Stadt
Luzern
Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 12. Juli 2000

B+A 30/2000

Projekt "Verlängerung der Trolleybuslinie 2 und Neuorganisation der Linien 1 und 2"

Projekt "Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier"

Grosser Stadtrat von Luzern genehmigt mit Änderungen am 28. September 2000

Übersicht

Projekt "Verlängerung der Trolleybuslinie 2 und Neuorganisation der Linien 1 und 2"

Der vorliegende Bericht und Antrag beantragt im ersten Teil die Verlängerung der Trolleybuslinie 2 über den Bahnhof hinaus bis zur Haltestelle Luzernerhof und die Einführung eines neuen kombinierten Betriebskonzeptes der Linien 1 und 2. Die beantragte Linienverlängerung entspricht politischen Begehren und Wünschen von Kunden, insbesondere aus dem Raum Emmenbrücke/Reussbühl. Die Verlängerung der Linie 2 bedeutet hauptsächlich eine Komfortsteigerung für diejenigen Fahrgäste, die vom Schwanenplatz Richtung Kreuzstutz-Emmenbrücke fahren, weil damit das Umsteigen an der Kantonalbank entfällt. Die Verlängerung führt über die Seebrücke zu den Haltestellen Schwanenplatz, Luzernerhof und zurück zum Perron 1 am Bahnhof. Mit einem alternierenden Betrieb der Linien 1 und 2 ab der Haltestelle Luzernerhof bis Maihof ist zudem die direkte Erschliessung des Löwenplatzes von Emmen und Kriens gewährleistet. Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat, der Linienverlängerung und der Neuorganisation zuzustimmen und den dafür jährlich wiederkehrenden Brutto-Mehraufwand für den Betrieb von 237'000 Franken zu bewilligen.

Projekt "Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier"

Der vorliegende Bericht und Antrag beantragt im zweiten Teil die Einführung einer Buslinie von der Innenstadt zum Betagtenzentrum Eichhof und zu den Alters- und Pflegeheimen Steinhof und Bergli. Diese Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wurde bereits im Postulat 385 (1987/91) Verena Küttel-Schürch vom 25. April 1991 gefordert. Die darauf folgenden detaillierten und eingehenden Untersuchungen mittels einer Neuorganisation der VBL-Linien 10 und 11 vermochten keine zweckmässige und kostengünstige Lösung hervorzubringen. Aufgrund des vom Grossen Stadtrat überwiesenen Postulates 119 Verena Küttel-Schürch vom 17. September 1998 wurde die Einführung einer neuen Linie von den Heimen in die Innenstadt geprüft, die primär auf die Bedürfnisse der Heimbewohner und deren Besucher ausgerichtet ist. Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat, der neuen Buslinie zuzustimmen und den dafür notwendigen einmaligen Kredit von 30'000 Franken für bauliche Anpassungen sowie den jährlich wiederkehrenden Bruttoaufwand für den Betrieb von 81'500 Franken zu bewilligen.

Inhaltsverzeichnis Seite

1 Projekt "Verlängerung der Trolleybuslinie 2 und Neuorganisation der Linien 1 und 2" 5

1.1 Ausgangslage 5

1.2 Bedürfnis 6

1.3 Konzept 6

1.3.1 Endhaltestelle 6

1.3.1.1 Variante Wey (siehe Anhang 2 und 2A) 6

1.3.1.2 Variante Wey Plus (siehe Anhang 3) 6

1.3.1.3 Variante Löwenplatz (siehe Anhang 4) 7

1.3.1.4 Variante Luzernerhof (siehe Anhang 5) 7

1.3.1.5 Variante Luzernerhof Kombi 1 / 2 (siehe Anhang 6) 8

1.3.1.6 Zusammenstellung der Betriebskosten 8

1.3.1.7 Vorschlag Stadtrat: Variante Luzernerhof Kombi 1 / 2 8

1.3.2 Haltestelle Bahnhof; Perron 2 und 3 (siehe Anhang 7 und 8) 9

1.3.3 Haltestellen Schwanenplatz und Bahnhof (Perron 1) 10

1.4 Kosten und Finanzierung 10

1.4.1 Betriebskosten 10

1.4.2 Finanzierung 10

1.5 Termine 10

2 Projekt "Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier" 10

2.1 Ausgangslage 10

2.2 Konzept 12

2.3 Kosten und Finanzierung 12

2.3.1 Kosten bauliche Anpassungen 12

2.3.2 Betriebskosten 12

2.3.3 Finanzierung 12

2.4 Termine 13

3 Verfahren (Bestellung) 13

4 Zuständigkeit **13**

4.1 Projekt "Verlängerung Trolleybuslinie 2 und Neuorganisation der Linien 1 und 2" 13

4.2 Projekt "Buserschliessung Betagtenheime im Obergrundquartier" 14

5 Antrag **15**

Anhang 1 (Ist-Zustand)
Anhang 2 (Variante Wey)
Anhang 2A (Endhaltestelle Wey)
Anhang 3 (Variante Wey Plus)
Anhang 4 (Variante Löwenplatz)
Anhang 5 (Variante Luzernerhof)
Anhang 6 (Variante Luzernerhof Kombi)
Anhang 7 (Ist-Zustand Bahnhof)
Anhang 8 (Bahnhof mit Verlängerung)
Anhang 9 (Buserschliessung Obergrundquartier)
Anhang 10 (Kostenschlüssel der Verlängerung der Trolleybuslinie 2)
Anhang 11 (Kostenschlüssel der Buslinie im Obergrundquartier)

Stadtratsbeschluss 880 vom 12. Juli 2000
RLP 99/651.27

Der Stadtrat von Luzern
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Projekt "Verlängerung der Trolleybuslinie 2 und Neuorganisation der Linien 1 und 2"

1.1 Ausgangslage

Mit dem Fahrplanwechsel 1998 wurden auch verschiedene Änderungen im VBL-Busliniennetz (siehe B+A 16/1997) eingeführt: so endet die Buslinie 2 von Emmenbrücke seither am Bahnhof und nicht mehr im Würzenbach. Damit das Wenden möglich ist, halten die Busse an einer Kante des Perrons 3 (Anhang 1). Fahrgäste der Linie 2 mit dem Ziel oder dem Ausgangspunkt auf der rechten Stadtseite müssen somit heute an den Haltestellen Bahnhof oder Kantonalbank umsteigen, was als starke Komforteinbusse betrachtet wird. Von verschiedenen Seiten wurde deshalb eine Verlängerung der Linie 2 auf die rechte Stadtseite gefordert:

- Im Postulat 108 Peter Bucher vom 21. November 1997 wird unter anderem die Prüfung einer Verlängerung der Buslinie 2 über den Bahnhof hinaus auf die rechte Stadtseite verlangt.
- Der Gemeinderat von Emmen fordert in seinem Brief vom 6. Mai 1998 an den Stadtrat eine möglichst schnelle Realisierung der Verlängerung mindestens bis zum Luzernerhof.
- Die VBL wurden schon vor der Änderung im VBL-Busliniennetz fast täglich mit schriftlichen und mündlichen Reaktionen von Fahrgästen konfrontiert, die durch das Wenden der Linie 2 am Bahnhof Nachteile erleiden.

In der Stellungnahme zum Postulat 108 hat sich im September 1998 der Stadtrat bereit erklärt, die Verlängerung der Linie 2 zu prüfen. Dazu gehörten die Prüfung der Zweckmässigkeit und der technischen Machbarkeit sowie die Ermittlung der Kosten. Die Verkehrskommission der Stadt Luzern (VKL) hat an der Sitzung vom 20. Oktober 1998 dem Stadtrat empfohlen, den in der Folge von der Baudirektion und den VBL ausgearbeiteten Vorschlag für die Verlängerung der Linie 2 weiterzuverfolgen. Im StB 1591 vom 11. November 1998 stimmte der Stadtrat der vorgeschlagenen Verlängerung der Linie 2 grundsätzlich zu und beantragte gleichzeitig die Baudirektion, zusammen mit den VBL die damit verbundene Haltestellenproblematik am Bahnhof und am Schwanenplatz zu lösen und eine Kreditvorlage an den Grossen Stadtrat vorzubereiten.

Entgegen der Stellungnahme zum Postulat 108 Peter Bucher, in der eine Endhaltestelle am Luzernerhof aus Platzgründen ausgeschlossen wurde, konnte aufgrund neuer Lösungen für die Buslinie 24 am Luzernerhof eine Lösung gefunden werden.

1.2 Bedürfnis

Aus Kapazitätsgründen ist die Verlängerung nicht erforderlich. Die Verlängerung der Buslinie 2 auf die rechte Stadtseite entspricht jedoch einem Bedürfnis der Fahrgäste, die ohne Umsteigen vom Schwanenplatz in Richtung Kreuzstutz-Emmenbrücke fahren wollen. Für diese ist die heutige Verbindung durch das Umsteigen an der Haltestelle Kantonalbank wenig attraktiv. Diese Fahrgäste sind zudem vielfach mit Einkäufen aus der Altstadt unterwegs, was das Umsteigen zusätzlich erschwert. Von Emmenbrücke in die Stadt Luzern wird der Bus zum grössten Teil schon am Kasernenplatz oder an der Haltestelle Kantonalbank verlassen. Bei einer Verlängerung der Buslinie 2 ist deshalb nicht mit einer erheblichen Zunahme der Fahrgastzahlen zu rechnen, da es sich nicht um eine neue Buserschliessung, sondern lediglich um eine Komfortsteigerung durch die direkte Busverbindung handelt.

1.3 Konzept

1.3.1 Endhaltestelle

Mögliche Endhaltestellen wurden im Bereich Wey, Löwenplatz und Luzernerhof aufgrund von verkehrstechnischen Rahmenbedingungen, betrieblichen Aspekten und Kundenfreundlichkeit beurteilt.

1.3.1.1 Variante Wey (siehe Anhang 2 und 2A)

Die Endhaltestelle könnte nach der Haltestelle Wey an der Dreilindenstrasse auf der Seite des Restaurants Hofgarten realisiert werden. Wegen der Anlieferung des Restaurants Hofgarten käme die Endhaltestelle zu einem Teil in die Kurve Dreilindenstrasse/Stadthofstrasse auf der gegenüberliegenden Seite der bestehenden Haltestelle Wey zu liegen. Dadurch müssten sechs öffentliche Parkplätze aufgehoben werden. Die baulichen Massnahmen im Strassenraum würden sich auf Randstein- und Markierungsanpassungen beschränken. Die bestehende Fahrleitung inkl. Weiche müsste saniert werden.

1.3.1.2 Variante Wey Plus (siehe Anhang 3)

Die Variante Wey Plus unterscheidet sich von der Variante Wey dadurch, dass die Linie zusätzlich über den Löwenplatz geführt wird. Diese Variante bedingt eine teure Anpassung der Fahrleitungsinfrastruktur im Bereich Löwenplatz.

1.3.1.3 Variante Löwenplatz (siehe Anhang 4)

Für eine Endhaltestelle am Löwenplatz wurden zwei Standorte geprüft: Eine Haltestelle vor dem Löwencenter und eine im Bereich der neuen Carparkplätze. Die Endhaltestelle vor dem Löwencenter käme an der heutigen Haltestelle der Linie 1, der neuen Linie 19 und der Linien 22/23 zu liegen. Sie wäre bezüglich Kundenfreundlichkeit optimal, weil alle Busse in Richtung Bahnhof am selben Perron abfahren würden. Der grosse Nachteil dieser Endhaltestelle ist der Zeitausgleich der Linie 2, der dort abgewartet werden muss und gefährliche Überholmanöver durch die Busse der Linien 1, 19, 22 und 23 nötig macht. Eine solche Lösung könnte höchstens dann in Frage kommen, wenn kein Zeitausgleich erforderlich wäre, was nicht der Fall ist.

Die Endhaltestelle im Bereich der neuen Carparkplätze käme vor dem neuen, mehrfach genutzten Unterstand, dem sogenannten Servicegebäude, zu liegen und würde aufgrund der Fahr- und Haltestellengeometrie zwei Carparkplätze beanspruchen. Die Beanspruchung von nur einem Carparkplatz wäre möglich, wenn der Bus in der Löwenstrasse von der stadtauswärts führenden Busspur einbiegen würde, was allerdings nur mit einer Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung möglich ist, die wiederum den schon heute problematischen Verkehrsabfluss zusätzlich behindern würde. Neben dem Verlust von einem bis zwei Carparkplätzen wären noch weitere Nachteile in Kauf zu nehmen. Eine korrekte Einfahrt in die Haltestelle vor dem Löwencenter wäre aufgrund der Fahrgeometrie nicht gewährleistet, so dass diese Haltestelle nicht bedient werden könnte. Die Haltestelle im Zentrum des Platzes wäre für die Fussgängerbeziehungen ungünstig, da immer eine Strasse überquert werden müsste und eine wenig komfortable Durchmischung mit dem Touristenverkehr entstünde.

Der Grosse Stadtrat hat mit der Ablehnung des Postulates 108 Peter Bucher signalisiert, dass er aus den oben aufgeführten Gründen auf eine Linienverlängerung bis zum Löwenplatz verzichten möchte.

1.3.1.4 Variante Luzernerhof (siehe Anhang 5)

Die Haltestelle vor dem SBB-Verwaltungsgebäude ist durch die Linie 24 und den Einsatzkurs der Linie 1 belegt, der die Fahrplanzeit abwartet. Die Haltestelle zwischen Töpfer- und Alpenstrasse ist durch die Linien 6 und 8 belegt. Diese Haltestelle kann nicht verlängert werden, weil dann die Busse die Einfahrt Töpferstrasse versperren würden und zudem das Trottoir entlang dem Osttrakt des Hotels Schweizerhof über Gebühr verschmälert werden müsste. Am Luzernerhof wurde für eine Endhaltestelle der Linie 2 die folgende Lösung gefunden: Die Haltestelle im Bereich der Töpferstrasse würde neu von den Linien 6, 8 und 24 bedient, und an derjenigen vor dem SBB-Verwaltungsgebäude würden die Linien 2 und 1 (Einsatzkurse) halten und die Ausgleichszeit abwarten. Die Haltestelle vor dem SBB-Verwaltungsgebäude ist für zwei Anhängerzüge ausreichend dimensioniert. Die Mehrfachbelegung der Haltestelle im Bereich Töpferstrasse ist möglich, weil die Wahrscheinlichkeit des Zusammentreffens der Linienbusse gering ist. In einem solch seltenen Fall würde der Bus der Linie 24 kurz auf der Fahrbahn

nach der Töpferstrasse anhalten, um die Fahrgäste aussteigen zu lassen. Als Nachteil dieser Lösung ist die Tatsache zu erwähnen, dass Buslinien mit der gleichen Fahrrichtung nicht ab der gleichen Haltestelle wegfahren.

1.3.1.5 Variante Luzernerhof Kombi 1 / 2 (siehe Anhang 6)

Die Variante Luzernerhof Kombi 1 / 2 ergänzt die Variante Luzernerhof (Ziff. 1.3.1.4) mit einem alternierenden Betrieb der Linien 1 und 2.
Somit bedient jeder zweite Kurs der verlängerten Buslinie 2 der Reihe nach neu die Haltestellen Schwanenplatz (Seeseite), für die betrieblich bedingte Ausgleichszeit die neue Endhaltestelle Luzernerhof (SBB-Verwaltungsgebäude) und noch die Haltestelle Schwanenplatz (Stadtseite). Jeder andere Kurs wird bis zur Endhaltestelle Maihof geführt. Alternierend mit der Linie 2 gilt die gleiche Regelung auch für die Busse der Linie 1.

1.3.1.6 Zusammenstellung der Betriebskosten

	Wey	**Wey Plus**	**Löwenplatz**	**Luzernerhof**	**Luzernerhof Kombi**
Jährliche Brutto-Betriebskosten	**Fr. 580‘000**	**Fr. 1'165‘000**	**Fr. 1'120‘000**	**Fr. 316‘000**	**Fr. 316‘000**

1.3.1.7 Vorschlag Stadtrat: Variante Luzernerhof Kombi 1 / 2

VBL und Tiefbauamt haben die verschiedenen Varianten eingehend geprüft und sich für die Variante Luzernerhof oder Luzernerhof Kombi entschieden.

Am 23. Mai 2000 fand eine Besprechung mit Vertretern der Gemeinden Littau, Kriens und Emmen statt, an der die zwei neuen Varianten (Luzernerhof gemäss Anhang 5 und Luzernerhof Kombi gemäss Anhang 6) vorgestellt wurden. Die Variante Luzernerhof Kombi entspricht den Vorstellungen von Littau und Emmen. Die Gemeinde Kriens sieht in der Variante Kombi Nachteile für Kriens. Sie postuliert in ihrem Schreiben vom 5. Juli 2000 an den ÖVL für die Variante Luzernerhof und lehnt die Kombi-Variante (jeder zweite Kurs der Linien 1 und 2 bis Maihof, alle übrigen Kurse bis Luzernerhof) ab.

Entgegen der Meinung der Gemeinde Kriens beantragt der Stadtrat, die Variante Luzernerhof Kombi zu realisieren, weil damit aus Sicht aller Passagiere der grösste Nutzen erzielt werden könnte. Der Löwenplatz und auch das Maihofquartier wären mit dieser Lösung direkt von Kriens und Emmen aus erreichbar. Das Umsteigen wäre auf der Achse Pilatusstrasse-Schwanenplatz optimal gewährleistet, weil aus betrieblichen Gründen die Busse der Linien 1 und 2 gleichzeitig an den Haltestellen ankommen müssen.

1.3.2 Haltestelle Bahnhof; Perron 2 und 3 (siehe Anhang 7 und 8)

Eine vierte Durchmesserlinie am Perron 2 am Bahnhof ist betrieblich aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse unbestrittenermassen nicht möglich. Aufgrund der kurzen Takte der Linien 1, 7, 6/8, die bereits heute dort halten, und der Störungen durch den übrigen Verkehr kann nicht gewährleistet werden, dass die Busse gestaffelt am Bahnhof eintreffen. In der Praxis treffen die Linienbusse häufig gleichzeitig am Bahnhof ein. Selbst wenn sie exakt nach Fahrplan am Bahnhof ankommen würden, kann, bedingt durch den Fahrgastwechsel und die Phasen der Lichtsignalanlage, nicht garantiert werden, dass der vordere Bus abgefahren ist, bevor der nachfolgende eintrifft. Eine vierte Durchmesserlinie am Perron 2 hätte zur Folge, dass ein von der Pilatusstrasse herkommender Bus häufig keinen Platz am Perron 2 finden und die Einfahrt zum Bahnhofplatz versperren würde. Die Leistungsfähigkeit des Knotens Bahnhofplatz würde durch die Busse massiv reduziert. Wie die Erfahrungen zeigen, löst auch der Verzicht auf die Ausgleichszeit am Bahnhof die Probleme nicht vollständig, und es kommt bereits heute mit drei Linien zu Behinderungen und Blockierungen von Fahrstreifen, sowohl am Perron 2 wie auch am Perron 1.

Jede weitere Fahrt über den Perron 3 führt ebenfalls zu zusätzlichen Behinderungen, was seit der Einführung der Linie 19 und der längeren Fahrzeuge der Einsatzkurse der Linie 1 festzustellen ist. Die heutige Haltestellenanordnung ist im Anhang 7 dargestellt. Die Führung einer vierten Durchmesserlinie über den Perron 3 hat negative Auswirkungen auf den schon heute kritischen Verkehrsabfluss am Bahnhofplatz. Es galt, eine Lösung zu finden, bei der die zusätzlichen Behinderungen möglichst gering sind.

Die vorliegende Lösung (siehe Anhang 8) sieht vor, die Busse der Linien 1, 2 und 6/8 am Perron 2 halten zu lassen. Die Haltestelle der Linie 7 ist am Perron 3, wo heute die Linie 12 hält. Die Einsatzkurse der Linie 1 würden über den Perron 3 fahren. Am Perron 2 würde sich in der Spitzenstunde die Anzahl Kurse bezogen auf die Linien wie folgt verändern:

Perron 2	**Ist-Zustand (Fahrplan 1999)**	**Mit Linienverlängerung**
Linie 1	10 Kurse	10 Kurse
Linie 1 (Einsatz)	5 Kurse	keine
Linie 6/8	12 Kurse	10 Kurse (ab Mai 00)
Linie 7	12 Kurse	keine
Linie 2	keine	10 (ab Mai 01)
Total	39 Kurse	30 Kurse

Mit der Umstellung am Perron 2 würden weniger, jedoch längere Busse halten. Das Tiefbauamt sowie die VBL vertreten diese Lösung als die zweckmässigste der untersuchten Haltekantenzuteilungen an den Perrons 2 und 3.

1.3.3 Haltestellen Schwanenplatz und Bahnhof (Perron 1)

Durch die Einführung der Linienverlängerung wird an den Haltestellen Schwanenplatz und beim Bahnhof (Perron 1) Platz für die zusätzliche Linie benötigt. An den Haltestellen Schwanenplatz sind keine Massnahmen möglich. Stadtauswärts werden vermehrt Behinderungen auftreten. Die Haltestelle am Bahnhof (Perron 1) kann um eine Buslänge in die Pilatusstrasse hinein verlängert werden. Für die ÖV-Kunden bedeutet dies, dass die Wegdistanzen beim Um-, Ein- und Aussteigen sich unter Umständen vergrössern.

1.4 Kosten und Finanzierung

1.4.1 Betriebskosten

Der jährliche Nettoaufwand für die öffentliche Hand hängt stark davon ab, welche Mehreinnahmen das zusätzliche Angebot bringt. Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) geht davon aus, dass auf dem verlängerten Abschnitt der Linie 2 der gemäss Statuten des ÖVL vorgegebene Mindestkostendeckungsgrad von 60% problemlos erreicht werden kann. Da es sich bei der Verlängerung der Linie 2 primär um eine Komfortsteigerung für die Fahrgäste aus Littau und Emmenbrücke handelt, bestehen aber Zweifel über die Richtigkeit dieser Annahme. Aus diesem Grund ist von den zusätzlichen Bruttobetriebskosten gegenüber dem heutigen Betrieb der Linie 2 auszugehen. Diese betragen pro Jahr insgesamt rund Fr. 317‘000.--. Alle Infrastrukturanpassungen der VBL sind in diesen Betriebskosten eingerechnet.

1.4.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt vorab durch die zusätzlichen Einnahmen. An den verbleibenden ungedeckten Bruttobetriebskosten beteiligen sich der Kanton mit 10 Prozent und der ÖVL (ohne Anteil Stadt) mit zirka 15 Prozent. Etwa 75 Prozent gehen somit zu Lasten der Stadt. Die jährlichen Betriebskosten für die Stadt belaufen sich nach Abzug der Beiträge des Kantons und der übrigen ÖVL-Gemeinden somit auf maximal Fr. 237'000.-- (siehe Anhang 10).

1.5 Termine

Die Einführung der Verlängerung der Linie 2 über die Seebrücke ist auf den Fahrplanwechsel im Frühjahr 2001 vorgesehen.

2 Projekt "Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier"

2.1 Ausgangslage

Im Rahmen einer breit angelegten Überprüfung des bestehenden OeV-Angebotes wurde im

Jahre 1992 festgestellt, dass im Gebiet der Betagtenheime Eichhof/Steinhof die Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ungenügend ist. Neben der Erschliessung der Betagtenheime wurde im Rahmen einer schriftlichen Umfrage unter anderem auch eine Verbindung Eichhof-Obergütsch gewünscht (B+A 36/1993).

In der Folge wurde für eine bessere Erschliessung des Gebiets der Betagtenheime eine neue Führung für die Linie 11 geprüft. Vorab stand die Führung der Linie 11 über die Obergrundstrasse/Eichhof bzw. Taubenhausstrasse/Guggistrasse zur Diskussion. Das Gutachten Albrecht und Partner AG (1995) zeigte aber, dass eine solche Lösung auch zu deutlichen Mehrkosten führt:

- Auf der Linie 10 müssten zusätzliche Kurse angeboten werden, weil tagsüber durch den Wegfall der Linie 11 das Busangebot im Bruchmattgebiet (bis Steinhofschulhaus) stark verringert würde (beim heutigen Angebot würden an Werktagen tagsüber etwa 40% der Kurse bis zum Steinhofschulhaus wegfallen). Ohne zusätzliche Kurse ergäben sich dadurch in Stosszeiten überlastete Busse, in der Zwischenzeit deutlich schlechtere Frequenzen.

- In den Abendstunden und an Sonntagen könnten die Linien 10 und 11 nicht mehr als kombinierte Linien betrieben werden.

Zudem führt ein Betrieb von Kleinbussen auf der Hauptverkehrslinie Bahnhof-Eichhof erfahrungsgemäss zu überfüllten Kleinbussen. Eine Aufhebung von Zwischenhalten auf der Strecke Bahnhof-Eichhof senkt die Attraktivität der Linie 11 für die Anwohner im Sonnenberg-/Steinhofquartier. Im B+A 16/1997 wurde schliesslich dargelegt, weshalb auf eine neue Linienführung für die Linie 11 verzichtet wurde.

Bereits im Januar 1998 wurde das Postulat 119 Küttel-Schürch eingereicht, welches neue Lösungen verlangte. Angesichts des berechtigten Anliegens, die grössten städtischen Betagtenheime direkt mit dem OeV zu erschliessen, wurde das Postulat am 17. September 1998 entgegengenommen. Dabei wird darauf hingewiesen, dass neue Untersuchungen zur Linienführung 10/11 angesichts der vorliegenden Grundlagen (Bericht Albert und Partner AG) und der relativ hohen Kosten nicht angestellt würden. Eine andere Lösung mit einem beschränkten Leistungsausbau (Tixi-System für die Heime oder Quartierbus) würde jedoch geprüft.

Zusätzlich wurde im Mai 1999 eine Petition eingereicht, welche eine VBL-Buslinie zu den Heimen Eichhof, Steinhof und Bergli fordert. Sie wurde von rund 1900 Personen (davon etwa 1300 Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Luzern) unterzeichnet. Dem Anliegen der Petitionäre kann mit dem nachfolgenden Konzept nicht vollumfänglich entsprochen, jedoch stark entgegengekommen werden.

2.2 Konzept

Der neue Lösungsansatz ist die Einführung einer neuen Buslinie von der Innenstadt zum Betagtenzentrum Eichhof und zum Alters- und Pflegeheim Steinhof, die auch das Heim im Bergli bedient. Von der Firma Bucheli liegt eine Richt-Offerte für die Buslinie Eichhof-Bundesplatz mit den folgenden Rahmenbedingungen vor (siehe Anhang 9):

- Betriebszeit: täglich 09.00 bis 11.00 und 14.00 bis 17.00 Uhr
- Takt: 20 Minuten
- Typ: Niederflurbus (zum Beispiel: 10 Sitzplätze / 12 Stehplätze / 3 Klappsitze)

Gemäss Bericht Albrecht 1993 "Bedürfnisanalyse" besteht für das Steinhofquartier ein Fahrgastpotential von 500 Fahrten pro Tag. Davon dürften jedoch etwa 300 Fahrten pro Tag bereits durch die Linie 1 abgedeckt sein, so dass als echter Neuverkehr lediglich 200 Fahrten pro Tag erwartet werden können. Daraus ergibt sich ein Kostendeckungsgrad zwischen 25 und 35 Prozent und eine Beteiligung der Stadt Luzern an den ungedeckten Kosten in der Grössenordnung von ca. Fr. 70'000.-- gemäss Schlüssel des Zweckverbandes für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL).

Repräsentanten der Heime, Vertretern des Quartiervereins und der Petitionäre wurde dieser Vorschlag zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Bedürfnisse der Betagtenheime wurde der Vorschlag grundsätzlich als zweckmässig und kostengünstig beurteilt.

2.3 Kosten und Finanzierung

2.3.1 Kosten bauliche Anpassungen

Aufwendungen der Baudirektion für Markierungen und Anpassungen an der Lichtsignalanalge Paulusplatz	Fr.	30'000.00

2.3.2 Betriebskosten

Weil die Betriebseinnahmen (25 bis 35 Prozent) nicht mit Sicherheit feststehen und weniger als die Hälfte der Bruttobetriebskosten ausmachen, ist von den gesamten Bruttobetriebskosten auszugehen. Sie belaufen sich pro Jahr auf insgesamt Fr. 108'700.--.

2.3.3 Finanzierung

Die einmaligen Kosten für Markierungen und Lichtsignalanlage gehen zu Lasten der städtischen Rechnung.

Die Finanzierung der Bruttobetriebskosten erfolgt vorab durch die zusätzlichen Einnahmen. An den verbleibenden ungedeckten Bruttobetriebskosten beteiligen sich, sofern der ÖVL die

Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrund als Bestandteil des ÖVL anerkennt, der Kanton mit 10 Prozent und der ÖVL (ohne Anteil Stadt) mit zirka 15 Prozent. Etwa 75% der ungedeckten Bruttobetriebskosten gehen somit zu Lasten der Stadt, also maximal Fr. 81'500.--.

2.4 Termine

Die Einführung der neuen Linie von den Heimen in die Innenstadt ist auf den Fahrplanwechsel im Frühjahr 2001 vorgesehen.

3 Verfahren (Bestellung)

Seit dem 1. Januar 1998 ist der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) für die Planung, die Organisation und die Finanzierung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs im Verbandsgebiet zuständig (Art. 3 Abs. 1 der Statuten vom 23. November 1997). Die Beschlussfassung über Angebotsverbesserungen, Verlängerungen von Buslinien und neuen Buslinien erfolgt durch die Delegiertenversammlung aufgrund eines schriftlich eingereichten Antrags eines Verbandsmitgliedes beim Vorstand. Wird ein Antrag angenommen, erfolgt die Bestellung der Transportleistung durch den ÖVL.

Die Verlängerung der Trolleybuslinie 2 bis Luzernerhof wurde bereits ins Budget 2001 des ÖVL aufgenommen. Nach dem Kreditbeschluss durch den Grossen Stadtrat kann der ÖVL diese Angebotsverbesserung definitiv beschliessen. Mit der Erschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier durch eine neue Buslinie hat sich der ÖVL noch nicht befasst. Der entsprechende Antrag wird beim ÖVL eingereicht, sobald der Grosse Stadtrat die erforderlichen Kredite bewilligt hat.

4 Zuständigkeit

4.1 Projekt "Verlängerung Trolleybuslinie 2 und Neuorganisation der Linien 1 und 2"

Im Zusammenhang mit der geplanten Verlängerung der Trolleybuslinie 2 bis Luzernerhof sind im Stadtrat erhebliche Unsicherheiten entstanden über die kredit- und finanzrechtliche Zuständigkeit für dieses erweiterte Leistungsangebot. In der Folge ist der Fragenkomplex Herrn lic. iur. Josef Wehrmüller, dem Schöpfer der Statuten des Zweckverbandes Öffentlicher Agglomerations-Verkehr (ÖVL), unterbreitet worden. Dieser kommt in seiner Stellungnahme vom 17. Januar 2000 u.a. zum Schluss, dass die ÖVL-Verbandsgemeinden bei der Bestellung von (zusätzlichen) Verkehrsangeboten ihre gemeindeinternen Zuständigkeitsregelungen zu beachten haben, auch bei grenzüberschreitenden Linien. Somit wird die frühere Auffassung des Stadtrates bestätigt, wonach sich die Bestellung der Verlängerung der Trolleybuslinie 2

auf die Zustimmung der dafür zuständigen städtischen Behörde abzustützen hat.

Für die Ermittlung der kreditrechtlichen Zuständigkeit gilt Folgendes:

Auf die Stadt Luzern entfallende Bruttobetriebskosten gemäss Art. 58 Abs. 2 neue Gemeindeordnung (Fr. 237'000.-- x 10)	Fr. 2'370'000.--
Weil die Verkehrseinnahmen nicht mit Sicherheit feststehen, können die Betriebskosten gemäss Art. 4 Finanzhaushalt-Reglement nicht netto kreditiert werden.	
Total für die Ermittlung der kreditrechtlichen Zuständigkeit	**Fr. 2'370'000.--**

Gemäss Art. 68 der neuen Gemeindeordnung ist für die Bewilligung des Kredites und somit für den Entscheid, ob die Stadt Luzern beim ÖVL die Verlängerung der Trolleybuslinie 2 bestellen soll, der Grosse Stadtrat zuständig. Der Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

4.2 Projekt "Buserschliessung Betagtenheime im Obergrundquartier"

Für die Ermittlung der kreditrechtlichen Zuständigkeit gilt Folgendes:

Auf die Stadt Luzern entfallende Bruttobetriebskosten gemäss Art. 58 Abs. 2 neue Gemeindeordnung (Fr. 81'500.-- x 10)	Fr. 815'000.--
Weil die Verkehrseinnahmen nicht mit Sicherheit feststehen, können die Betriebskosten gemäss Art. 4 Finanzhaushalt-Reglement nicht netto kreditiert werden.	
Einmalige Kosten für bauliche Anpassungen	Fr. 30'000.--
Total für die Ermittlung der kreditrechtlichen Zuständigkeit	**Fr. 845'000.--**

Gemäss Art. 68 der neuen Gemeindeordnung ist für die Bewilligung des Kredites und somit für den Entscheid, ob die Stadt Luzern beim ÖVL die neue Buslinie bestellen soll, der Grosse Stadtrat abschliessend zuständig.

5 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat:

- für die Verlängerung der Buslinie 2 bis zur neuen Endhaltestelle Luzernerhof und das kombinierte Betriebskonzept der Linien 1 und 2 einen Bruttokredit von jährlich Fr. 237'000.-- für den Betrieb zu bewilligen.

- für die neue Buslinie zur Erschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier einen Kredit von Fr. 30’000.-- für bauliche Anpassungen und einen Bruttokredit von jährlich Fr. 81’500.-- an den Betrieb zu bewilligen.

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen für die Verlängerung der Trolleybuslinie 2 mit gleichzeitiger Neuorganisation der Linien 1 und 2 und die Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier einen entsprechenden Beschlussesvorschlag.

Luzern, 12. Juli 2000

Stadtrat

Der Stadtpräsident	Der Stadtschreiber
Urs W. Studer	Toni Göpfert

Stadt
Luzern
Stadtrat

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 30/2000 vom 12. Juli 2000 betreffend

Projekt "Verlängerung der Trolleybuslinie 2 mit Neuorganisation der Linien 1 und 2" und
Projekt "Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier"

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 58 Abs. 2, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 Ziff. 2 lit. a und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und von Art. 87 des Geschäftsreglementes vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

I. Für die Verlängerung der Buslinie 2 bis zur neuen Endhaltestelle wird ein Bruttokredit von jährlich Fr. 237’000.-- für den Betrieb bewilligt.

Auf die Ziffern:

II. Für die neue Buslinie zur Erschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier wird ein Kredit von einmalig Fr. 30'000.-- für bauliche Anpassungen und ein Bruttokredit von jährlich Fr. 81'500.-- an den betrieb bewilligt.

III. Das Postulat 119 Verena Küttel-Schürch namens der SP-Fraktion vom 15. Januar 1998 wird abgeschrieben.

IV. Die Aufwendungen für den Betrieb sind jeweils in den Voranschlag der VBL aufzunehmen.
wurde nicht eingetreten.

V. Die Aufwendungen für den Betrieb sind jeweils in den Voranschlag der VBL aufzunehmen.

VI. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 28. September 2000

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Der Ratspräsident	Der Stadtschreiber
Peter Brauchli	**Toni Göpfert**