



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Stellungnahme

zur

Volksmotion Nr. 129 2010/2012

von Tosca Vermaas Petruzzello, Herbert Rellstab
und Mitunterzeichner/innen
vom 19. November 2010
(StB 1119 vom 22. Dezember 2010)

**Wurde anlässlich der
15. Ratssitzung vom
27. Januar 2011
abgelehnt**

Verzicht auf eine Verlängerung der Trolleybuslinie nach Oberseeburg/Büttenen

Der Stadtrat nimmt zur Volksmotion wie folgt Stellung:

In der Volksmotion wird der Stadtrat beauftragt, dem Grossen Stadtrat einen Bericht und Antrag zu unterbreiten, der einen Verzicht auf eine Verlängerung der Trolleybuslinie 6 bis Büttenen beinhaltet (Aufhebung des Kreditbeschlusses des Grossen Stadtrates vom 23. Oktober 2008, B+A 28/2008).

Die Verlängerung der Trolleybuslinie 6 nach Büttenen ist ein Element in der Weiterentwicklung des Trolleybusnetzes. Bereits in der Netzüberprüfung von 1988 war die Verlängerung ein Thema. Mit B+A 28/2008 vom 20. August 2008: „Verlängerung Trolleybuslinie 6 nach Büttenen“ hat der Grosse Stadtrat den dafür notwendigen Kredit von 1,5 Mio. Franken genehmigt. Die Trolleybusverlängerung ist zudem Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern und wird darin als nachhaltige Investition beurteilt. Sie schafft die Voraussetzung für einen attraktiven urbanen Lebens- und Arbeitsraum. Der Verkehrsverbund Luzern, der zuständig für die Festsetzung des Angebots für den öffentlichen Verkehr ist, plant, die Verlängerung auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012 einzuführen. Im November 2010 wurde das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr eingeleitet.

Das Konzept der Trolleybusverlängerung sieht vor, die Trolleybuslinie 6/8 bei der Brüelstrasse aufzuteilen und die Linie 6 nach Büttenen zu verlängern. Heute verkehren beide Linien bis ins Quartier Würzenbach. Dadurch ergeben sich in den Quartieren Würzenbach und Büttenen je ein 10-Minuten-Takt in den Haupt- und ein 15-Minuten-Takt in den Nebenverkehrszeiten. Die Linie 25 fährt neu im Halbstundentakt ab Brüelstrasse über die Oberseeburgstrasse nach Meggen, Piuskirche, ohne Bedienung der Büttenenhalde.

Insgesamt ergeben sich durch die Trolleybusverlängerung nach Büttenen folgende wesentliche Vorteile:

- direkte Anbindung des Büttenenquartiers ins Stadtzentrum und Tribschenquartier ohne Umsteigen
- mehr Platz und Komfort durch Einsatz modernster Niederflurgelenktrolleybusse

- kürzere Reisezeiten zwischen Brüelstrasse und Meggen, Piuskirche, durch direkte Führung der Linie 25
- markante Reduktion der Dieselbusfahrten im Büttenenquartier und damit:
 - weniger Lärmimmissionen im Vergleich zu heute
 - weniger Luftimmissionen im Vergleich zu heute
- Ausbau des nachhaltigen, umweltschonenden und bewährten ÖV-Systems

Der Stadtrat geht im Folgenden auf die in der Volksmotion aufgezählten Nachteile ein:

Zu 1: Lärm- und Schadstoffimmissionen

Der Dieselbus Linie 25 verkehrt weiterhin zwischen Würzenbach und Meggen. Das bedeutet eine doppelte Lärmbelastung für die Bewohner der Oberseeburg, der Oberseeburghöhe und der Kreuzbuchstrasse.

Zur bestehenden Belastung durch Dieselabgas kommt neu eine Belastung durch Elektrosmog hinzu. Die vbl AG hat keine Messungen des Elektrosmogs durchgeführt.

Durch die geräuscharme Antriebsart der Trolleybusse wird es künftig weniger Lärm- und Luftimmissionen geben, auch wenn auf einem Teilabschnitt weiterhin die Linie 25 verkehrt. Die Verbindung mit der Linie 25 zwischen Brüelstrasse und Meggen muss für die Einwohner in Obermeggen aufrechterhalten werden. Der Bus wird aber nur noch im 30-Minuten-Takt (entgegen dem heutigen 7,5-Minuten-Takt) verkehren. Dies entspricht einer Reduktion der Dieselbusfahrten um 75 Prozent. Die entsprechende Lärminderung wird deutlich spürbar sein.

Der Stadtrat beurteilt die Auswirkungen durch Elektrosmog als unproblematisch. In den Trolleybusfahrleitungen fliesst Gleichstrom und die auftretenden Elektrosmog-Felder sind sehr gering. Zudem werden bei diesem Projekt die geltenden Vorschriften eingehalten. Die Elektrosmogbelastung durch das eigene Handy, welches man auf sich trägt, ist wesentlich grösser als der Einfluss durch die Trolleybusfahrleitung.

Zu 2: Gewährleistung des Fahrdienstes

Bereits der kürzere und wendigere Dieselbus bleibt wegen der Steigungen und der Kurven bei vereisten oder schneebedeckten Strassen im Winter manchmal stecken. Der längere und schwerere Trolleybus wird bei solchen Verhältnissen noch mehr Mühe bei der Bewältigung der Strecke haben.

Für viele Quartierbewohner ist der jetzige Bus ein Quartierbus. Eine direkte Verbindung zum Bahnhof bedeutet, dass bei den häufigen Verkehrsstockungen im Zentrum Luzerns die Anbindung des Quartiers nur bedingt gewährleistet und der Nutzen daher minim ist.

Für die Bewohner des Büttenenquartiers besteht keine direkte Verbindung mehr zu Meggen (zum Einkaufen, Arztbesuch, Sport).

Die neuen Gelenktrolleybusse der vbl verfügen über zwei Antriebsachsen, mit welchen die Busse besser auf schneebedeckten und eisigen Strassen verkehren können. Diese Busse wurden speziell aufgrund der hügeligen Topografie von Luzern angeschafft. Die gleichen Busse fahren übrigens auch problemlos über die Dreilindenstrasse ins Wesemlinquartier.

Der Nutzen für das Quartier besteht vor allem in der direkten Linienführung ins Zentrum und darüber hinaus (z. B. zur Kantonalbank, ins Tribtschen, zur Kantonsschule usw.). Die Anbindung des Quartiers ist und bleibt gewährleistet – wie auch diejenige auf der anderen Seite im Matthof und Hirtenhof. Wenn es in der Haldenstrasse zu Staus kommt, sind Fahrgäste aus dem Büttenenquartier schon heute davon betroffen. Neu müssen sie aber nicht mehr umsteigen.

Die Nachfrage nach einer direkten Verbindung vom Büttenenquartier nach Meggen war in den vergangenen Jahren sehr klein. Neu werden jene Kunden, die nach Meggen wollen, umsteigen müssen. Trotzdem verkürzt die vorgesehene Lösung die Fahrzeit zwischen Meggen und Würzenbach. Gleichzeitig sind es viel mehr Personen, welche in der Brüelstrasse umsteigen wollen – diese profitieren neu von der direkten Linienführung ins Zentrum.

Zu 3: Bauarbeiten

Die Befahrung durch einen Trolleybus erfordert einschneidende bauliche Veränderungen: Der Abschnitt der Kreuzbuchstrasse zwischen Giselistrasse bis zur Vallasterkurve und Oberseeburgstrasse muss von 5,5 auf 6,5 m erweitert werden. Der bestehende Grünstreifen entfällt, womit die Sicherheit für die Fussgänger, Velofahrer und Schulkinder (!!) beeinträchtigt wird.

Der Abschnitt gehört zum Schulweg der Kinder aus der Oberseeburg nach Würzenbach. Gelenkbusse bedingen zudem, dass die Tragschichten der Oberseeburg- und der Büttenenstrasse verstärkt werden müssen.

Die Kreuzbuchstrasse wird im Abschnitt Giselistrasse bis Oberseeburgstrasse verbreitert. Dies hat zur Folge, dass gemäss dem aktuellen Projektstand der heute bestehende Grünstreifen zwischen dem Strassen- und Rad/Fusswegbereich verschmälert werden muss. Der bestehende Grünstreifen entfällt aber nicht. Die Sicherheit wird durch die Realisierung eines Velostreifens talwärts erhöht. Zudem wurde der bestehende Fussgängerstreifen auf der Kreuzbuchstrasse im Abschnitt Giselistrasse bis Giselihalde bereits mit einer Fussgängerschutzinsel versehen. Dadurch wurde die Verkehrssicherheit verbessert und ein Beitrag an die Schulwegsicherheit geleistet.

Der Betrieb der Buslinie mit Gelenkbussen bis Büttenen macht auch eine Verstärkung der Tragschicht der Oberseeburgstrasse und der Büttenenstrasse notwendig. Die entsprechenden Kosten belaufen sich auf 1,1 Mio. Franken und sind im B+A 28/2008 ausgewiesen. Die Sanie-

rung der Büttenenstrasse erfolgt zusammen mit dem Fahrleitungsprojekt im 2012. Die Oberseeburgstrasse wird später verstärkt, da sie im 2004 saniert wurde.

Zu 4: Volksentscheide

In der Abstimmung vom 23. September 1984 sprach sich die Bevölkerung der Stadt Luzern zum dritten Male gegen bauliche Veränderungen der Kreuzbuchstrasse zwischen Giselistrasse und Vallasterkurve aus.

Dieses Argument hat aus heutiger Sicht keine Relevanz mehr, da sich die Rahmenbedingungen geändert haben. Damals war die Verlängerung der Trolleybuslinie nach Büttenen, für die der Ausbau der Kreuzbuchstrasse wegen dem Betrieb mit Gelenkbussen notwendig ist, noch kein Thema. Im B+A 28/2008 ist die Verbreiterung der Kreuzbuchstrasse als eine der baulichen Massnahmen aufgeführt und begründet.

Zu 5: Behinderungen in der neuen Linienführung

In der Kurve zwischen den Haltestellen Oberseeburg und Oberseeburghöhe können die breiteren Trolleybusse nicht kreuzen, folglich muss eine Engpasssteuerung (Signal) installiert werden, die die Durchfahrt der Busse einspurig regelt. Die entsprechenden Kosten sind im Bericht und Antrag 28/2008 nicht enthalten.

Das bedeutet eine zusätzliche Lärmbelastung für die dortigen Bewohner durch Bremsen und Anfahren der Busse und der hinter den Bussen wartenden PWs.

Da das Kreuzen in der Kurve zwischen den Haltestellen Oberseeburg und Oberseeburghöhe nicht möglich ist, wird als betriebliche Massnahme eine Engpasssteuerung installiert analog jener auf der Berglistrasse für die Busse der Linie 10. Dieses System kostet rund 30'000 Franken und kann über den bestehenden Gesamtkredit von 1,5 Millionen Franken finanziert werden.

Der Busbetrieb verändert sich nicht durch die Engpasssteuerung, da die Busse an den Haltestellen sowieso anhalten, um die Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen. Bei Verspätungen kann es allerdings vorkommen, dass der Bus einige Sekunden zusätzlich an der Haltestelle warten muss, wenn sich gleichzeitig der entgegenkommende Bus im kritischen Abschnitt befindet. Die an den Haltestellen wartenden Busse können durch Personenwagen überholt werden. Da das Bremsen und Wiederanfahren der Trolleybusse deutlich leiser als das der Dieselsebusse ist, reduziert sich auch an diesen Stellen die Lärmbelastung.

Zu 6: Kapazität/Bedürfnisse der Quartierbewohner

Die Linie 25 ist nicht ausgelastet. Es finden viele Leerfahrten statt, einzig zu den Hauptverkehrszeiten sind die Busse voll.

Die grösseren Wagen der Trolleybusse sind deshalb unnötig. Es fand keine Erhebung über die tatsächliche Zahl der Fahrgäste und die Bedürfnisse der Quartierbewohner statt.

Die Stadt, vbl wie auch der Verkehrsverbund Luzern haben im Rahmen sämtlicher Planungen Erhebungen über die tatsächliche Anzahl Fahrgäste und deren Bedürfnisse gemacht. Das neue Angebot ist auf die Nachfrage abgestimmt. Daher werden die grösseren Fahrzeuge nicht im selben Takt fahren wie heute die Normaldieselbusse. Das Quartier ist zudem vergleichbar mit dem Würzenbach-, Hirtenhof- und Matthofquartier. Deshalb macht das neue System – nämlich überall das gleiche Angebot zu haben – Sinn und ist durch den teilweisen Abbau des Überangebots wirtschaftlicher als heute.

Zu 7: Fahrplan

Die neue Linie 6 führt zu einer Verschlechterung der Verbindungen. Würzenbach erfährt eine Halbierung der Fahrten. In der Büttenen und Oberseeburg fahren heute die Busse zur Hauptverkehrszeit alle 7', neu nur noch alle 10'.

Wie schon unter Punkt 6 geschildert, fanden Erhebungen statt über die Anzahl Fahrgäste und deren Bedürfnisse. Mit den neuen Verbindungen wird ein Überangebot teilweise abgebaut. Das neue Angebotskonzept ist optimal auf die Nachfrage abgestimmt und kann wirtschaftlich betrieben werden.

Zu 8: Kosten

Die Realisierung soll die vbl AG bzw. den Steuerzahler mindestens 7,2 Mio. Franken kosten, da die Stadt Alleinaktionärin der vbl AG ist. Die Stadt übernimmt den Strassenbau (Tragschicht, Erweiterung usw.) und den Kauf der Privatstrasse Büttenen für geschätzte 1,5 Mio. Franken.

Befürworter behaupten, die neue Linienführung werde günstiger. Jedoch fahren neu auf dem grösseren Teil derselben Strecke 2 Busse (1 Dieselbus, 1 Trolleybus), d. h. doppelter Personaleinsatz und doppelter Energieverbrauch. Es kann nur teurer werden, denn der schlechtere Fahrplan bedeutet weniger Fahrgäste.

Die Investitionskosten für den Ausbau der Kreuzbuchstrasse und die Verstärkung der Tragschicht der Oberseeburgstrasse und der Büttenenstrasse für die Verlängerung der Trolleybuslinie 6 bis Büttenen betragen 1,5 Mio. Franken.

Die Investition für die Fahrleitungen und die Gleichstromversorgung werden durch die vbl AG getätigt und vorfinanziert, welche die entsprechenden Kosten über die Betriebskosten dem Verkehrsverbund Luzern als Besteller in Rechnung stellt. Bei einer Kostengenauigkeit von +/- 20 Prozent belaufen sich diese Investitionskosten auf Total 5,68 Mio. Franken. Für die Stadt

Luzern ist die Verlängerung der Trolleybuslinie 6 bis Büttenen bezüglich der Betriebskosten kostenneutral, da sich beim Betrieb der Buslinie 25 massive Einsparungen ergeben.

Für den neuen Trolleybusbetrieb nach Büttenen muss zwar ein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie 6 eingesetzt werden. Auf der Linie 25 können hingegen zwei Normalautobusse eingespart werden.

Zu 9: Das grüne Quartier Büttenen/Oberseeburg

Das Quartier – vor allem Büttenen – ist in Jahrzehnten langsam gewachsen. Es ist wie ein Dorf am Stadtrand. Die baulichen Veränderungen durch eine Umsetzung des Projekts sind vor allem für die direkten Anstösser derart einschneidend (Masten, Kabel, mehr Strassenlaternen, Rodungen), dass dies einer Verschandelung des Quartiers und des geschützten Naherholungsgebietes gleichkommt. Es müssten unter anderem viele Bäume gefällt werden und es würden Grünflächen verschwinden.

Bei der Umsetzung der Trolleybusverlängerung werden die Bedürfnisse der Grundeigentümer berücksichtigt. Dabei wird versucht, die erforderlichen Masten soweit wie möglich auf öffentlichem Grund zu platzieren. Zum Schutz des Landschaftsbildes werden die Masten in ihren Abmessungen (Durchmesser) so gering wie möglich gehalten. Dort, wo es möglich ist, werden auch Ersatzpflanzungen vorgenommen. Der Eingriff ins Landschaftsbild ist deshalb als gering zu beurteilen.

Die im Fazit der Volksmotion noch offenen Fragen beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die heutigen Dieselbusse nicht, z. B. in einem Halbstundentakt, direkt zum Bahnhof fahren?

Eine Direktführung mit Dieselbussen bis zum Bahnhof kommt nicht in Frage, da so noch mehr Busse ins Zentrum fahren würden und damit das Platzproblem z.B. am Bahnhof zusätzlich verschärft würde. Das Problem des Überangebots in Würzenbach und Büttenen wäre damit ebenfalls nicht gelöst. Zudem reicht ein Halbstundentakt nicht aus, um die grosse Nachfrage im Quartier abzudecken. Ziel ist es, das optimalste Angebot anzubieten. Dieses wird am besten durch die Verbindung mit dem geräuscharmen und umweltfreundlichen Trolleybus bewerkstelligt. Heute verkehren zwei Buslinien nach Würzenbach und eine Shuttlebusverbindung nach Büttenen. Neu verkehrt in beiden Quartieren der Trolleybus, was einem optimal abgestimmten Angebot für beide Quartierteile gleichkommt. Zudem würden bei einer Dieselbuslinie ins Zentrum die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zunehmen.

Der zukünftigen technischen Entwicklung und den Möglichkeiten von Hybridbussen wird in keiner Art und Weise Rechnung getragen. Hybridbusse werden bereits nächstes Jahr auf noch nicht festgelegten Strecken eingesetzt. Als Einsatzmöglichkeit bietet sich auch die Strecke Brüelstrasse–Büttenenhalde an.

Über das ganze vbl-Netz gesehen, macht es am meisten Sinn, das bereits bestehende Trolleybusnetz weiter auszubauen: Das Trolleybusnetz ist etabliert, hat sich bewährt und überzeugt durch Null-Emission. Wo ein Trolleybusausbau nicht möglich ist, kann und soll über andere Alternativen nachgedacht werden, z.B. über den Hybrid als Ersatz von Dieselbuslinien. Allerdings ist der Hybridantrieb eine neuartige Technologie, für welche Erfahrungswerte noch fehlen. Sie muss im Feld noch erprobt werden. Die vbl wird ab 2011 Diesel-Hybridbusse im Einsatz haben und testen, ob diese künftig eine mögliche Alternative für gewisse Dieselbuslinien wären (in Bezug auf Zuverlässigkeit, Ökologie und Ökonomie).

Aufgrund der technischen Probleme und Unwägbarkeiten dieses Projekts, dessen Planung schon Jahre zurückliegt und damit veraltet ist, dürfte der dazumal beschlossene Projektierungskredit wohl kaum ausreichen.

Das Trolleybusprojekt ist nicht veraltet, sondern wurde über viele Jahre hinweg von allen zentralen Gremien immer wieder als die bestmögliche Lösung bestätigt. Federführend für die Umsetzung ist die vbl AG. In der Projektsteuerung sind der Kanton Luzern, der Verkehrsverbund Luzern und die Stadt Luzern vertreten. Die Kosten werden im Rahmen des laufenden Projektcontrollings überwacht und liegen nach wie vor unter dem bewilligten Kredit.

Der Stadtrat hält zusammenfassend fest, dass sich grundsätzlich am Sachverhalt nichts verändert hat. Die in der Volksmotion erwähnten Nachteile konnten mehrheitlich widerlegt oder stark relativiert werden. Die Trolleybusverlängerung nach Büttenen ist ein wichtiger Bestandteil für die Umsetzung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems. Für den Stadtrat gibt es keinen Grund, nicht am Projekt festzuhalten. Vielmehr ist das Projekt der Trolleybusverlängerung nach Büttenen ganz im Sinne des Reglements für eine nachhaltige städtische Mobilität, das am 26. September 2010 vom Volk angenommen wurde. Die Trolleybusverlängerung nach Büttenen hat deshalb für den Stadtrat eine hohe Priorität und soll rasch umgesetzt werden.

Seit dem B+A 28/2008 konnte das Projekt im Rahmen der Detailprojektierung hinsichtlich Sicherheit und Gestaltung massgeblich aufgewertet werden. Sowohl der Stadtrat und der Kanton Luzern als auch der Verkehrsverbund Luzern stehen hinter der Trolleybusverlängerung nach Büttenen als langfristige und ökologisch nachhaltige Investition. Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms Luzern. Basierend auf dem heutigen Stand, der mit dem Bund auszuhandelnden Leistungsvereinbarung, kann mit einer Bundesbeteiligung in der Höhe von 1,24 Mio. Franken gerechnet werden.

Auch der Quartierverein Seeburg Würzenbach Büttenen unterstützt die Verlängerung seit den Anfängen der Planung. Er zeigte sich über die Lancierung der Volksmotion sehr überrascht und schrieb u. a. in seiner aktuellen Quartierzeitung vom Herbst 2010: „Das Thema wurde seit Jahren immer wieder besprochen, und es gab einen Informationsanlass, an dem kein grundsätzlicher Widerstand zu spüren gewesen war.“

Der Stadtrat lehnt die Volksmotion ab.

Der Stadtrat von Luzern

