



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der
19. Ratssitzung vom
9. Juni 2011
beantwortet**

Antwort

auf die

Interpellation

Nr. 123 2010/2012

von Sonja Döbeli Stirnemann

namens der FDP-Fraktion

vom 12. November 2010

(StB 324 vom 13. April 2011)

v

Vbl – Weshalb hat die Stadt Luzern keinen Einfluss beim Verkehrsverbund Luzern?

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Der Verkehrsverbund Luzern existiert seit dem 1. Januar 2010 als öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit und ist aus dem Zusammenschluss des Zweckverbands für den öffentlichen Agglomerationsverkehr Luzern (ÖVL), der Geschäftsstelle Passepartout und der kantonalen Abteilung ÖV entstanden. Der Verkehrsverbund hat sämtliche Aufgaben dieser Stellen übernommen und bietet somit seine Dienstleistungen rund um den öffentlichen Verkehr aus einer Hand an. Dazu gehören unter anderem auch die Einteilung der Tarifzonen sowie die Festsetzung der Preise der Passepartout-Fahrausweise, welche in der vorliegenden Interpellation erwähnt werden. Die konkret gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Welche Rechte, Kompetenzen hat die Stadt in diesem Verbund?

Die Stadt Luzern ist zurzeit mit der Stadträtin Ursula Stämmer-Horst im Verbundrat vertreten. Der Verbundrat ist gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 (SRL Nr. 775) das oberste Organ des Verkehrsverbunds Luzern und nimmt die strategische Führung wahr. Kanton und Gemeinden sind darin ausgewogen vertreten. Der Regierungsrat wählt unter Berücksichtigung der Vorschläge der Gemeinden oder der sie vertretenden regionalen Entwicklungsträger den Präsidenten oder die Präsidentin und die weiteren Mitglieder des Verbundrates.

Die Verordnung über den öffentlichen Verkehr vom 20. Oktober 2009 (SRL Nr. 775a) regelt gemäss § 2 (Absatz 1 und 2) die Zusammensetzung und Ordnung des Verbundrats:

¹Der Verbundrat besteht aus sieben Mitgliedern, wovon drei Mitglieder den Kanton und vier

Mitglieder die Gemeinden vertreten.

²Das Präsidium übt ein den Kanton vertretendes Mitglied aus.

Gemeinsam mit Ursula Stämmer-Horst als Vertreterin der Stadt Luzern sind folgende Personen im Verbundrat:

- Hans-Peter Bossart, Departementssekretär des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements des Kantons Luzern (Präsident)
- Rolf Bättig, Leiter der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Kantonsingenieur)
- Hansjörg Kaufmann, Leiter der Dienststelle Finanzen des Kantons Luzern
- Willi Bucher, Gemeindeammann Wolhusen
- Irene Keller, Gemeindeamtfrau Vitznau
- Matthias Senn, Gemeindeammann Kriens

Zu 2.:

An welchen Sitzungen und Entscheiden ist der Stadtrat bzw. die Stadt Luzern beteiligt?

In der Person von Ursula Stämmer-Horst ist ein Mitglied des Stadtrates an den Sitzungen und Entscheidungen des Verbundrats beteiligt.

Zu 3.:

Wie sind die Stimmgewichte?

Das Reglement für den Verkehrsverbund vom 8. Januar 2010 (SRL Nr. 775b) legt gemäss § 3 fest:

¹ Der Verbundrat ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit seiner Mitglieder anwesend ist.

² Er fasst seine Beschlüsse mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Ergibt eine erste Abstimmung Stimmgleichheit, wird die Abstimmung wiederholt. Ergibt auch die zweite Abstimmung Stimmgleichheit, steht dem Präsidenten oder der Präsidentin der Stichtentscheid zu.

³ Der Präsident oder die Präsidentin kann anordnen, dass Beschlüsse zu einzelnen Geschäften des Verbundrates auf dem Zirkularweg gefasst werden, sofern nicht ein Mitglied die mündliche Beratung verlangt.

⁴ Beschlüsse des Verbundrates sind vom Sekretär oder von der Sekretärin zu protokollieren. Das Protokoll ist jedem Mitglied des Verbundrates zuzustellen.

Zu 4.:

Wie sind die Kundenströme – wer benutzt das Angebot der vbl, von wo kommen die Kunden?

Die vbl setzt seit einigen Jahren zur Erfassung der Frequenzen ein elektronisches Fahrgastzählsystem ein, welches die Fahrgäste beim Einstiegsvorgang mittels Lichtschranken zählt. Die Einstiegszahlen können geografisch einer Gemeinde zugeordnet werden. Es lassen sich jedoch daraus keine direkten Rückschlüsse ziehen, wo diese Personen ihren Wohnsitz haben. Im Jahr 2010 beförderte die vbl insgesamt 45,9 Millionen Fahrgäste. Davon stiegen 36,3 Millionen an einer Haltestelle auf dem Gemeindegebiet Luzern ein, was einem Anteil von 79,2 % entspricht. An einem Tag beförderte die vbl im Durchschnitt rund 100'000 Fahrgäste, welche alleine auf dem Gemeindegebiet Luzern eingestiegen sind.

Zu 5.:

Wie sind die Finanzströme – wie viel zahlen die Luzerner, wie sieht dies im Vergleich zu den übrigen Gemeinden aus (Total, pro Kopf, Kunden-km, Strecken-km)?

Im Jahr 2010 bezahlte die Stadt Luzern 30,04 % des Beitrags aller Luzerner Gemeinden beziehungsweise 14,97 Millionen Franken an den öffentlichen Verkehr. Dies entspricht mit Fr. 196.52 im Vergleich zu den anderen Luzerner Gemeinden dem höchsten Beitrag pro Einwohner. Die Agglomerationsgemeinden Luzerns zahlten im Schnitt Fr. 164.18 pro Einwohner, in der Luzerner Landschaft betrug der Schnitt Fr. 105.52 und über alle 87 Luzerner Gemeinden Fr. 135.43.

Da die Angaben „Kunden-km“ und „Strecken-km“ nicht bekannt sind, wurden im kantonalen Gesetz über den ÖV die gewichteten Haltestellenabfahrten als Angebotskomponente verwendet. Diese berechnen sich aus einem Verkehrsmittelgewicht und einem Siedlungsgewicht. Demnach bezahlte die Stadt Luzern Fr. 1.28 pro Haltestellenabfahrt und damit am wenigsten aller Luzerner Gemeinden. Bei den Agglomerationsgemeinden betrug der Schnitt Fr. 1.43 pro Haltestellenabfahrt, in der Luzerner Landschaft Fr. 2.34 und über den gesamten Kanton Fr. 1.68 Franken pro Haltestellenabfahrt.

Der Vergleich zeigt, dass das ÖV-Angebot in der Stadt und Agglomeration Luzern wesentlich grösser ist als in der Luzerner Landschaft: 39 % der Haltestellenabfahrten liegen auf Luzerner Stadtgebiet, jedoch nur 21 % der Einwohner leben hier.

Zu 6.:

Wie lassen sich die überdurchschnittlichen Preisaufschläge auf dem Stadtnetz rechtfertigen?

Das Ziel ist es, im gesamten Tarifverbund eine ausgewogene Preispolitik zu betreiben. Die Fahrpreiserhöhungen betreffen nicht nur die Stadt und Agglomeration Luzern, sondern auch die Landschaft. So wurden beispielsweise bei der flächendeckenden Einführung des integralen Tarifverbundes (13. Dezember 2009) in der Landschaft systembedingte Preisveränderungen bis zu 50 % verzeichnet.

In der Stadt und Agglomeration Luzern brachte die Umstellung auf den integralen Tarifverbund den Vorteil mit sich, dass neu das System „Raum und Zeit“ gilt. Das heisst, mit einem

Zonenbillett können im Gegensatz zu vorher mehrere Fahrten in beliebiger Richtung gemacht werden. Gerade in der Stadt und Agglomeration Luzern kann das System „Raum und Zeit“ infolge des dichten ÖV-Angebots besser ausgenutzt werden als in der Landschaft. Um ein ausgewogenes Preisniveau zu erreichen, wird in der Stadt und Agglomeration Luzern zudem ein Zonen-unabhängiges Kurzstreckenbillett (6 Haltestellen) angeboten. In der Landschaft hingegen muss immer mindestens eine Zone gelöst werden. Der Preis dieses Kurzstreckenbilletts wurde per Dezember 2010 von Fr. 2.– auf 2.20 beziehungsweise um 10 % erhöht. Es gilt jedoch zu beachten, dass der Preis von Fr. 2.– seit Dezember 2004 unverändert blieb und dass die Preise der Zonenbillette im Segment „Erwachsene, 2.Klasse“ jeweils auf 20 Rappen gerundet werden. Diese Preisrundung verhindert Fahrausweise mit 5-Rappen-Beträgen bei ermässigten und/oder 1.-Klasse-Fahrausweisen.

Zu 7.:

Und zu guter Letzt: Weshalb reicht ein Vorlauf von zwei Jahren nicht aus, eine Änderung des Zonenplans zu realisieren?

Im Rahmen der Ausweitung des integralen Tarifverbunds und der Gründung des Verkehrsverbunds per Dezember 2009 wurde die Überprüfung der Zonengebiete in der Stadt und Agglomeration Luzern verschoben. Da zu diesem Zeitpunkt über weitere Fusionen diskutiert wurde, wollte man zuerst die Entwicklung der Stadtregion abwarten. Grundsätzlich gilt es jedoch anzumerken, dass die Zoneneinteilung des Tarifverbunds Passepartout in erster Linie auf tarifarischen Grundsätzen basiert. Ein Hauptkriterium dabei ist die Distanz. Andere Kriterien wie politische oder geografische Grenzen spielen eine untergeordnete Rolle. Das neue Tarifsystm wird aktuell durch den Verkehrsverbund analysiert und bei Bedarf korrigiert. Dazu gehört auch die Zoneneinteilung in der Stadt und Agglomeration Luzern. Die Anliegen werden im gesetzlich vorgeschriebenen ÖV-Bericht des Verkehrsverbunds Luzern behandelt, der die mittel- und langfristige Entwicklung aufzeigt, Auskunft über das bestehende Angebot, die geplanten Infrastrukturvorhaben und die Angebotsveränderungen gibt und die Tarifgrundsätze festhält. Aufgrund der Komplexität dieser Zonenänderungen und der dadurch bedingten Einnahmenveränderungen benötigt die Umstellung einen angemessenen Vorlauf. Eine Änderung des Zonenplans kann demnach erst mittelfristig (ab 2013/2014) umgesetzt werden.

Stadtrat von Luzern

