht ist. Doch die nächste Tücke folgt auf dem Fuss: Es ist nicht möglich, manuell ein Zonen-Wunschprogramm einzugeben. Also muss für jede Linie eine einzelne Zonentageskarte gelöst werden.

Die Sache mit der «Perlschnur»

Auf dem Weg zum Bushof lobt Homberger den Info-Point mit allen benötigten Informationen zum Bahn- und Busangebot an einem Ort. «Was allerdings fehlt, ist ein Generalanzeiger am Dach des Wartebaus mit Echtzeitinformationen – zum Beispiel links für die Bahn und rechts für den Bus»,

relativiert Blättler. Dass die prominenten Flächen für alles andere, nur nicht für Kundeninformationen genutzt würden, sei eine «Sauerei».

Im Postauto, das den Bahnhof Sursee um 14.15 Uhr Richtung Suralental verlässt, staunt die Pro-Bahn-Zentralschweiz-Präsidentin über die Sauberkeit, die im Bus herrscht. Weniger erfreut ist sie über die elektronische Fahrzielanzeige, bei welcher die sogenannte «Perlschnur» nicht mit der Position des Busses mitläuft, also nicht von Haltestelle zu Haltestelle aktualisiert wird. «So etwas darf es einfach nicht geben», ärgert sich Blättler. «In solchen Fällen müsste der Verkehrsverbund Luzern die Betreiber durch ein Bonus-Malus-System zu Verbesserungen 'erziehen'.» Die nicht funktionierende «Perlschnur» lässt ihr keine Ruhe, und sie spricht beim Aussteigen in Triengen Käserei den Postautochauffeur darauf an. Der hingegen gibt die ernüchternde Antwort, dass in diesem Fahrzeug halt manchmal das GPS nicht richtig funktioniert, dies aber ja nicht so schlimm sei. «Ich verstehe etwas anderes unter

Fehlermanagement», kommentiert die Expertin. Nach der Rückfahrt nach Sursee, die trotz Baustelle staufrei vonstatten geht, ist Blättler dann wieder verärgert durch die professionellere Antwort des Chauffeurs, dass das bestandene Fahrzeug im Herbst durch ein neues ersetzt werde.

Doppelte Haltestelle ...

Um 15.15 Uhr gehts mit dem Rottal-Bus Richtung Ettiswil. Auch hier ist die Sauberkeit in Ordnung. Dass indessen wie schon in den Postautos auch in diesem Fahrzeug der Passepartout-Zonenplan fehlt, fällt den beiden öV-Experten sofort negativ auf. Getoppt wird dies im Bushof Ettiswil noch durch den Billettautomaten des Verkehrsverbunds, wo nicht nur der Zonenplan fehlt, sondern auch der Entwerfer für Mehrfahrkarten und der Banknoten-Einzug. Auf der Rückfahrt nach Sursee erhält die relativ neue Schnellbus-Verbindung «Willisauer Express», die den Weg ohne Zwischenhalt bis Sursee zurücklegt, ein grosses Lob. Unverständnis erntet dafür das Vorhandensein je zweier separater

Haltestellen für die Busse der Rottal Auto AG und der Postauto Zentralschweiz beim Rössli Mauensee. «So etwas ist komplett unnötig und treibt nur die Kosten in die Höhe», bemerkt Marcel Homberger dazu.

... und geschlossenes WC

Die letzte Fahrt geht um 16.32 Uhr mit der Bahn, einer modernen und in der Sommerhitze angenehm klimatisierten «Flirt»-Komposition des Regio-Express Olten-Luzern, von Sursee nach Sempach Station. Bei der Ankunft herrscht grosses Erstaunen darüber, dass das Postauto Richtung Sempach Stadt drei Minuten vor Ankunft des Zuges abgefahren ist. Noch mehr allerdings beschäftigt Homberger, dass die WC-Anlage seit Jahren nicht nur nachts, sondern auch den ganzen Tag über geschlossen ist.

Die beiden Experten sind sich am Schluss der Tour einig, dass das öV-Angebot in der Region Sursee dank des dichten Fahrplans und feinmaschigen Busnetzes grundsätzlich gut ist. Verbesserungspotenzial orten sie vor allem bei Details und bei der für seine verkehrstechnische Bedeutung ungenügenden baulichen Infrastruktur des Bahnhofs Sursee. Doch das ist eine andere, seitenfüllende Geschichte ...

DANIEL ZUMBÜHL

Infos zu Pro Bahn Zentralschweiz unter www.pro-bahn.ch/de/10/238/Zentralschweiz



«Doppelt vorhandene Haltestellen sind komplett unnötig und treiben die Kosten in die Höhe.»

MARCEL HOMBERGER

Der Quantensprung kam Ende 2004

ÖV-ENTWICKLUNG 1856 SORGT DIE BAHN FÜR DEN ANSCHLUSS AN DIE WEITE WELT

In den letzten Jahren erlebte das öV-Angebot in der Region Sursee einen regelrechten Boom. Führen 1856 noch drei Züge pro Tag in die Kantonshauptstadt, sind es heute über 90.

«Die raschen Bewegungen können nicht verfehlen, bei den Passagieren die geistige Unruhe, 'delirium furiosum' genannt, hervorgerufen.» So und ähnlich lauteten Mitte des 19. Jahrhunderts die Argumente der Gelehrten gegen die neuartige Erfindung der Eisenbahn. Doch auch sie konnten nicht verhindern, dass die Schweizerische Centralbahn ab dem 9. Juni 1856 die Stadt Sursee und ihr Umland mit der «grossen weiten Welt» – die damals freilich schon in Olten, Aarau und Emmenbrücke endete – verband. Zu Beginn präsentierte sich der Fahrplan allerdings äusserst bescheiden: Lediglich drei Zugpaare verkehrten auf der neuen Linie. Im nachfolgenden Monat wurde noch ein zusätzliches Zugpaar in den Fahrplan eingefügt, so dass zwischen Olten und Emmenbrücke täglich acht Züge verkehrten. Die Fahrzeit betrug eine Stunde und 55 Minuten, der Preis für eine einfache Fahrt in der III. Klasse 2.70 Franken.

Der nächste grosse Meilenstein in der Region Sursee war am 23. November 1912 die Betriebsaufnahme der Nebenbahn zwischen Sursee und Triengen. Die von Anfang an geplante durchgehende Suralentalbahn kam bis heute aufgrund der fehlenden Finanzen und der Uneinigkeit der Kantone Luzern und Aargau in Bezug auf die Spurweite nie zustande, und der Personenverkehr im Suralental wanderte 1971 auf Druck des Bundes und gegen den Willen der Bevölkerung auf die Strasse ab.

Nebenbahnfieber grassierte

Weitere Nebenbahnprojekte vereitelte der 1914 ausgebrochene Erste Weltkrieg. Noch 1913 konzessionierte der Bund die Rottalbahn Sursee-Ettiswil-Grosswangen-Ruswil-Wolhusen, und in der Pipeline steckten ausserdem Projekte von Sursee nach Willisau sowie nach Beromünster (mit spektakulärer Kurvenführung den Tannberg hoch). Somit vermochte die Surenstadt nicht, zum Nebenbahnknotenpunkt der Luzerner Landschaft zu avancieren. Dafür machten sich Busunternehmen die im Krieg erzielten Fortschritte des Verbrennungsmotors zunutze: Bereits 1918

fuhren im Rottal die ersten Busse der Automobilgesellschaft Rottal AG, und am 1. September 1925 wurde zwischen Sursee und Beromünster der Postautobetrieb eingeführt.

Vier Jahre herrschte das Paradies

Der 1982 in Kraft gesetzte Taktfahrplan und der 1986 als zweiter Tarifverbund der Schweiz aus der Taufe gehobene Tarifverbund Passepartout sorgten für weitere öV-Meilensteine. Einen eigentlichen Quantensprung markierte Ende 2004 «Bahn 2000» mit den direkten Verbindungen über die «Kriegsschlaufe» und Neubaustrecke nach Bern. Vier Jahre lang herrschte in Sursee in Sachen Bahnangebot das Paradies: Sämtliche Personenzüge hielten im Bahnhof der Surenstadt, und es gab sogar eine direkte Verbindung nach Venedig. Seit 2008 ist dies auch schon wieder Geschichte. Doch das Fahrplanangebot darf sich – nicht zuletzt dank der S-Bahn Luzern – auch heute noch sehen lassen: Über 90 tägliche Verbindungen gibt es aktuell in Richtung Süden und über 70 in Richtung Norden. **DZ**

Quelle: Alfred Waldis, Daniel Zumbühl: Wie die Eisenbahn nach Luzern kam, Band 1 der Reihe «Anno dazumal», Comenius-Verlag Hitzkirch, 1997.

ÖV kostet 6,7 Millionen

VERKEHRSVERBUND WAS DIE GEMEINDEN BEZAHLEN

Dass der öffentliche Verkehr nicht gratis zu haben ist, leuchtet ein. Diese Zeitung recherchierte, wie viel Geld die Gemeinden der Region Sursee an den Verkehrsverbund abliefern.

Im Gegensatz zum Fernverkehr auf der Schiene, wo die Angebotshoheit bei der SBB liegt, bestellt der Verkehrsverbund Luzern (VVL) das Angebot des regionalen Personenverkehrs auf Schiene und Strasse gemäss den Bedürfnissen der Gemeinden bei den jeweiligen Transportunternehmen. In der Region Sursee sind dies die SBB, Postauto Zentralschweiz und die Rottal Auto AG. 2012 belief sich der Aufwand für alle Regionallinien auf rund 342 Millionen Franken. Der Ertrag aus den Fahrausweisen deckte knapp die Hälfte des Aufwandes. Den Rest musste die öffentliche Hand als «Abgeltungen» finanzieren. Davon übernahmen der Bund 19, die Nachbarkantone 34 und der VVL 47 Prozent. Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr wird der VVL-Anteil zu je 50 Prozent vom Kanton Luzern und den Luzerner Gemeinden getragen. 2013 beträgt der Anteil der Gemeinden rund 48 Millionen Franken. Jene der Region Sursee liefern 6,7 Millionen Franken ab (siehe Tabelle). **DZ**

GEMEINDEBEITRÄGE AN DEN VERKEHRSVERBUND

Gemeinde	Beiträge 2013
Beromünster	648'437 Franken
Büron	202'947 Franken
Buttisholz	325'268 Franken
Eich	129'026 Franken
Geuensee	238'526 Franken
Grosswangen	275'389 Franken
Knutwil	199'165 Franken
Mauensee	117'589 Franken
Neuenkirch	625'661 Franken
Nottwil	367'014 Franken
Oberkirch	386'068 Franken
Rickenbach	219'300 Franken
Ruswil	692'646 Franken
Schenkon	305'834 Franken
Schlierbach	58'129 Franken
Sempach	346'520 Franken
Sursee	1'038'920 Franken
Triengen	366'007 Franken
Wauwil	159'677 Franken
Total	6'702'123 Franken