



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation

Nr. 214 2012/2016

von Simon Roth und Nico van der Heiden
namens der SP/JUSO-Fraktion

vom 20. August 2014

(StB 676 vom 10. September 2014)

Kürzungen beim öffentlichen Verkehr durch kantonales Abbaupaket (Leistungen und Strukturen II)

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

In der Interpellation wird einfürend festgehalten, dass mit dem vom Kanton Luzern vorgeschlagenen Massnahmenpaket „Leistungen und Strukturen II“ beim öffentlichen Verkehr die Investitionen plafoniert und das Globalbudget gekürzt werden sollen. Diese Massnahmen stehen im Widerspruch zum eben erst vom Kantonsrat verabschiedeten ÖV-Bericht. Der Stadtrat teilt diese Einschätzung und ist sich dieser Problematik bewusst.

Ob die von den Interpellanten gemachte Hypothese, dass die Einsparungen primär auf dem Gebiet der Stadt Luzern und ihrer Agglomeration möglich scheinen, effektiv zutrifft, ist in Anbetracht der aktuell vorliegenden Fakten derzeit Spekulation.

Die konkreten Fragen der Interpellation werden wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Kann der Stadtrat bereits Aussagen zu den Auswirkungen des obgenannten Paketes für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern machen?

Für den Stadtrat sind zum heutigen Zeitpunkt die Auswirkungen für die Stadt Luzern unklar. Bekannt ist derweil, dass das Angebot im öffentlichen Verkehr für 2015 unverändert bleibt. Klar ist hingegen, dass entgegen den einfürenden Aussagen in der Interpellation beim öffentlichen Verkehr die Investitionen nicht nur plafoniert, sondern deutlich reduziert werden. Für das Budget 2015 sind keine Veränderungen zu erwarten, da die Budgetanzeige an die Gemeinden bereits mit den Auswirkungen des Sparpaketes antizipiert wurde. Geplante zukünftige Angebotserweiterungen werden aber überprüft und teilweise ab 2016 verzögert umgesetzt. Gleichzeitig ist aufgrund des im Verhältnis zur Landschaft grossen Angebots des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und Agglomeration Luzern damit zu rechnen, dass Angebotsabbauten auch auf dem städtischen Gebiet zur Diskussion stehen werden. Der Stadtrat geht davon aus, dass mit dieser Ausgangslage auf Stadtgebiet die neuen Tangentiallinien Littau Tschuopis–Ebikon Bahnhof oder aber Kriens–Emmenbrücke als Trolleybus zur Disposition stehen. Weiter können Linien 2016/2017 punktuell gekürzt sowie die Fahrplantakte am Wochenende oder in Randzeiten ausgedünnt werden. Weiter relevant für die Stadt Luzern sind die geplante Projekte im Infrastrukturbereich (z. B. Verlängerung Linie 1 bis Ebikon,

Bushubs Ebikon, Horw, Rothenburg), welche gemäss Botschaftstext um ein bis zwei Jahre verschoben werden.

Zu 2.:

Wie beurteilt er die Auswirkungen?

Die Stadt Luzern setzt sich zum Ziel, auch in Zukunft für alle attraktiv und erreichbar zu sein. Damit die Innenstadt für alle zuverlässig und sicher erreichbar ist, will der Stadtrat auf den vorhandenen Verkehrsflächen zusätzliche Mobilitätskapazitäten bereitstellen, indem er die Mobilität auf flächeneffiziente Verkehrsarten verlagert. Der strassengebundene öffentliche Verkehr, also der Busverkehr, hat in Stadt und Agglomeration seit 2004 um 25 Prozent zugenommen. Das Agglomerationsprogramm Luzern rechnet für die Zeit zwischen 2010 und 2030 mit einer Zunahme des öffentlichen Verkehrs von 40 Prozent. Gemäss der vom Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommenen städtischen Mobilitätsstrategie sollen die Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs auf Stadtgebiet bis 2020 auf die Hälfte reduziert werden. Es sollen künftig mehr Bus-Durchmesserlinien zur Verfügung stehen. Zusätzliche Bus-Tangentiallinien und ein Netz von Subzentren (Luzern Nord, Süd und Ost) mit bequemen und zeitsparenden Umstiegen zwischen S-Bahn und Bus sollen das Zentrum entlasten. Als Infrastrukturmassnahmen zur Busförderung werden neben der Realisierung der Umsteigepunkte mittelfristig die Busspuren im Bereich Seetalplatz, Baselstrasse und Hauptstrasse (Fluhmühle-Reussbühl) umgesetzt. Mit den drohenden Sparmassnahmen beim öffentlichen Verkehr droht eine zeitliche Verzögerung bei der Umsetzung von AggloMobil due, und es ist sogar zu befürchten, dass einzelne Teile des Konzepts nicht umgesetzt werden können. Aus heutiger Sicht geht der Stadtrat jedoch davon aus, dass die städtischen mittelfristigen Ziele (Jahr 2020) gemäss Mobilitätsstrategie dennoch einigermaßen erreicht werden können, punktuell allerdings mit Verzögerung oder weniger guter Qualität.

Zu 3.:

Wie wirken sich die geplanten kantonalen Einsparungen auf die städtische Mobilitätsstrategie aus?

In Frage 2 integriert.

Zu 4.:

Gibt es Einsparungsmöglichkeiten bei Buslinien, die für die Bevölkerung der Stadt Luzern nur von beschränktem Nutzen sind, um dieses Geld zu wichtigeren Buslinien umzulagern?

Das Netz des öffentlichen Verkehrs des Kantons Luzern besteht aus aufeinander abgestimmten Wegketten und Fahrplanangeboten, welche nicht beliebig verändert werden können, ohne dadurch den Gesamtnutzen des Netzes für die Betroffenen massiv einzuschränken. Wir sehen derzeit kein Einsparungspotenzial bei Buslinien. Wird die Taktdichte in weniger

genutzten Randzeiten ausgedünnt, so reduziert dies auch die Attraktivität der Linien zu den besser genutzten Hauptzeiten. Mit der Teilstrategie Öffentlicher Verkehr in der Mobilitätsstrategie strebt die Stadt Luzern mittelfristig eine weitere Stärkung des gesamten Bussystems an. Sie entwickelt das ÖV-System mit den Partnern VVL, Kanton und LuzernPlus schrittweise weiter, um bei Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs bereit zu sein. Der öffentliche Verkehr macht nicht bei den Gemeindegrenzen halt. Daher ist auch eine Beurteilung von wichtigen und weniger wichtigen Linien sowie ein Auspielen von Linien auch aus verkehrlicher Gesamtsicht nicht im Sinne der städtischen Mobilitätsstrategie. Die Buslinien in der Stadt haben zudem insgesamt einen guten Kostendeckungsgrad. Einzelne Veränderungen im Angebot wird es jedoch dennoch geben. Diese wurden im ÖV-Bericht dargelegt und werden von der Stadt unterstützt.

Zu 5.:

Gibt es weitere Massnahmen, wie dem drohenden finanziellen Ausfall von Seiten des Kantons begegnet werden kann, ohne dass diese zu Mehrkosten für die Stadt Luzern führen?

Der Stadtrat sieht sich nicht in der Lage, aufgrund des aktuellen Wissensstandes konkrete Vorschläge zu Massnahmen im öffentlichen Verkehr zu machen, welche die Stadt Luzern finanziell nicht zusätzlich belasten würden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund des heutigen Finanzierungsmodells des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern der Kanton 50 % der Kosten trägt. Die restlichen 50 % tragen die Gemeinden. Budgetkürzungen des Kantonsanteils haben automatisch auch Kostensenkungen bei den Gemeinden zur Folge. Eine Kompensation des Kantonsbeitrages ist für die Stadt Luzern keine Option.

Zu 6.:

In welcher Form setzt sich der Stadtrat im Hinblick auf die Behandlung im Kantonsrat dafür ein, dass die Stadt möglichst wenig von den Einsparungen tangiert wird, bzw. dass der Kanton auf die Einsparungen beim ÖV gänzlich verzichtet und der kantonale ÖV-Bericht umgesetzt wird?

Der Stadtrat wird sich sowohl über die städtischen Kantonsrätinnen und Kantonsräte als auch über den Verkehrsverbund Luzern dafür einsetzen, dass die Ziele des kantonalen ÖV-Berichtes erreicht werden und die Interessen der städtischen Mobilitätsstrategie gewahrt werden können. Er wird sich dazu auch mit den ÖV-verantwortlichen Exekutiven in den Agglomerationsgemeinden treffen und das weitere Vorgehen beraten.

Stadtrat von Luzern