



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Rektifizierte Antwort

auf die

Interpellation

Nr. 389 2004/2009

von Sonja Döbeli Stirnemann

namens der FDP-Fraktion

vom 17. April 2008

(StB 785 vom 3. September 2008)

**Wurde anlässlich der
51. Ratssitzung vom
23. Oktober 2008 beant-
wortet.**

Wird die Stadt Luzern als Milchkuh des Kantons missbraucht? Fragen zur Verteilung der Kosten des öffentlichen Verkehrs

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Kann gegen den vom Kanton vorgeschlagenen Kostenverteiler vorgegangen werden? Und wie steht der Stadtrat zum neuen Verteilschlüssel?

Die Stadt Luzern ist durch den Kanton im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr eingeladen worden. Grundsätzlich begrüsst die Stadt Luzern die Einführung eines einheitlichen Kostenteilers. Mit der organisatorischen Zusammenlegung ist es sinnvoll, auch die Kostenaufteilung einheitlich zu regeln. Ebenfalls positiv bewertet die Stadt Luzern die Tatsache, dass das Verkehrsinteresse massgebend sein soll für die Verteilung der Kosten. Allerdings gibt es verschiedene Ansätze zur Bemessung des Verkehrsinteresses. Das momentane Finanzierungsmodell, welches beim Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) angewandt wird, erachtet der Stadtrat als fortschrittlicher und betriebswirtschaftlich sinnvoller, da es sowohl die Kosten der Transportleistungen als auch die entsprechenden Erträge auf den einzelnen Linien des öffentlichen Verkehrs nach dem Territorialprinzip zuscheidet. Dieses System setzt allerdings voraus, dass die effektiv erhobenen Fahrgastzahlen zur Berechnung des Liniendefizits herangezogen werden. Da weder der Kanton Luzern noch andere Kantone das Berechnungsmodell des ÖVL anwenden, wird es schwierig sein, den Kanton zu einem Systemwechsel bewegen zu können.

Der Stadtrat hat im Rahmen seiner Vernehmlassung den Kostenteiler, welcher Bestandteil der Gesetzesvorlage ist, entschieden zurückgewiesen. Er hat verlangt, dass eine Arbeitsgruppe, in welcher die Stadt Luzern adäquat vertreten ist, in Bezug auf den Kostenteiler nach einer einvernehmlichen Lösung sucht. Eine einvernehmliche Lösung kann nur eine solche sein, bei welcher die Stadt Luzern maximal mit dem in etwa gleichen Betrag an die Kosten des

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
www.StadtLuzern.ch

öffentlichen Verkehrs belastet würde wie nach dem heute gültigen Kostenteiler. Mehrkosten von zirka 2,5 Millionen Franken kann und will der Stadtrat nicht akzeptieren.

Zu 2.:

Die Stadt wird durch den neuen Schlüssel unter anderem stärker belastet, da die Aufteilung der Kosten zu 50 % nach Haltestellen bemessen werden soll. Gibt es eine Optimierung des Haltestellennetzes auf Stadtgebiet?

Eine Optimierung des Haltestellennetzes auf Stadtgebiet allein wegen des Kostenaufteilungskriteriums „Haltestellenabfahrten“ ist aus Sicht des Stadtrates nicht angezeigt. Es liessen sich damit auch nicht die Einsparungen in der gewünschten Grössenordnung realisieren. Die Anordnung von Haltestellen soll weiterhin primär aufgrund des Kundennutzens erfolgen. Der Stadtrat verschliesst sich aber einer Optimierung des Haltestellennetzes nicht, sofern damit eine Verbesserung des gesamten Verkehrssystems erreicht werden kann.

In dem Zusammenhang sei vor allem auf folgende Tatsache hingewiesen: Träger des öffentlichen Regionalverkehrs zur Stadt Luzern ist in zunehmenden Masse die S-Bahn. Täglich verkehren aber auch über 500 Busse des Regionalverkehrs zum Bahnhof Luzern und damit zum Stadtzentrum. Aufgrund des in den letzten Jahren verdichteten Fahrplans kommt es immer mehr zu Eigenbehinderungen zwischen Bussen, sowohl solchen des Regional-, als auch des Agglomerationsverkehrs. Durch eine konsequente Ausrichtung des regionalen Busnetzes auf die S-Bahn-Haltestellen könnte ein Grossteil dieser Behinderungen abgebaut werden, ohne dass die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs dadurch einen Nachteil erleiden würden. Im Gegenteil: Durch die Fahrt mit der S-Bahn zwischen Luzern und S-Bahn-Stationen in der Region könnten sie von einer Fahrzeitverkürzung und vor allem einer garantierten Fahrzeit profitieren, da die S-Bahn über ein Eigenstrasse verfügt und somit nicht im zur Hauptverkehrszeit überlasteten Strassennetz der Stadt Luzern steckenbleibt.

Zu 3.:

Kann die Stadt erklären, weshalb es keine vbl-Abonnemente ausschliesslich für das Stadtgebiet gibt?

Die Zuständigkeit für die Billette und Abonnemente, welche im öffentlichen Agglomerations- und Regionalverkehr des Kantons Luzern Gültigkeit haben, werden durch den Tarifverbund der Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden festgelegt. Die Stadt Luzern kann auf den Tarifverbund nur indirekt Einfluss nehmen, nämlich über den Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr, welcher Mitglied der Bestellerorganisation des Tarifverbundes ist. Weil die Zuständigkeit für die Tarife beim Tarifverbund liegt, gibt es auch keine „vbl-Billette“ und „vbl-Abonnemente“. Das heisst, die vbl AG hat nicht die Kompetenz, ein eigenes Abonnement zu schaffen. Sie ist vertraglich in den Tarifverbund eingebunden.

Wie schon frühere, tarifverbundsinterne Berechnungen und Analysen ergeben haben, wäre

die Realisierung des Anliegens nach einem Stadtabonnement mit erheblichen Ertragsverlusten verbunden (in der Grössenordnung von 3 bis 4 Mio Franken pro Jahr). Diese müssten nach Art. 11 des eidgenössischen Transportgesetzes von der „verursachenden“ Gebietskörperschaft (konkret von der Stadt Luzern) ausgeglichen werden. Aus Sicht des Stadtrates stehen Kosten und Nutzen einer solchen „Stadtlösung“ in einem schlechten Verhältnis, weshalb er bisher die Idee des „Stadtabonnements“ nicht weiterverfolgt und konkretisiert hat.

Zu 4.:

Wie wird Littau in die Zonenplanung des Passepartouts integriert?

Die Integration der Gemeinde Littau hat mit der Fusion Luzern-Littau nichts zu tun. Jede Gemeinde des Tarifverbundes wird unter verkehrspolitischen, tarif- und zonentechnischen Aspekten einbezogen und berücksichtigt. Dazu gehören zum Beispiel verkehrliche Überlegungen zu den Kundenströmen und Distanzen. Bei der Erstellung des Zonenplanes wurde zwar darauf geachtet, dass die Zonengrenzen wenn möglich mit den politischen Grenzen übereinstimmen, es ist aber längst nicht jede Gemeindegrenze auch eine Zonengrenze. Da das Gemeindegebiet von Littau bereits heute vollständig im Gebiet des Tarifverbundes liegt, hat die Gemeindefusion mit Luzern keine Auswirkungen auf den Zonenplan des Tarifverbundes.

Stadtrat von Luzern

