



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Stellungnahme**

zum

### **Dringlichen Postulat Nr. 10 2010/2012**

von Urs Wollenmann  
namens der SVP-Fraktion  
vom 21. Januar 2010  
(StB 200 vom 3. März 2010)

**Wurde anlässlich  
3. Ratssitzung vom  
4. März 2010 abgelehnt.**

### **Für einen Test eines Brennstoffzellen-Hybridbusses in Luzern**

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Nach dem Reglement über das Beteiligungs- und Beitragscontrolling ist das Parlament für die politisch strategischen Zielsetzungen der delegierten Aufgaben von höchster Bedeutung für die Stadt verantwortlich, also auch für die Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl). Diese Ziele sind in der Gesamtplanung formuliert, die der Stadtrat dem Parlament jährlich zum Beschluss vorlegt. Eines der Ziele in der aktuellen Gesamtplanung 2010–2014 für die vbl besagt, dass sich die vbl für einen ökonomischen und ökologischen Ressourceneinsatz einsetzen soll.

Die Umsetzung dieses Ziels – wie auch der übrigen politisch strategischen Ziele – liegt im operativen Handlungsspielraum der vbl, wobei übergeordnete Vorschriften einzuhalten sind. Dazu gehören beispielsweise die Gesetzgebung des Kantons oder die behördenverbindlichen Beschlüsse der Zentralschweizer Umweltschutzdirektionen (ZUDK) im Zusammenhang mit dem Einsatz von Partikelfiltern in Dieselbussen aus dem Jahre 2002. Auch der neu eingesetzte Verbundrat kann bei der Ausschreibung von Linien im öffentlichen Verkehr entsprechende Auflagen machen, die von den Transportunternehmen eingehalten werden müssen.

Als fortschrittliches Unternehmen, aber auch um den äusseren Rahmenbedingungen zu genügen, verfolgt vbl die laufenden Entwicklungsschritte bei neuen Technologien im öffentlichen Personentransport mit Interesse und Aufmerksamkeit. Dazu gehören auch Hybridbusse, die auf der Basis sehr unterschiedlicher technischer Konzepte von den verschiedenen Buserstellern entwickelt werden.

Bereits am 24. Juli 2007 führte die vbl einen „Hybridtag“ in Luzern durch. Anlässlich dieser öffentlichen Veranstaltung wurden Hybridbusse verschiedener Hersteller (Solaris, Hess) vorgestellt und im Rahmen von Testfahrten präsentiert.

Aus der Sicht der vbl ist es denkbar, Dieselbusse künftig teilweise durch Hybridbusse abzulösen. Die entsprechenden Fahrzeuge, die in der Anschaffung teuer sind, müssen jedoch zuverlässig sein, einen deutlichen Kraftstoffminderverbrauch aufweisen und somit auch

Stadt Luzern  
Sekretariat Grosser Stadtrat  
Hirschengraben 17  
6002 Luzern  
Telefon: 041 208 82 13  
Fax: 041 208 88 77  
E-Mail: [sk.grstr@stadtluzern.ch](mailto:sk.grstr@stadtluzern.ch)  
[www.stadtluzern.ch](http://www.stadtluzern.ch)

ökonomisch vertretbar sein. Aktuell liegen jedoch nur wenige Betriebserfahrungen mit Hybridfahrzeugen vor. Nach dem Kenntnisstand der vbl fährt in der Schweiz bei der Regionalbus Lenzburg ein 3-achsiger Solaris-Gelenkhybridbus sowie neu auch bei Postauto ein 2-achsiger Volvo-12-m-Solobus. Bei beiden Fahrzeugen handelt es sich um Diesel-Hybridbusse.

Bei dem im Postulat erwähnten Test von Brennstoffzellen-Hybridbussen von Mercedes-Benz handelt es sich um ein EU-gefördertes Forschungsprojekt. Trotz der Zuschüsse der EU fallen für die teilnehmenden Unternehmen erhebliche Kosten an, die sowohl die Infrastruktur (Bau und Unterhalt einer Wasserstofftankstelle) wie auch den eigentlichen Versuchsbetrieb betreffen. Da sich diese Kosten insgesamt auf mehrere Millionen Euro pro Stadt belaufen können, konzentriert sich das Interesse für den Testbetrieb auf ganz grosse Transportunternehmen.

Die vbl prüft aktuell zusammen mit mehreren anderen schweizerischen Transportunternehmen die Möglichkeit, verschiedene Dieselhybridbusfabrikate im Linienbetrieb als Test in den beteiligten Firmen einzusetzen. Diesen operationellen Beschluss fasste die Geschäftsleitung vbl am 24. November 2009. Dabei sollen wichtige Erfahrungen unter verschiedensten Betriebsbedingungen gesammelt werden. Mit dem gemeinsamen Probetrieb, wofür sich die vbl stark einsetzt, soll erreicht werden, umfassende Resultate zu erhalten, die die unterschiedlichen Strecken, Steigungen und Haltestellenabstände in verschiedenen Städten und Agglomerationen berücksichtigen. Die so erhobenen Daten werden für künftige Beschaffungsentscheide von grosser Relevanz sein. Aktuell laufen die Anfragen an die verschiedenen Bushersteller.

Bezüglich Luftreinhaltung schneidet der in Luzern etablierte Trolleybus nach wie vor am besten ab. Bereits seit Jahrzehnten ist damit „Zero Emission“ realisiert, wogegen ein Diesel-Hybridbus nach wie vor Abgase ausstösst – wenn auch weniger als ein Diesel- oder Gasbus gleicher Grösse. Daher wird der Trolleybus – trotz der erwähnten neuen Entwicklungen – für Luzern, aber auch für andere Städte, auch künftig eine sehr wichtige Rolle spielen.

**Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.**

Stadtrat von Luzern

