

## **Antwort auf die Dringliche Interpellation 240**

### **Blockiert der VVL die Weiterentwicklung der vbl?**

Martin Abele namens der G/JG-Fraktion vom 9. Februar 2023  
StB 117 vom 1. März 2023

**Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 9. März 2023 beantwortet.**

#### **Ausgangslage**

Der Interpellant bezieht sich auf die Medienmitteilung des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) vom 18. Januar 2023. Der VVL informierte darin die Öffentlichkeit, dass die Elektrifizierung der Buslinien 12 und 30 auf einen späteren Zeitpunkt verschoben und die laufende Fahrzeugausschreibung der Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) vorübergehend eingestellt werden. Der Interpellant zeigt sich besorgt über die Auswirkungen auf die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und Agglomeration von Luzern aufgrund der vorübergehend eingestellten Elektrifizierung auf den nächsten dafür vorgesehenen Buslinien.

Der Stadtrat hat die Medienmitteilung des VVL und die Information über die vorübergehende Einstellung der Elektrifizierung der Buslinien 12 und 30 und die Begründung dafür zur Kenntnis genommen. Der Stadtrat bedauert die Verzögerung bei der Elektrifizierung im öffentlichen Verkehr (ÖV) ausserordentlich. Die Ziele der Klima- und Energiestrategie sowie der Mobilitätsstrategie zur Dekarbonisierung haben für die Stadt Luzern oberste Priorität. Ein Umstieg auf erneuerbare Antriebstechnologien im Bereich Verkehr auch im ÖV ist dabei zentral, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern. Die Stadt Luzern ist bestrebt, die beschlossenen Ziele und Massnahmen gemäss den zur Verfügung stehenden Planungsinstrumenten zur Weiterentwicklung des ÖV voranzutreiben.

#### **Organisation öffentlicher Verkehr in Luzern**

Im öffentlichen Verkehr in Luzern ist organisatorisch zwischen den Rollen Besteller, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiber zu trennen. Die zentrale Stelle zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs ist der Verkehrsverbund Luzern, der als Besteller bestimmt, welche Linien auf welchen Routen, zu welchen Zeiten und mit welchem Takt bedient werden. So hat der VVL sowohl die Federführung über die Angebotsplanung als auch über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs inne. Als öffentlich-rechtliche Anstalt wird der VVL via Leistungsauftrag durch den Regierungsrat politisch gesteuert. Dazu wählt der Regierungsrat den Verbundrat als Steuerungsgremium des VVL (drei Mitglieder werden direkt durch die Regierung bestimmt, vier auf Vorschlag der Regionalen Entwicklungsträger). Die Transportunternehmen (neben der vbl u. a. Auto AG Rothenburg, Postauto usw.) sind vom VVL mit dem Betrieb der Buslinien beauftragt, haben aber keine direkte Funktion in der Planung. Im Rahmen der Zusammenarbeit für einen qualitätsvollen öffentlichen Verkehr obliegt es den Strasseneigentümern Kanton Luzern wie auch den Gemeinden, auf ihren Strassen die notwendigen Infrastrukturen wie Bushaltestellen oder Busspuren zur Verfügung zu stellen. Fahrleitungen werden durch die Transportunternehmen erstellt, für die Bewilligung ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig. Im hier angesprochenen Fall der Elektrifizierung der Linien 12 und 30 handelt es sich im Wesentlichen um Fahrleitungen entlang der Bern- und der Luzernerstrasse unter kantonaler Hoheit.

## Antworten auf die einzelnen Fragen

*Zu 1.:*

*Wann hat vbl von den Bedenken des VVL im Zusammenhang mit der Ausschreibung der neuen Fahrzeuge erfahren? Kam im Verlauf der Ausschreibung und des Plangenehmigungsverfahrens die Problematik der nicht wie ursprünglich vorgesehen geplanten Durchmesserperrons auf den Tisch?*

Die Flottenentwicklung in Abstimmung mit dem ÖV-Netzausbau wird jeweils in enger Zusammenarbeit zwischen vbl und dem Verkehrsbund Luzern VVL erarbeitet; so auch das Vorhaben, die bestehenden Dieselbuslinien 12 und 30 per Ende 2024 auf Batterie-Gelenktrolleybusse umzustellen. Der Verbundrat des VVL hat dieses Vorgehen im Herbst 2021 bestätigt und die vbl beauftragt, eine öffentliche Ausschreibung für die notwendigen Batterie-Gelenktrolleybusse zu publizieren sowie anschliessend ein Beschaffungsgesuch nach Art. 19 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009 (ARPV; SR 745.16) beim VVL vorzulegen. Im Rahmen der durch den Verbundrat des VVL bestätigten Netz- und Flottenstrategie (inkl. E-Bus-Strategie) hat die vbl auf die Umstellung der Linie 12 und 30 auf Batterie-Trolleybusse mit einer Fahrleitungsergänzung in Richtung Littau hingearbeitet. Mittlerweile liegt die Plangenehmigungsverfügung für die Fahrleitungsergänzung Richtung Littau bis Höhe Michaelshof vor. Mit dem Bau der Anlage muss innerhalb von fünf Jahren seit Erteilung der Genehmigung gestartet werden.

Die Ausschreibung zur Beschaffung von Batterie-Gelenktrolleybussen wurde im April 2022 öffentlich. Im Mai 2022 entschied der Kanton, die bisherige Planung neuer, nebeneinander angeordneter Durchmesserperrons am Bahnhof abubrechen und neue Varianten, mutmasslich mit hintereinander angeordnet liegenden Perronkanten zu prüfen. Diese Perrons sollen aber weiterhin zum Zeitpunkt des Fahrplanwechsels im Dezember 2025 zur Verfügung stehen. Im September 2022 wurde die vbl informiert, dass die notwendigen Finanzierungsfreigaben für die Realisierung des Fahrleitungsprojekts kaum innerhalb der in der Ausschreibung gesetzten Fristen erteilt werden können. Deshalb musste die Fahrzeugausschreibung abgebrochen werden.

*Zu 2.:*

*Welche Kostenfolgen zieht der spät erfolgte Stopp des Ausschreibungsprozesses nach sich? Wie schätzt der Stadtrat das Risiko ein, dass vbl dadurch ein Reputationsschaden erwächst?*

Der Stopp des Ausschreibungsprozesses zieht keine direkten Kosten nach sich. Die geleisteten Arbeiten für die Ausschreibung werden nach Freigabe der nächsten Schritte wiederverwendet, soweit sich dies als möglich erweist. Für die Ausschreibung kann die vbl zwar auf vorhandene Dokumente zurückgreifen, jedoch müssen die Vorgaben den dazumaligen Bedingungen und dem Stand der Technik angepasst und der ganze Prozess nochmals durchgeführt werden. Nicht ausgeschlossen ist, dass Projektverzögerungen bei Bauprojekten zu Mehrkosten führen werden. Mit entsprechendem Vorlauf werden zu gegebener Zeit die Finanzierungsfreigabe für die ÖV-Infrastruktur sowie die Betriebsmittelbewilligung für die Fahrzeugbeschaffung eingeholt werden. Ebenfalls vorgängig muss die öffentliche Ausschreibung für Fahrzeuge erneut publiziert werden.

Nach Ansicht des Stadtrates besteht für die vbl und für den Kanton ein gewisses Risiko für einen Reputationsschaden, da der Beschaffungsprozess schon weit fortgeschritten war und die Anbietenden vertröstet werden müssen. Der Beschaffungs- und Plangenehmigungsprozess sowie die Zusammenarbeit mit dem VVL verliefen bis dahin aber reibungslos. Das Vorhaben ist grundsätzlich unbestritten, und an den Zielen gemäss AggloMobil 4 wird seitens VVL weiterhin festgehalten. Bestandteil der konkreten Zielvariante ist insbesondere auch die Umstellung der Linien 12 und 30 auf Batterie-Trolleybusse. Gemäss aktueller Vernehmlassungsversion der Studie «Bus 2040» des VVL soll die Umsetzung «ab ca. 2025/2026» erfolgen. Das bedeutet, dass sich die Umstellung auf Batterie-Trolleybusse um rund zwei Jahre verzögern dürfte.

Zu 3.:

*Nebst den Linien 12 und 30 wurden auch die neuen Linien 3 und 8 durch den Verkehrsverbund zurückgestellt. Drei dieser Linien sollen über den Bahnhofplatz führen. Wie schätzt der Stadtrat die Situation am Bahnhofplatz für diese Durchmesserlinien ein? Genügt das geplante Provisorium?*

Die Stadt Luzern plant im Auftrag der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) zusätzliche provisorische Durchmesserkannten im Bereich der Pilatusstrasse und des Bahnhofplatzes. Das Projekt befindet sich in einer frühen Phase auf Stufe Studie. Aktuell werden verschiedene Varianten für die Anordnung zusätzlicher Haltekannten geprüft. Projektvorgabe ist, dass mit diesen Haltekannten das Angebotskonzept AggloMobil 4 umgesetzt werden kann. Das vorgesehene Provisorium soll damit sowohl die Durchbindung der genannten Linien als auch weitere Durchbindungen (u. a. Linien 20 und 24) ermöglichen. Darüber hinaus sollen mit dem Provisorium weitere Kapazitäten für zusätzliche notwendige Durchbindungen während der Bauphase des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) sichergestellt werden. Heute verkehren an den vorhandenen zwei Doppelkannten (Perrons A vor der Post und B auf der Seite Torbogen) je zirka 30 Buskurse pro Stunde und Richtung. Mit jeweils zwei zusätzlichen, provisorischen Durchmesserkannten pro Richtung sollen zukünftig bis zu zirka 60 Buskurse pro Stunde und Richtung als Durchmesserlinien über den Bahnhofplatz verkehren können. Die Inbetriebnahme des Provisoriums ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2025 vorgesehen. Die Koordination aller Beteiligten und die Erlangung der Baubewilligungen sind dabei zeitkritisch und stellen eine grosse Herausforderung dar.

Zu 4.:

*Der VVL will gemäss seiner Strategie, dass bis 2040 nur noch mit erneuerbarer Energie betriebene Busse unterwegs sind. Dies trifft sich mit den in der Klima- und Energiestrategie formulierten Zielen der Stadt Luzern (Dekarbonisierung). Inwieweit behindert der VVL-Entscheid zur Einstellung der Ausschreibung neuer Elektrobusse die Realisierung dieser Ziele?*

Die Zeichen der Klimakrise sind unübersehbar. Die Zeit drängt, diese dramatische Entwicklung zu stoppen. Vor diesem Hintergrund ist für den Stadtrat die mit dem Entscheid des VVL verbundene Verzögerung der Umstellung auf Elektrobusse auf den Linien 12 und 30 ärgerlich.

Unabhängig davon ist die Stadt Luzern bestrebt, die Ziele und Massnahmen der Klima- und Energiestrategie zu verfolgen und voranzutreiben. Gerade im Bereich des Verkehrs ist eine langfristige Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen mittels Umstieg auf erneuerbare Antriebstechnologien unumgänglich und angesichts der langen Umstellungsphasen auch zeitlich sehr dringend. Um die Ziele der Klima- und Energiestrategie sowie der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern zu erreichen, stehen neben der Dekarbonisierung auch die Vermeidung von Fahrten (Stadt der kurzen Wege) sowie die Verlagerung des Verkehrs auf flächen- und energieeffiziente Verkehrsmittel (Velo-, Fuss- und öffentlicher Verkehr) im Vordergrund.

Die Stadt prüft die notwendigen baulichen Infrastrukturen sowie betrieblichen Massnahmen zur Bevorzugung sowie Elektrifizierung des ÖV und setzt sich für deren Umsetzung bei ihren Partnerinnen und Partnern ein. So unterstützt die Stadt Luzern auch die E-Bus-Strategie des VVL und begrüsst eine möglichst rasche Umsetzung von Massnahmen zur Elektrifizierung. Die Umsetzung der Massnahmen gemäss öV-Bericht 2023 bis 2026 sowie AggloMobil 4 stehen dabei im Mittelpunkt. Dafür sind Angebotsverbesserungen im ÖV vor und nach Inbetriebnahme DBL, Linienerlängerungen, die Schaffung von Bushöfen (Bahnhof Littau) und die Einführung zusätzlicher (elektrifizierter) Durchmesserlinien zentral. Für einen erfolgreichen ÖV in der Agglomeration Luzern ist darüber hinaus ein zuverlässiger Betrieb mit entsprechenden ÖV-Bevorzugungsmassnahmen entscheidend. In der Summe ist der Stadtrat gemeinsam mit dem VVL davon überzeugt, dass mit diesen Massnahmen im Modalsplit eine Verschiebung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden kann.

Die Einstellung der Ausschreibung neuer Elektrobusse verzögert bedauerlicherweise die Realisierung einer wichtigen Massnahme zur Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Um die klimapoliti-

schen Ziele zu erreichen, ist eine vollständige und rasche Umsetzung sämtlicher beschlossenen Massnahmen notwendig. Der Stadtrat erwartet deshalb von Kanton und Verkehrsverbund, dass sie die Elektrifizierung rasch und mit höchster Priorität vorantreiben, damit sich der aktuelle Entscheid nur kurzfristig auswirkt, die Erreichung der mittel- und langfristigen klimapolitischen Ziele aber nicht gefährdet wird.

*Zu 5.:*

*Was bedeuten die jüngsten Entscheide des VVL für die Weiterentwicklung des Liniennetzes in Stadt und Agglomeration Luzern?*

Die Weiterentwicklung des Liniennetzes sowie des ÖV-Angebots der Stadt und Agglomeration Luzern ist in verschiedenen Planungsinstrumenten festgelegt und beschlossen. Dazu zählen der kantonale Richtplan, das Bauprogramm für Kantonsstrassen, das Agglomerationsprogramm, der öV-Bericht 2023 bis 2026 mit dem zukünftigen definierten Angebot und AggloMobil 4. Die Stadt Luzern setzt sich gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Luzern, den Transportunternehmen und den K5-Gemeinden für deren Umsetzung ein. Darüber hinaus zeigt die Studie Bus 2040 des VVL (zzt. in Vernehmlassung), wie das Busangebot in Zukunft zu entwickeln ist, um die steigende Nachfrage bewältigen zu können. Die Studie enthält ein Zielkonzept für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des DBL und ein Übergangskonzept für den Zustand während der Bauphase DBL.

Der konkret in der vorliegenden Interpellation erwähnte Entscheid des VVL hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Weiterentwicklung des Liniennetzes im Sinne des Angebotes an Verbindungen. Er verzögert aber zumindest kurzfristig die Umstellung der Antriebe und der dafür erforderlichen Infrastrukturen (vgl. dazu Antwort auf Frage 4).

*Zu 6.:*

*Falls der Subventionsstreit die Entscheide des VVL mitbeeinflusst hat: Was kann der Stadtrat tun, um die übergeordneten Interessen der Stadtbevölkerung gegenüber dem VVL und dem Kanton zu vertreten und die in Frage gestellte Weiterentwicklung des Liniennetzes zu deblockieren?*

Der Stadtrat kann nicht beurteilen, ob der VVL oder der Kanton ihre Entscheide vom Subventionsstreit abhängig machen. Die Stadt Luzern vertritt die Interessen der Stadtbevölkerung gegenüber dem Kanton und dem VVL primär, indem sie sich bei der Erarbeitung und politischen Behandlung der entsprechenden Planungsinstrumente konstruktiv einbringt. Zudem ist die Stadt Luzern auch im Verbundrat vertreten. Die städtische Vertretung im Verbundrat wahrt bei der Ausübung des Stimmrechts die öffentlichen Interessen der Stadt Luzern. Diese öffentlichen Interessen sind konkretisiert in Reglementen sowie Beschlüssen von Volk, Grosse Stadtrat und Stadtrat, insbesondere in B+A 31/2022 vom 28. September 2022: «Beteiligungsstrategie 2023–2026. Übergeordnete normative und politische Vorgaben für wichtige Beteiligungen».

Die Zuständigkeit für die Planung des öffentlichen Verkehrs liegt beim VVL. Der VVL entwickelt das ÖV-Angebot weiter, schliesst Angebotsvereinbarungen als Besteller mit Transportunternehmen ab, führt das kantonale Fahrplanverfahren durch und legt den Kostenverteiler für die Gemeindebeiträge an den ÖV fest. Die Stadt Luzern wird bei Planungen des VVL auf städtischem Gebiet miteinbezogen. Ebenfalls hat die Stadt Luzern die Möglichkeit, sich im Fahrplanverfahren während der Vernehmlassung einzugeben und die zukünftige Weiterentwicklung im ÖV mitzugestalten.

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat alle vier Jahre einen Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht). Der Verbundrat des Verkehrsverbundes Luzern erarbeitet den öV-Bericht zuhanden des Regierungsrates. Dieser öV-Bericht gibt Auskunft zum aktuellen Stand des ÖV im Kanton Luzern, zur Erreichung der Ziele des letzten öV-Berichtes und geht auf Entwicklungen im Bereich der Raum- und Mobilitätsplanung sowie des Umfeldes ein. Er zeigt auf, wie sich das Angebot des ÖV in den nächsten Jahren, abgestimmt auf die Infrastruktur, den Tarif und weitere Mobilitätsangebote entwickeln wird. Der öV-Bericht dient als finanzpolitische Grundlage.

Der öV-Bericht 2023 bis 2026 wurde am 20. September 2022 vom Regierungsrat zuhanden des Kantonsrates verabschiedet. Der Kantonsrat wird den Bericht voraussichtlich im März 2023 beraten. Der Stadtrat hat sich in seiner Stellungnahme zu diesem Bericht klar für eine rasche Elektrifizierung ausgesprochen und fordert dies auch weiterhin.