



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 21. April 2004

B 14/2004

Optimierung des Busangebotes in der Stadt Luzern

**Vom Grossen Stadtrat zur Kenntnis
genommen am 24. Juni 2004
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Übersicht

Der für die Planung, die Finanzierung und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern zuständige Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) hat unter dem Titel „AggloMobil“ eine Studie zur Überprüfung des gesamten Busnetzes der Agglomeration Luzern in Auftrag gegeben. Die damit beauftragte Metron AG hatte die Aufgabe, Busnetz und Fahrplan auf die Zweckmässigkeit und die Kundenfreundlichkeit hin zu überprüfen und Vorschläge zur Verbesserung zu unterbreiten. Den inzwischen vorliegenden Schlussbericht hat der ÖVL nun den Verbandsgemeinden zur Stellungnahme unterbreitet. Er fordert sie auf, den Anträgen des ÖVL nach Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen zuzustimmen, wozu der Stadtrat grundsätzlich bereit ist. Bevor er seine Zustimmung erteilt, will er aber eine parlamentarische Debatte über die vorgeschlagenen Änderungen.

Die für die Stadt Luzern wichtigsten Änderungen sind:

- „Abendspinne“ Bahnhof Luzern: Die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus, aber auch zwischen den einzelnen Buslinien untereinander sollen abends verbessert werden. Dies soll dadurch erreicht werden, dass die Busse besser koordiniert am Bahnhof Luzern eintreffen und wegfahren.
- Abenderschliessung St. Karli–Friedental: Das Wohngebiet Reussport/Friedental im westlichen St.-Karli-Quartier soll künftig auch abends per Bus erschlossen werden.
- Neue Buslinie Kasernenplatz–Grosshof–Pilatusmarkt–Horw Post: Diese neue Buslinie soll den Entwicklungsschwerpunkt Schlund in Kriens von Luzern her erschliessen. Sie erfüllt gleichzeitig den vielfach geäusserten Wunsch nach einer Tangentialverbindung zwischen Kasernenplatz und Paulusplatz und entlastet die Linie 1 auf dem Stadtgebiet.
- Einstellen Betrieb Trolleybuslinie 5: Der Betrieb auf der zwischen Bahnhof und Breitenlachen mit der Buslinie 4 parallel geführten Buslinie 5 soll zugunsten eines verbesserten Fahrplanes auf der Linie 4 eingestellt werden. Die Erschliessung der Allmend erfolgt im Alltag durch die Buslinie 20, deren Fahrplan verdichtet wird.
- Trolleybusverlängerung nach Büttenen: Der schon verschiedentlich diskutierte Vorschlag der Verlängerung der Trolleybuslinie 6 oder 8 bis Büttenen wurde durch die Metron AG erneut aufgegriffen. Betreffend Quartiererschliessung ergäbe sich zweifellos eine markante Verbesserung für die grossen Wohnquartiere Oberseeburg und Büttenen. Der Vorschlag bedarf allerdings noch genauerer Untersuchungen und wird dem Grossen Stadtrat zu einem späteren Zeitpunkt mit einer separaten Vorlage unterbreitet.

Neben diesen durch den ÖVL vorgeschlagenen Massnahmen, welche grösstenteils auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2005 hin realisiert werden sollen, zeigt der vorliegende Bericht auch auf, was der Stadtrat in Sachen Buslinie 17 und Verlängerung der Buslinie 7 zum Oberlöhli zu unternehmen gedenkt.

Der im Februar 2002 für drei Jahre versuchsweise aufgenommene Betrieb der Buslinie 17 soll aufgrund der schlechten Frequentierung auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 hin

eingestellt werden. Eine vom Stadtrat eingesetzte Arbeitsgruppe, in welcher sowohl die betroffenen Quartiervereine als auch die durch die Linie 17 erschlossenen Betagtenheime vertreten sind, soll kostengünstigere Möglichkeiten zur Erschliessung der Heime aufzeigen. Längerfristig könnte durch eine Umlegung der Buslinie 11 das westliche Obergrundquartier besser erschlossen werden. Diese Massnahme wäre allerdings mit etwas höheren Betriebskosten verbunden, so dass eine sorgfältige Kosten-Nutzen-Abwägung erfolgen muss.

Die Einführung der Verlängerung der Trolleybuslinie 7 zum Oberlöchlí verzögert sich infolge einer Einsprache weiter. Da sich die Einsprache „nur“ gegen das Fahrleitungsprojekt wendet, soll vorübergehend ein Shuttlebus zwischen Zwýssigplatz und Oberlöchlí eingesetzt werden. Ergänzend zu den aufgezeigten Massnahmen an Streckenführung und Fahrplan sind auch flankierende Massnahmen zur Bevorzugung der Busse gegenüber dem übrigen Verkehr notwendig. Die entsprechenden konkreten Massnahmen zur Bevorzugung der Busse in der Stadt Luzern sind nicht Bestandteil des vorliegenden Berichtes. Sie sind zentrale Bestandteile des Konzeptes „Luzern macht mobil“ und des „Verkehrskonzeptes Hauptachsen Luzern“ und werden im Rahmen dieser Arbeiten geplant und umgesetzt.

Die Benützung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs für mobilitätsbehinderte Personen stellt heute noch ein ernst zu nehmendes Problem dar. Die Stadt Luzern wird diese Thematik im ÖVL einbringen und versuchen, Verbesserungen zu erwirken.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung	6
2 Zusammenfassung der Resultate von „AggloMobil“	7
2.1 Analyse, Zielsetzungen und Anforderungen	7
2.2 S-Bahn und Bus ergänzen sich	7
2.3 Standards und Netzmodifikationen	7
2.4 Korridor Kriens	8
2.5 Busbevorzugung	8
2.6 Detaillierte Buskonzepte nach Teilregionen	9
3 Wichtigste Neuerungen für die Stadt Luzern	9
3.1 „Abendspinne“ Bahnhof Luzern	9
3.2 Abenderschliessung St. Karli–Friedental	10
3.3 Neue Buslinie Kasernenplatz–Pilatusmarkt–Horw Post	10
3.4 Trolleybusverlängerung nach Büttenen	11
3.5 Einstellen Betrieb Trolleybuslinie 5	11
4 Versuchsbetrieb Buslinie 17	12
4.1 Versuchsbetrieb Buslinie 17	12
4.2 Alternative Führung der Buslinie 11	12
4.3 Übergangslösung	13
5 Verlängerung Buslinie 7 zum Oberlöchl	13
6 Terminplan und finanzielle Auswirkungen	14
7 Antrag	15

Beilagenverzeichnis

- Beilage 1: Bericht Metron AG, „AggloMobil, optimiertes ÖV-System Agglomeration Luzern, Kurzfassung“
- Beilage 2: Bericht ÖVL, „Planungsbericht Projekt AggloMobil, Stadt Luzern, Übersicht geplante Änderungen“

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Einleitung

Im Sommer 2002 hat der für die Planung, die Finanzierung und den Betrieb des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern zuständige Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) unter dem Titel „AggloMobil“ eine Studie zur Überprüfung des gesamten Busnetzes der Agglomeration Luzern in Auftrag gegeben. Die damit beauftragte Metron AG hatte die Aufgabe, Busnetz und Fahrplan auf die Zweckmässigkeit und die Kundenfreundlichkeit hin zu überprüfen und Vorschläge zur Verbesserung zu unterbreiten.

Den inzwischen vorliegenden Schlussbericht hat der ÖVL nun den Verbandsgemeinden zur Stellungnahme unterbreitet. Er fordert sie auf, den Anträgen des ÖVL nach Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen zuzustimmen. Der Stadtrat ist grundsätzlich bereit, den vorgeschlagenen Massnahmen zuzustimmen, will darüber aber vorerst eine parlamentarische Debatte.

Das Projekt AggloMobil ist koordiniert mit den übrigen Mobilitätsplanungen in der Region Luzern: Letter of Understanding, Agglomerationsprogramm Luzern, S-Bahn Luzern, Verkehrskonzept Hauptachsen der Stadt Luzern, und mit den Planungen der Entwicklungsschwerpunkte Schlund, Rontal, Emmen-Littau und Luzern Bahnhof.

AggloMobil wurde unter umfassendem Einbezug aller ÖVL-Gemeinden, des Kantons Luzern sowie der zuständigen Transportunternehmungen entwickelt. In der Kurzfassung des Schlussberichtes „AggloMobil, optimiertes ÖV-System Agglomeration Luzern“ (siehe Beilage 1) ist die Projektorganisation vorgestellt. Für die Bearbeitung wurde das ÖVL-Gebiet in vier geografische Sektoren unterteilt, die Sektoren Nord, Rontal, Ost und Süd. Entsprechend sind die Ergebnisse im Kurzbericht (Beilage 1) sektorweise dargestellt. Die Stadt Luzern, welche im Zentrum des ÖVL-Netzes liegt, war in allen Sektor-Arbeitsgruppen durch die Verkehrsplanung des Tiefbauamtes der Stadt Luzern vertreten.

2 Zusammenfassung der Resultate von „AggloMobil“

Nachfolgend sollen die Ergebnisse des Planungsprozesses „AggloMobil“ kurz zusammengefasst werden. Querverweise auf die Kurzfassung des Schlussberichtes (Beilage 1) ermöglichen dem interessierten Leser, sich vertiefter mit der Materie zu befassen.

2.1 Analyse, Zielsetzungen und Anforderungen

(siehe auch Beilage 1, S. 5–17)

Nach Darstellung von Ausgangslage und Analyse des heutigen Busangebotes wurden als Erstes die Zielsetzungen, Anforderungen und Gestaltungsgrundsätze für unser Bussystem in der Agglomeration Luzern definiert. Die Analyse ergab, dass die Agglomeration über ein örtlich und zeitlich dichtes Busangebot verfügt mit Konzentration auf die radialen Siedlungshauptachsen. Als besonderer Mangel hat sich das komplizierte, schwer merkbare Taktgefüge herausgestellt. Auch die teilweise starken Behinderungen des Busses sind äusserst problematisch, beeinträchtigen sie doch die Pünktlichkeit, reduzieren die Beförderungskapazitäten und verursachen höhere Kosten.

2.2 S-Bahn und Bus ergänzen sich

(siehe auch Beilage 1, S. 17–26 und 35)

Weiter wurden die künftigen Auswirkungen des Bahnangebotes (Fernverkehr und S-Bahn) analysiert. Es kam dabei klar zum Ausdruck, dass die Bahn und die Hauptbuslinien je eigenständige Verkehrsmittel sind, welche sich in zweckmässiger Weise ergänzen. Es zeigte sich, dass kurzfristig in der Agglomeration Luzern nur eine geringe Verlagerung der Nachfrage vom Bus auf die S-Bahn erwartet werden kann. Ein Abbau von Buslinien parallel zu geplanten S-Bahn-Linien kommt deshalb nicht in Betracht.

In den letzten Jahren wurde immer wieder die abendliche Anschlusssituation zwischen Bahn und Bus, aber auch zwischen den einzelnen Buslinien bemängelt. Neu soll am Bahnhof Luzern eine eigentliche „Abendspinne“ errichtet werden, welche die Umstiege garantiert. Die geplanten Verbesserungen sollen auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 umgesetzt werden.

2.3 Standards und Netzmodifikationen

(siehe auch Beilage 1, S. 27–41)

Ziel des neuen Taktgefüges ist ein leicht merkbares und zweckmässiges Taktsystem, welches zudem eine gleichmässige Kursauslastung ermöglicht. Wegen der schlechten Merkbarkeit und

Kombinierbarkeit soll künftig auf 6-, 12- und 20-Min.-Takte grundsätzlich verzichtet werden. Zudem sollen Wechsel in der Taktfolge über den Tagesverlauf möglichst reduziert werden.

Aufgrund der Nachfrage und der zur Verfügung stehenden Fahrzeugkapazitäten wurden Minimalstandards zur zeitlichen Verfügbarkeit für die Haupt- und Nebenlinien des Busnetzes entwickelt. Mit einigen neuen oder leicht modifizierten Buslinien werden heute bestehende Angebotslücken gezielt geschlossen. Konsequenterweise werden andererseits schwach benutzte Angebote in Frage gestellt und deren Aufhebung wird empfohlen.

2.4 Korridor Kriens

(siehe auch Beilage 1, S. 43–52)

Der Korridor Kriens ist der Abschnitt mit der stärksten Nachfrage auf dem ganzen ÖVL-Netz. Zwischen Kriens und Eichhof wird die Nachfrage ausschliesslich durch die Trolleybuslinie 1 befriedigt. Die Kombination von hohen Fahrgastfrequenzen und ausgeprägten Behinderungen ist unbefriedigend und führt zeitweise zu kaum zumutbaren Verhältnissen. Das heutige Angebot in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) mit einem 6-Min.-Takt und unregelmässig verkehrenden Zusatzkursen ist nicht mehr zweckmässig. Neu soll die Linie zu den HVZ im 5-Min.-Takt betrieben werden, was eine regelmässige Kursauslastung und eine Kapazitätserhöhung von zirka 10 % bringen wird. Sollte dies nicht ausreichen, sind als Option Eil Kurse vorgesehen.

Die Kapazitätsüberlegungen im Korridor Kriens zeigen aber auch, dass bei gezielten Angebotsanpassungen mit dem Bussystem noch eine deutlich höhere Nachfrage bewältigt werden kann. Eine zwingend notwendige Voraussetzung dazu ist jedoch eine wirksame Busbevorzugung.

2.5 Busbevorzugung

(siehe auch Beilage 1, S. 49–50)

Der öffentliche Agglomerationsverkehr basiert auf einem gut ausgebauten Busnetz. Da sich die Busse aber die Strasse mit dem motorisierten Individualverkehr teilen müssen, sind ihre Beförderungszeiten starken tageszeitlichen Schwankungen unterworfen. Diese sind darauf zurückzuführen, dass die stärkere Verkehrsbelastung zu den Hauptverkehrszeiten zu Behinderungen des Busverkehrs führt.

Mit geeigneten Massnahmen zur Busbevorzugung sollen diese Behinderungen wo immer möglich reduziert werden. Ziel der Bevorzugung der Busse ist es, einen regelmässigen Betriebsablauf und möglichst kurze Fahrzeiten zu ermöglichen. Dadurch kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden und lässt sich auch der Modal Split¹ positiv

¹ Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr

beeinflussen, was zweifellos im Interesse aller Verkehrsteilnehmenden ist. Zudem lässt sich durch einen Abbau der Behinderungen des öffentlichen Verkehrs dessen Wirtschaftlichkeit deutlich verbessern.

Die konkreten Massnahmen zur Bevorzugung der Busse in der Stadt Luzern sind nicht Bestandteil des vorliegenden Berichtes. Sie sind aber zentrale Bestandteile des Konzeptes „Luzern macht mobil“ und des „Verkehrskonzeptes Hauptachsen Luzern“. Sie werden im Rahmen dieser Arbeiten geplant und umgesetzt.

2.6 Detaillierte Buskonzepte nach Teilregionen

(siehe auch Beilage 1, S. 56–79)

Die Buskonzepte wurden wie erwähnt für die Teilregionen Nord, Rontal, Ost und Süd entwickelt. Die Stadt Luzern, als Zentrumsort und Ausgangs- bzw. Zielpunkt fast aller Buslinien, war in allen Teilregionen vertreten.

Ihrer Bedeutung entsprechend wurden die Buslinien für die Planung einer der folgenden Kategorien zugewiesen: Trolleybuslinien, Agglomerationslinien, Stadt- und Ortsbuslinien sowie Regionallinien. Obwohl die Zuständigkeit für die Regionallinien beim Kanton Luzern liegt, wurden auch sie in die Überlegungen und die Planung miteinbezogen, überlagern und ergänzen sie doch das ÖVL-Angebot der Agglomerationslinien massgebend.

3 Wichtigste Neuerungen für die Stadt Luzern

Die zur Realisierung vorgeschlagenen Änderungen können im Detail der Beilage 2 zu diesem Bericht, „Übersicht geplante Änderungen“, entnommen werden. Im Folgenden sollen nun aber die für die Stadt Luzern wichtigsten Veränderungen kurz hervorgehoben werden. Es ist dabei zu beachten, dass diese ganz unterschiedliche Realisierungszeitpunkte haben werden.

3.1 „Abendspinne“ Bahnhof Luzern

Ein in den letzten Jahren immer wieder vorgebrachtes Anliegen, die Verbesserung der abendlichen Anschlüsse zwischen Bahn und Bus, aber auch zwischen den einzelnen Buslinien, soll bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 hin realisiert werden.

Da die wichtigsten Bahn-Fernverbindungen von und nach Zürich, Basel und Bern (auch nach der Änderung der Linienführung über Olten) weiterhin nicht gebündelt in Luzern ankommen bzw. wegfahren, müssen Prioritäten gesetzt werden. Die wichtigste Bahn-Fernverbindung ab Luzern ist nach wie vor jene von und nach Zürich. Die Abfahrtszeiten der Busse am Bahnhof Luzern wurden deshalb konsequent auf diese Bahnverbindung ausgerichtet. Der Anschluss auf die Busse ist neu sowohl ab dem Zürichzug zur vollen als auch zur halben Stunde möglich.

Da auf diesen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse eine eigentliche „Abendspinne“ aufgebaut wurde, wird daneben vor allem auch das Umsteigen zwischen den einzelnen Buslinien verbessert. Ermöglicht wurde dies dadurch, dass auch den als Durchmesserlinien verkehrenden Trolleybuslinien 1, 6, 7 und 8 kurze Aufenthaltszeiten am Bahnhof Luzern auferlegt werden.

Was in diesem Zusammenhang noch ausdiskutiert werden muss, ist die Buserschliessung des Tribschenquartiers. Bisher verkehrten die Trolleybusse der Linien 6/8 und 7 jeweils um 7,5 Minuten versetzt. Dies hatte einerseits eine bessere Erschliessung auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt zwischen Bahnhof und Wartegg zur Folge, indem auf diesem alle 7,5 Minuten ein Bus verkehrte, andererseits mussten Umsteiger zwischen diesen Linien aber immer Wartezeiten in der gleichen Grössenordnung in Kauf nehmen. Sollte die mit der „Abendspinne“ verfolgte Strategie der guten Umstiege am Bahnhof Luzern konsequent weiterverfolgt werden, so hätte dies zur Folge, dass auf dem gemeinsamen Abschnitt jeweils zwei Busse unmittelbar hintereinander verkehren würden.

3.2 Abenderschliessung St. Karli–Friedental

Der Schlussbericht „AggloMobil“ der Metron AG (Beilage 1) sieht vor, die Buslinie 19 am Abend vom Bahnhof über den Schlossberg und das Kantonsspital zum Kreuzstutz zu führen und dort zu wenden. Entgegen diesem Vorschlag will der ÖVL die Linie 19 aber wie tagsüber vom Bahnhof über den Schlossberg zum Kantonsspital und danach via St. Karlstrasse zum Friedental führen. Dadurch erhalten die Bewohnerinnen und Bewohner des in den letzten Jahren erheblich gewachsenen westlichen St.-Karli- und Reussportquartiers neu ein Abendangebot. Der Stadtrat schliesst sich den Überlegungen des ÖVL an.

3.3 Neue Buslinie Kasernenplatz–Pilatusmarkt–Horw Post

Das Gebiet Schlund der Gemeinde Kriens ist momentan einem grossen Wachstum unterworfen. Es entstehen neue Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten, so zum Beispiel auch der neue Pilatusmarkt. Heute ist das Gebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erschlossen. Die einzige Buslinie in diesem Gebiet ist die Linie 16, welche von Kriens zur Kuonimatt führt. Um dieses Wachstumsgebiet mit dem öffentlichen Verkehr besser zu erschliessen, wird momentan die S-Bahn-Haltestelle Mattenhof gebaut. Zudem soll für die Feinerschliessung eine neue Buslinie eingeführt werden, welche vom Kasernenplatz Luzern via Grosshof und Pilatusmarkt nach Horw Post führt und dort die Verknüpfung mit den Buslinien 16, 20 und 21 herstellt. Diese Buslinie ist aus Sicht der Stadt Luzern deshalb von Interesse, weil sie auch den verschiedentlich geäusserten Wunsch nach einer Tangentialverbindung zwischen Kriens und dem Quartier Basel-/Bernstrasse erfüllt. Diese Tatsache macht sie auch für die Stadt Luzern zu einer äusserst attraktiven Ergänzung des bestehenden Busnetzes. Zudem entlastet sie die Linie 1 auf dem Stadtgebiet.

3.4 Trolleybusverlängerung nach Büttenen

Die Studie „AggloMobil“ hat mit dem Vorschlag der Verlängerung der Trolleybuslinie 6 oder 8 nach Büttenen eine bereits früher durch das Ingenieurbüro Albrecht + Partner vorgeschlagene Ergänzung des Busnetzes aufgegriffen. Im Rahmen der Überprüfung des gesamten Agglomerations-Busnetzes kamen die Verfasser der Studie zum Schluss, dass die kombiniert verkehrende Buslinie 6/8 eine der Hauptlinien des gesamten Netzes ist. Basierend auf dieser Erkenntnis und ergänzt durch die Feststellung des heute unbefriedigenden Umstieges zwischen den Buslinien 6/8 und 25 soll die Idee der direkten Erschliessung des grossen Wohngebietes Büttenen eingehend geprüft werden. Die Studie der Metron kommt zum Schluss, dass sich dadurch nicht nur der Umstieg für viele Fahrgäste in Richtung Stadtzentrum eliminieren liesse, sondern dass auch Betriebskosten eingespart werden könnten. Ein Vorteil der Elektrifizierung dieses Netzabschnittes wäre sicher auch die damit verbundene Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, welche sich in der Steigung zwischen Brüelstrasse und Büttenen erzielen liesse.

Neben dem Bau der Fahrleitung müsste die Kreuzbuchstrasse auf einem Teilstück von zirka 200 Metern verbreitert werden. Auf Grund der erheblichen Investitionskosten muss der Vorschlag durch eine vertiefende Studie überprüft werden und dürfte realistischerweise wohl frühestens auf 2008 hin realisiert werden können.

3.5 Einstellen Betrieb Trolleybuslinie 5

Die nähere Betrachtung der heutigen Fahrgastfrequenzen und des damit zusammenhängenden Kostendeckungsgrades auf der kombiniert geführten Buslinie 4/5 zwischen Bahnhof und Hubelmatt bzw. Allmend hat ergeben, dass sich eine geringfügige Taktreduktion rechtfertigen lässt. Betrachtet man zudem die beiden Endäste der auf dem grössten Teil der Strecke parallel verkehrenden Buslinien 4 und 5, so kann man feststellen, dass der Endpunkt der Linie 4 in einem recht stark besiedelten Wohnquartier, der Endpunkt der Linie 5 hingegen am Rande des Veranstaltungs- und Ausstellungsgeländes Allmend liegt. Der Endast der Buslinie 5 wird denn auch vor allem bei Veranstaltungen auf der Allmend frequentiert und weist sonst sehr geringe Fahrgastzahlen auf. Deshalb und weil bei grösseren Veranstaltungen wie der LUGA oder FCL-Spielen ohnehin Extrabusse zur Allmend verkehren, kommt die Studie zum Schluss, dass dieser Endast nur noch bei Veranstaltungen betrieben werden soll. Der Betrieb der Buslinie 5 im Alltag soll also eingestellt werden. Davon betroffen ist als Haltestelle, die ein Wohngebiet erschliesst, lediglich die Haltestelle Rhynauerstrasse. Diese liegt allerdings nur rund 200 Meter von der Haltestelle Breitenlachen entfernt, welche durch die Buslinie 4 weiterhin bedient wird. Die Wegstrecke zwischen diesen beiden Haltestellen verläuft zudem eben, so dass diese Distanz als Fussweg absolut zumutbar ist. Die Erschliessung der Allmend erfolgt im Alltag durch die Buslinie 20, deren Fahrplan verdichtet wird.

Von der Aufhebung des Endastes Allmend direkt profitieren kann das ganze Wohngebiet im Einzugsbereich der Haltestellen Hubelmatt und Mönchweg, welches im geneigten und somit

für Fussgänger weniger gut erschlossenen Gelände liegt: Künftig fahren alle Buskurse bis Hubelmatt. Dadurch ergibt sich für dieses grosse Wohngebiet, in welchem sich auch ein Schulhaus befindet, eine markant verbesserte Erschliessung.

Die geplanten Änderungen im Betrieb der Buslinien 4 und 5 sollen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2005 hin realisiert werden. Die Abstimmung dieser Änderung mit der Allmendplanung wird sichergestellt.

4 Versuchsbetrieb Buslinie 17

4.1 Versuchsbetrieb Buslinie 17

Mit Bericht und Antrag 30/2000 vom 12. Juli 2000: Projekt Buserschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier, hat der Grosse Stadtrat von Luzern der versuchsweisen Einführung der Buslinie 17 für drei Jahre (2002–2004) zugestimmt. Der Versuch läuft Ende 2004 aus. Die Buslinie, welche vom Bundesplatz über Paulusplatz und Berglistrasse zum Eichhof führt, war primär zur Erschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier gedacht. Entsprechend dieser Zielsetzung wird sie denn auch nur in den Zeiten von 9.00 bis 11.00 Uhr und 13.30 bis 17.00 Uhr betrieben. Aufgrund dieser beschränkten Betriebszeiten war der Nutzen der Buslinie in den vergangenen zwei Jahren für die Quartierbewohner/innen gering. Da weder die Heimbewohner/innen noch die Besucher/innen der Heime den Bus im erwarteten Ausmass frequentierten, war die Auslastung der Buskurse sehr schwach, und der Kostendeckungsgrad erreichte lediglich 20 %.

Die ungenügende Auslastung und der schlechte Kostendeckungsgrad legen eine Aufhebung der Buslinie 17 nahe. Der Stadtrat hat denn auch eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche alternative Vorschläge für die Erschliessung der Betagtenheime und des westlichen Teils des Obergrundquartiers erarbeiten soll. Dieser Arbeitsgruppe gehören neben Vertreter/innen aus der Stadtverwaltung auch die betroffenen Quartiervereine Obergrund und Säli-Bruch-Obergütsch, sowie Vertreter/innen der Betagtenheime und des ÖVL an. Dass die Buslinie 17 in der heutigen Form längerfristig nicht wird beibehalten werden können, ist allen Beteiligten klar. Dennoch bestätigt sich der Wunsch nach einer Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. In diesem Zusammenhang ist auch generell die Benützung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs für mobilitätsbehinderte Personen zu überprüfen. Die Stadt Luzern wird diese Thematik im ÖVL einbringen und versuchen, Verbesserungen zu erwirken.

4.2 Alternative Führung der Buslinie 11

Im Rahmen der Studie „AggloMobil des ÖVL“, kam die bereits früher diskutierte neue Linienführung der Buslinie 11 (Bahnhof–Dattenberg) über die Steinhofstrasse erneut zur Sprache. Wie jede Lösung hat sie ihre Vor-, aber auch Nachteile. Die Vorteile der neuen Linienführung

liegen klar in der besseren Erschliessung des westlichen Obergrundquartiers und damit auch der Betagtenheime. Die weitgehend parallele Führung mit der Linie 10 (Bahnhof–Obergütsch) würde dadurch entfallen, was für die Anwohner/innen der Bruchstrasse, der Klosterstrasse und der Sälistrasse einen leichten Kursabbau zur Folge hätte. Um diese negativen Auswirkungen zu lindern, ist vorgesehen, die Kurse der Linie 10 tagsüber künftig im 10-Min.-Takt verkehren zu lassen, zu den Hauptverkehrszeiten unter Umständen sogar alle 7½ Minuten. Die gemeinsame Kursführung der Buslinien 10 und 11 abends ab 20 Uhr wird aus wirtschaftlichen Gründen beibehalten.

Voraussetzung für die neue Führung der Linie 11 ist allerdings, dass der Knoten Eichhof mit einer Lichtsignalanlage geregelt wird. Dies wiederum ist von der Realisierung des entsprechenden Projektes des Kantons Luzern abhängig. Als Ausführungszeitpunkt gilt momentan das Jahr 2006. Die Linie 11 könnte somit erst ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 über die Steinhofstrasse geführt werden.

Die Mehrkosten dieser neuen Führung der Linie 11 belaufen sich gemäss einer Kostenschätzung des ÖVL auf zirka Fr. 100'000.–. In diesem Betrag eingeschlossen sind die Kosten für die Verdichtung des Fahrplantaktes auf der Buslinie 10. Da mit dieser Lösung der Betrieb der Buslinie 17 eingestellt werden kann (Kosten zirka Fr. 100'000.–), ergibt sich weder für den ÖVL noch für die Stadt Luzern eine Mehrbelastung. Dennoch soll eine detailliertere Überprüfung des Nutzens erfolgen, welche letztlich als Grundlage für den Entscheid dienen soll, ob die Umlegung realisiert wird.

4.3 Übergangslösung

Da zum heutigen Zeitpunkt noch unklar ist, ob die Buslinie 11 dereinst verlegt werden soll und vor allem auf welchen Zeitpunkt hin dies möglich sein wird, hat die bereits erwähnte Arbeitsgruppe den Auftrag, eine kostengünstige Übergangslösung für die Erschliessung der Betagtenheime im Obergrundquartier zu erarbeiten. Die Quartiererschliessung wird in diesen Überlegungen eine untergeordnete Rolle spielen.

5 Verlängerung Buslinie 7 zum Oberlöchl

Die Verlängerung der Trolleybuslinie 7 zum Ober-/Unterlöchl ist aufgrund einer hängigen Einsprache gegen das Fahrleitungsprojekt weiterhin blockiert. Somit ist nach wie vor unklar, auf wann der Betrieb der Trolleybuslinie aufgenommen werden kann. Für die Bewohner/innen der neuen Siedlung Oberlöchl ist dies sehr ärgerlich, sind sie doch in der Überzeugung in diese Siedlung eingezogen, dass auf den Zeitpunkt des Wohnungsbezugs die Buslinie 7 zum Oberlöchl führen werde.

Leider zeichnet sich ab, dass der Bau der Fahrleitung und somit die Einführung des Trolleybusbetriebes noch längere Zeit nicht möglich ist. Aus diesem Grunde ist der Stadtrat der Ansicht, dass als Übergangslösung bis zur definitiven Einführung der Linienverlängerung ein Pendelbusbetrieb zwischen Oberlöchli und Zwysigplatz eingerichtet werden soll. Dieser ist möglich, weil sich die hängige Einsprache, welche die Realisierung und Betriebsaufnahme der Linienverlängerung verzögert, „nur“ gegen das Fahrleitungsprojekt richtet. Die Kosten für die Linienverlängerung sind im Budget 2004 des ÖVL enthalten.

Betreffend Betriebszeiten und Fahrplangestaltung steht der Stadtrat mit dem ÖVL als Besteller und Betreiber des entsprechenden Angebotes in Verhandlung. Deshalb kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausgesagt werden, wie das Busangebot zwischen Oberlöchli und Zwysigplatz für das Provisorium aussehen wird. Es wird aber so ausgestaltet werden, dass die im Voranschlag 2004 des ÖVL enthaltenen Betriebskosten für die Buslinie 7 nicht überschritten werden. Der Stadtrat wird sich dafür einsetzen, das provisorische Pendelbusangebot auf den Sommer 2004 hin einführen zu können.

6 Terminplan und finanzielle Auswirkungen

Wie im Kapitel 3.1 bereits erwähnt, sollen auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2004 neben der vorübergehenden Einführung eines Pendelbusses zum Oberlöchli nur geringe Veränderungen am Fahrplan vorgenommen werden. Diese betreffen vor allem die Realisierung der sogenannten „Abendspinne“ am Bahnhof Luzern.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2005 hin sollen dann die diversen geplanten Veränderungen am Fahrplantakt und an gewissen Linienführungen (siehe dazu Kapitel 3 und Beilage 2) vorgenommen werden. Nicht Bestandteil dieser Veränderungen und der dadurch verursachten Kosten (siehe nachstehende Tabelle) ist die Verlängerung der Trolleybuslinie 6 oder 8 nach Büttenen und die geänderte Linienführung der Buslinie 11. Diese wird dem Parlament zum gegebenen Zeitpunkt mit einer separaten Vorlage unterbreitet.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung der Kosten, die der Stadt Luzern aus dem Betrieb des Busnetzes des ÖVL erwachsen. Es handelt sich dabei um Beiträge an das Betriebsdefizit des ÖVL.

	Betriebsdefizit ÖVL	Anteil Stadt (in Fr.)	Anteil Stadt (in %)
Budget 2004	Fr. 29'852'612.–	Fr. 11'854'450.–	39.71
Prognose 2005	Fr. 30'251'612.–	Fr. 11'922'486.–	39.41
Prognose 2006	Fr. 32'499'870.–	Fr. 12'592'569.–	38.75

Die entsprechenden Beiträge an das Betriebsdefizit des ÖVL werden dem Grossen Stadtrat jeweils im Rahmen des regulären Budgetprozesses unterbreitet.

7 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, vom vorliegenden Bericht zustimmend Kenntnis zu nehmen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 21. April 2004

Urs W. Studer
Stadtpäsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme von Bericht 14/2004 vom 21. April 2004 betreffend

Optimierung des Busangebotes in der Stadt Luzern,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 30 Abs. 1 lit. b der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

Vom Bericht „Optimierung des Busangebotes in der Stadt Luzern“ wird zustimmend Kenntnis genommen.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates

zu B+A 14/2004 Optimierung des Busangebotes in der Stadt Luzern
(unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderung)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme von Bericht 14/2004 vom 21. April 2004 betreffend

Optimierung des Busangebotes in der Stadt Luzern,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 30 Abs. 1 lit. b der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 und Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

Vom Bericht „Optimierung des Busangebotes in der Stadt Luzern“ wird Kenntnis genommen.

Luzern, 24. Juni 2004

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Helen Haas-Peter
Ratspräsidentin

Toni Göpfert
Stadtschreiber

