



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 20. August 2008 (StB 748)

B+A 28/2008

Verlängerung Trolley- buslinie 6 nach Büttenen

**Vom Grossen Stadtrat
mit drei überwiesenen
Protokollbemerkungen beschlossen
am 23. Oktober 2008**

Bezug zur Gesamtplanung 2008–2012

Leitsatz B: Luzern macht mobil.

Stossrichtung B1: Die Stadt fördert und unterstützt die Umsetzung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems, welches die verschiedenen Verkehrsmittel zweckmässig einsetzt und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt ist.

Fünfjahresziel B1.1: Die Stadt wirkt bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms aktiv mit.

Projektplan: I65131

Übersicht

Die Verlängerung der Buslinie 6/8 nach Büttenen ist ein Thema, das im Rahmen von Überprüfungen des vbl-Netzes schon verschiedentlich vorgeschlagen wurde. Bereits in der Netzüberprüfung von 1988 war die Verlängerung der Trolleybuslinie bis Büttenen ein Thema. Derselbe Vorschlag kam auch von der Metron AG, welche im Auftrag des Zweckverbandes für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) das Busnetz in der Agglomeration Luzern im Rahmen des Projektes AggloMobil in den Jahren 2002/2003 untersucht hat. Dieser Vorschlag soll nun verwirklicht werden.

Das vorliegende Projekt sieht vor, die gemeinsame Buslinie 6/8 auf dem Endast Würzenbach ab der Brüelstrasse aufzuteilen, wobei die Linie 8 wie bisher die Endhaltestelle Würzenbach bedient, die Linie 6 aber neu via Oberseeburg nach Büttenen geführt wird. Für den Endast Würzenbach bedeutet dies, dass nur noch jeder zweite Bus zur heutigen Endhaltestelle fährt, was einer Halbierung des Angebots entspricht. Auch für den Endast Büttenen, der heute mit der Autobuslinie 25 bedient wird, ergibt sich zu den Hauptverkehrszeiten eine Angebotshalbierung; in den übrigen Betriebszeiten bleibt der heutige Fahrplankontakt aber bestehen. Die gleiche Situation betreffend Fahrplankontakt liegt am anderen Ende der Buslinien 6/8, wo sich die Linien nach der Haltestelle Schönbühl teilen, schon heute vor. Die Linie 6 führt weiter zur Endhaltestelle Matthof, die Linie 8 zur Endhaltestelle Hirtenhof. Beide Linienendäste werden dort zu den Hauptverkehrszeiten schon heute im 10-Minuten-Takt betrieben.

Die Buslinie 25 zwischen Meggen Piuskirche und Luzern, welche künftig durchgehend nur noch im Halbstundentakt bedient wird, soll weiterhin bis zur Haltestelle Brüel geführt werden. Der Vorteil dieser Variante gegenüber der Verknüpfung der Buslinien 6 und 25 an der Haltestelle Büttenen liegt darin, dass die Linie 25 weiterhin mit der Linie 26 verknüpft werden kann und auch der Abendbetrieb, bei welchem die Buslinie 25 mit der Linie 14 verknüpft ist,

beibehalten werden kann. Beide Linienverknüpfungen haben betrieblich bedeutende Vorteile, welche sich auch kostenmässig positiv auswirken.

Die Vorteile der geplanten direkten Busführung nach Büttenen liegen vor allem in der Direktfahrmöglichkeit der Bewohner/innen der Wohnquartiere Oberseeburg und Büttenen zur Luzerner Innenstadt. Daneben bringt der Einsatz von Trolleybussen in den Wohnquartieren Oberseeburg und Büttenen sicher eine spürbare Reduktion der Lärmimmissionen mit sich, weisen die Trolleybusse diesbezüglich doch gerade in Steigungen gegenüber den Dieselbussen erhebliche Vorteile auf.

Die Investition für den Fahrleitungsbau wird durch die vbl AG getätigt, welche die entsprechenden Kosten über die Betriebskosten dem Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr Luzern (ÖVL) als Besteller in Rechnung stellt. Für die Stadt Luzern ist die Verlängerung der Trolleybuslinie 6 bis Büttenen bezüglich der Betriebskosten kostenneutral, da sich beim Betrieb der Buslinie 25 massive Einsparungen ergeben.

Die Verlängerung der Trolleybuslinie nach Büttenen bedingt aufgrund des Betriebs mit Gelenkbussen den Ausbau der Kreuzbuchstrasse im Abschnitt Giselistrasse bis Oberseeburgstrasse. Die Verbreiterung der Strasse von heute 5,5 m auf neu 6,5 m hat zur Folge, dass der heute bestehende Grünstreifen zwischen dem Strassen- und dem Rad-/Fusswegbereich entfällt. Zudem ist auch eine Verstärkung der Tragschicht der Oberseeburgstrasse und der Büttenenstrasse notwendig. Obwohl beide Strassen Privatstrassen sind, gehen die Investitionskosten für die Verstärkung der Tragschicht zulasten der Stadt Luzern.

Im Agglomerationsprogramm ist ein Massnahmenpaket „Busförderungsmassnahmen“ enthalten. Bestandteil dieses Paketes ist auch die Verlängerung der Trolleybuslinie 6. Bei einer positiven Beurteilung des Massnahmenpaketes durch den Bund könnte allenfalls ein Beitrag an die Kosten der Investition für die Erstellung der Fahrleitung geleistet werden.

Vier Privatstrassen werden heute durch die Busse des öffentlichen Verkehrs befahren. Es handelt sich um die Büttenenstrasse, die Oberseeburgstrasse, die Obergütschstrasse und einen Teil des Matthofrings. Mit dem regelmässig verkehrenden Bus kommt diesen Strassen eine weitgehend „öffentliche“ Funktion zu. Der Stadtrat ist deshalb zum Schluss gekommen, dass er den Strasseneigentümern anbieten sollte, die durch den Busverkehr benutzten Privatstrassen durch die Stadt zu übernehmen und ins Netz der öffentlichen Gemeindestrassen zu integrieren. Die Übernahme durch die Stadt setzt allerdings den Wunsch der Strasseneigentümer und einen guten baulichen Zustand der Strasse voraus.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	5
1.1 Überprüfung des Busnetzes der Agglomeration Luzern	5
1.2 Heutige Linienführung	5
1.3 Vorgeschlagene Netzkorrektur	6
1.4 Autobus als Alternative zum Trolleybus	6
1.5 Prüfung weiterer Netzkorrekturen	7
2 Direktverbindung Büttenen–Stadtzentrum	8
2.1 Vorteile der direkten Busführung von/nach Büttenen	8
2.2 Potenzial der direkten Busführung von/nach Büttenen	9
3 Folgen der neuen Linienführung	9
3.1 Bau der Fahrleitung	9
3.2 Strassenausbau	9
4 Übernahme von Privatstrassen mit Busverkehr	10
5 Kosten	11
5.1 Betriebskosten	11
5.2 Investitionskosten	12
5.3 Bezug zum Agglomerationsprogramm	13
6 Antrag	14

Anhang

1: Linienführung heute

2: Linienführung neu

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

1.1 Überprüfung des Busnetzes der Agglomeration Luzern

Die Verlängerung der Buslinie 6/8 nach Büttenen ist ein Thema, das im Rahmen von Überprüfungen des vbl-Netzes schon verschiedentlich vorgeschlagen wurde. Bereits in der Netzüberprüfung von 1988 war die Verlängerung der Trolleybuslinie bis Büttenen ein Thema.

Derselbe Vorschlag kommt jetzt auch von der Metron AG, welche im Auftrag des Zweckverbandes für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) das Busnetz in der Agglomeration Luzern im Rahmen des Projektes AggloMobil in den Jahren 2002/2003 untersucht hat.

Mit dem Bericht B 14/2004 vom 21. April 2004: „Optimierung des Busangebotes in der Stadt Luzern“ wurde dem Grossen Stadtrat angekündigt, dass die Verlängerung der Buslinie 6/8 in einer separaten Studie untersucht werde und dem Parlament ein entsprechender Beschlussantrag unterbreitet werde.

Das Projekt Verlängerung der Trolleybuslinie 6 nach Büttenen ist auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern.

1.2 Heutige Linienführung

Die Trolleybusse der Linie 6 verkehren heute von Matthof nach Würzenbach, diejenigen der Linie 8 vom Hirtenhof nach Würzenbach. Da die beiden Buslinien bis auf die Endäste Matthof bzw. Hirtenhof die gleiche Strecke befahren, werden die Buslinien auch kombiniert geführt. Das heisst, dass die Busse auf der Gemeinschaftstrecke zwischen Schönbühl und Würzenbach zu einer Linie zusammengefasst sind und dort zu den Hauptverkehrszeiten im 5-Minuten-Takt verkehren. Die Buslinien 6 und 8 werden in der Regel mit Gelenktrolleybussen betrieben, welche eine Kapazität von etwa 80 Personen pro Bus aufweisen.

Die Wohnquartiere Oberseeburg und Büttenen werden heute durch die Buslinie 25 erschlossen, welche mit Autobussen betrieben wird. Die Buslinie 25 führt von der Brüelstrasse zur Piuskirche in Meggen. Die Busse verkehren heute zu den Hauptverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt, wobei die Linie zu diesen Zeiten zwischen Büttenen und Brüelstrasse mit Zusatzkursen zu einem 5-Minuten-Takt verdichtet wird. Die Buslinie 25 wird mit Normalautobussen betrieben, welche eine Kapazität von etwa 50 Personen pro Bus aufweisen.

1.3 Vorgeschlagene Netzkorrektur

Wie in der Studie AggloMobil vorgeschlagen, soll die gemeinsame Buslinie 6/8 auf dem Endast Würzenbach ab der Brüelstrasse aufgeteilt werden, wobei die Linie 8 wie bisher die Endhaltestelle Würzenbach bedient, die Linie 6 aber neu via Oberseeburg nach Büttenen geführt wird. Für den Endast Würzenbach bedeutet dies, dass nur noch jeder zweite Bus zur heutigen Endhaltestelle fährt, was einer Halbierung des Angebots entspricht (Fahrplankontakt ändert von heute 5' in der Hauptverkehrszeit auf neu 10'). Auch für den Endast Büttenen ergibt sich zu den Hauptverkehrszeiten die gleiche Angebotshalbierung: Die Busse der Autobuslinie 25, welche heute zu den Hauptverkehrszeiten im 5-Minuten-Takt verkehren, werden künftig nur noch alle 30 Minuten zwischen Meggen Piuskirche und Luzern verkehren und dabei keinen Umweg mehr über die Büttenenhalde vornehmen. Stattdessen verkehrt neu die Trolleybuslinie 6 im 10-Minuten-Takt bis Büttenen, wo sie neu auch ihre Endhaltestelle hat. In den übrigen Betriebszeiten bleibt auch mit den neuen Linienführungen der heutige Fahrplankontakt bestehen: als 15-Minuten-Takt zu den Nebenverkehrszeiten und als 30-Minuten-Takt abends.

Die gleiche Situation betreffend Fahrplankontakt liegt auch am anderen Ende der Buslinien 6/8 vor, wo sich die Linien nach der Haltestelle Schönbühl teilen. Die Linie 6 führt weiter zur Endhaltestelle Matthof, die Linie 8 zur Endhaltestelle Hirtenhof. Beide Linienendäste werden dort zu den Hauptverkehrszeiten schon heute im 10-Minuten-Takt betrieben.

Die Buslinie 25 zwischen Meggen Piuskirche und Luzern soll weiterhin bis zur Haltestelle Brüel geführt werden. Der Vorteil dieser Variante gegenüber der Verknüpfung der Buslinien 6 und 25 an der Haltestelle Büttenen liegt darin, dass die Linie 25 weiterhin mit der Linie 26 verknüpft werden kann und auch der Abendbetrieb, bei welchem die Buslinie 25 mit der Linie 14 verknüpft ist, beibehalten werden kann. Beide Linienverknüpfungen haben betrieblich bedeutende Vorteile, welche sich auch kostenmässig positiv auswirken.

Die Führung der Buslinie 25 bis zur Brüelstrasse hat zudem den Vorteil, dass keine zusätzlichen Investitionen in Form einer Neugestaltung der Endhaltestelle Büttenen getätigt werden müssen. Bei einer Verknüpfung der beiden Buslinien an der Haltestelle Büttenen hätte für die Buslinie 25 eine neue Haltekante erstellt werden müssen, damit die Busse der beiden Buslinien die Haltestelle voneinander unabhängig hätten anfahren können.

1.4 Autobus als Alternative zum Trolleybus

Als (auf den ersten Blick) kostengünstigere Alternative zur Bedienung des Büttenenquartiers mit dem Trolleybus wäre denkbar, die Buslinie nach Büttenen weiterhin mit einem Autobus zu bedienen. Um auf die Vorteile der Direktverbindung zur Innenstadt nicht verzichten zu müssen, könnte dazu die Buslinie 6 auf Autobusbetrieb umgestellt werden. Diese Alternativ-

variante hätte zur Folge, dass keine Fahrleitungsinvestitionen durch die vbl AG getätigt werden müssten.

Diesen Vorteilen stehen aber auch gewichtige Nachteile gegenüber. Als solche können angeführt werden:

- Grössere Lärmimmissionen auf der ganzen Linie 6, insbesondere in den Wohnquartieren Langensand, Tribtschen, Hirschmatt, Halde und Bellerive.
- Grössere Schadstoffimmissionen auf der ganzen Linie 6, insbesondere in den Wohnquartieren Langensand, Tribtschen, Hirschmatt, Halde und Bellerive.
- Zusätzliche Investitionen der vbl AG ins Rollmaterial: Bei der vbl AG würden noch nicht abgeschriebene Gelenktrolleybusse nicht mehr benötigt und müssten durch zusätzliche Autobusse ersetzt werden. Die Folge davon sind zusätzliche Investitionskosten der vbl AG ins Rollmaterial, welche als Betriebskosten auf den Besteller zurückfallen.
- Die getrennte Führung der Linien 6 und 8 hätte Synergieverluste beim Rollmaterialeinsatz zur Folge. Dadurch müsste insgesamt 1 Autobus mehr beschafft werden als Trolleybusse stillgelegt werden, was zusätzliche (Betriebs-)Kosten verursacht.

Ein Vergleich der Varianten „Direktverbindung mit Trolleybus“ und „Direktverbindung mit Autobus“ hat ergeben, dass die Kosten der Variante Trolleybus sogar leicht günstiger ausfallen. Auf den ersten Blick mag das überraschen, sind doch für die Führung von Trolleybussen nach Büttlenen Investitionen in einen neuen Fahrleitungsabschnitt nötig. Der Hauptgrund dafür liegt im Umstand, dass eine Betriebsumstellung der Linie 6 auf Autobusbetrieb Investitionen beim Rollmaterial in einer ähnlichen Grössenordnung nötig macht, wie sie die Investitionen in die Fahrleitung darstellen.

Aufgrund der geringeren Betriebskosten und unter Berücksichtigung der übrigen Vorteile der Trolleybusvariante ist der Stadtrat der Ansicht, dass die Variante Autobus nicht weiterverfolgt werden soll.

1.5 Prüfung weiterer Netzkorrekturen

Im Postulat 242 vom 20. Februar 2007 „Optimierung der Buslinien (Nr. 14, 25 und 26) für die Gebiete an der Linie 14 und das Quartier Würzenbach-Büttlenen“ fordert Philipp Federer namens der G/JG-Fraktion die Realisierung der Direktverbindung mit dem Trolleybus nach Büttlenen. Dieser Teil des Postulates wird also mit der vorliegenden Vorlage erfüllt. Weiter wird im Postulat gefordert, die Buslinien 25 und 26 via St. Anna (Route der Linie 14) auch tagsüber bis zum Bahnhof Luzern verkehren zu lassen. Im Postulat wird dies damit begründet, dass im Gebiet St. Anna, Lützel matt, Bellerivehöhe neue Wohnungen und eine Altersresidenz entstehen und die Buslinie 14 zu den Hauptverkehrszeiten Kapazitätsprobleme aufweise.

Nach Ansicht des Stadtrates soll auf die geforderte Führung der Buslinien verzichtet werden. Das Gebiet entlang der Buslinie 14 wird heute den ganzen Tag im 15-Minuten-Takt bedient, zu den Hauptverkehrszeiten verkehrt der Bus sogar alle 10 Minuten. Diese Erschliessung erachtet der Stadtrat als genügend.

Eine Verknüpfung der Buslinien 25 und 26 mit der Linie 14, wie sie abends praktiziert wird, ist tagsüber aufgrund der unterschiedlichen Taktfrequenzen der einzelnen Linien nicht zweckmässig. Die Linie 14 verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten alle 10 Minuten, die Linie 25 neu alle 30 Minuten und die Linie 26 alle 15 Minuten. Sollten diese Linien zusammengelegt werden, müsste der heute regelmässige und bedürfnisgerechte Fahrplankontakt auf diesen Linien geändert werden oder es müssten kostenintensive Angebotsausbauten getätigt werden. Zudem würden Anschlüsse der Linien 25 und 26 auf die Linie 6/8 an der Haltestelle Brüelstrasse gefährdet, und die heutige Verknüpfung der Buslinien 25 und 26 würde entfallen. Zudem ist die Fahrt für Fahrgäste aus Meggen (Oberland) oder Adligenswil, welche meist in Richtung Stadtzentrum unterwegs sind, über St. Anna wenig attraktiv, da die Fahrt mit einem Umweg verbunden ist und daher auch länger dauert.

2 Direktverbindung Büttenen–Stadtzentrum

2.1 Vorteile der direkten Busführung von/nach Büttenen

Die Vorteile der direkten Busführung nach Büttenen liegen vor allem in der Direktfahrmöglichkeit der Bewohner/innen der Wohnquartiere Oberseeburg und Büttenen zur Luzerner Innenstadt. Daneben bringt der Einsatz von Trolleybussen in den Wohnquartieren Oberseeburg und Büttenen sicher eine spürbare Reduktion der Lärmimmissionen mit sich, weisen die Trolleybusse diesbezüglich doch gerade in Steigungen gegenüber den Dieselnbussen erhebliche Vorteile auf.

Die Studie AggloMobil der Metron AG weist aber auch darauf hin, dass die vorgeschlagene neue Linienführung sogar eine Einsparung bei den Betriebskosten mit sich bringen könnte. Diese Vermutung hat sich durch die inzwischen vorliegende Kostenberechnung der vbl AG bestätigt.

Die Verschlechterung des Bustaktes im Würzenbachquartier ist aus Sicht der Fahrgastfrequenzen sicher vertretbar. Auch auf dem Ast Büttenen ist ein 10-Minuten-Takt vertretbar, wird die Kapazität gegenüber heute durch den Einsatz von Gelenkbussen doch beträchtlich erhöht.

2.2 Potenzial der direkten Busführung von/nach Büttenen

Das Potenzial der direkten Linienführung von/nach Büttenen kann aus der Ein-/Aussteigerstatistik der Buslinien 6/8 und 25 ermittelt werden. Zwar lässt sich die Zahl der Umsteiger an der Brüelstrasse daraus nicht errechnen, sie kann aber abgeschätzt werden. Es steigen heute pro Werktag zirka 800 bis 1'000 Personen an der Bushaltestelle Brüelstrasse von der Linie 25 auf die Linien 6 und 8 um. Dies ist nicht ganz die Hälfte der total über 730'000 Fahrgäste, welche die Buslinie 25 pro Jahr benützen.

Es kann zudem angenommen werden, dass eine Direktverbindung zur Innenstadt auch zu einer höheren Attraktivität der Busverbindung von/nach Büttenen führen wird. Ein Vergleich des Quartiers Büttenen (Buslinie 25) mit den Quartieren Wesemlin (Buslinie 7) und Obergütsch (Buslinie 10) zeigt, dass eine prozentuale Steigerung der Busbenutzungsfrequenzen im Bereich von 10 % möglich wäre. In der Kostenzusammenstellung (siehe Kapitel 4) sind diese Mehrerträge nicht eingerechnet. Können sie tatsächlich generiert werden, würden sie die durch den Besteller abzugelenden Nettokosten weiter senken.

3 Folgen der neuen Linienführung

3.1 Bau der Fahrleitung

Eine Verlängerung der Trolleybuslinie 6 nach Büttenen bedingt den Bau einer Fahrleitung zwischen Brüelstrasse und der neuen Endhaltestelle Büttenen. Die Investitionskosten dafür belaufen sich auf zirka 5 Mio. Franken, wobei in dieser Summe der Bau einer zusätzlichen Gleichrichterstation durch die ewl eingerechnet ist. Diese Angaben entstammen einer Kostenschätzung durch die vbl AG. Die Investitionskosten für die Elektrifizierung der Buslinie bis Büttenen gehen zulasten der vbl AG, welche diese über die Betriebskosten dem Besteller (ÖVL) verrechnet.

3.2 Strassenausbau

Zusätzlich zu den Kosten des Fahrleitungsbaus fallen bei einer Verlängerung der Trolleybuslinie nach Büttenen Kosten für den Ausbau der Kreuzbuchstrasse im Abschnitt Giselistrasse bis Oberseeburgstrasse an. Die Verbreiterung der Strasse von heute 5,5 m auf neu 6,5 m hat zur Folge, dass der heute bestehende Grünstreifen zwischen dem Strassen- und dem Rad-/Fusswegbereich entfällt. Die Verbreiterung der Strasse ist notwendig, weil die neue Buslinie mit Gelenkbussen befahren werden soll. Da die Gesamtbreite der Strassenanlage (inklusive Trottoirbereich) nicht vergrössert werden muss und somit auch kein Landerwerb nötig ist, ist er mit vergleichsweise kleinen Kosten von Fr. 400'000.– realisierbar.

Der Betrieb der Buslinie mit Gelenkbussen bis Büttenen macht auch eine Verstärkung der Tragschicht der Oberseeburgstrasse und der Büttenenstrasse notwendig. Obwohl beide Strassen Privatstrassen sind, gehen die Investitionskosten für die Verstärkung der Tragschicht zu Lasten der Stadt Luzern. Die entsprechenden Kosten belaufen sich auf Fr. 1'100'000.–.

4 Übernahme von Privatstrassen mit Busverkehr

Das öffentliche Strassennetz in der Stadt Luzern wird durch viele Privatstrassen ergänzt. In der Regel handelt es sich bei diesen Privatstrassen um reine Erschliessungsstrassen, welche durch die angrenzenden privaten Strasseneigentümer benutzt und deshalb auch durch diese unterhalten und erneuert werden.

Drei Privatstrassen in der Stadt Luzern geniessen einen besonderen Status. Es sind dies die Obergütschstrasse, die Oberseeburgstrasse und die Büttenenstrasse. Da diese Strassen von Buslinien des ÖVL bzw. der vbl AG befahren werden, beteiligt sich die Stadt heute an den Kosten für deren Unterhalt und Erneuerung mit max. 50 %. Dazu kommt ein Teil des Matthofrings bei der Busendstation der Trolleybuslinie 6.

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Trolleybuslinie 6 nach Büttenen ist die Diskussion um die Beteiligung der Stadt Luzern an der Erneuerung dieser Strassen erneut entbrannt. Die Strassengenossenschaft Oberseeburgstrasse stellt konkret den Antrag, dass die Stadt Luzern die Oberseeburgstrasse übernehme (und ins Netz der öffentlichen Gemeindestrassen integriere). Die Strasse sei, so die Strassengenossenschaft weiter, in einem tadellosen Zustand, da sie vor kurzem saniert wurde.

In der Tat handelt es sich bei den vier genannten Strassen um solche, bei denen die Strassenkategorie „Privatstrasse“ in Frage zu stellen ist. Mit dem regelmässig verkehrenden Bus kommt ihnen eine weitgehend „öffentliche“ Funktion zu. Im Fall der Oberseeburg und der Büttenenstrasse kommt hinzu, dass infolge der grösseren Gewichte der Gelenktrolleybusse die Tragschicht dieser Strassen im Rahmen der nächsten notwendigen Strassensanierung verstärkt werden muss. Die entsprechenden Kosten werden dem Parlament mit dem vorliegenden B+A beantragt. Ohne eine Verstärkung der Tragschicht werden die Belagsschäden und damit auch die Unterhaltsaufwendungen stark zunehmen. Da der Verursacher dieser Schäden der Busverkehr sein wird, werden die Besitzer der Strassen an die Stadt gelangen und (zu Recht) eine höhere Unterhaltsbeteiligung verlangen.

Der Stadtrat ist aufgrund der dargelegten Fakten zum Schluss gekommen, dass es richtig wäre, die durch den Busverkehr benutzten Privatstrassen durch die Stadt zu übernehmen und ins Netz der öffentlichen Gemeindestrassen zu integrieren. Die Übernahme der Strassen soll den heutigen Besitzern angeboten werden. Bedingung für die Übernahme einer Privatstrasse

durch die Stadt Luzern ist allerdings, dass sich die Strasse in einem guten Zustand befindet. Eine allenfalls nötige Instandstellung der Strasse vor der Übernahme müsste aus Sicht der Baudirektion noch zulasten des heutigen Strasseneigentümers erfolgen.

Für die Einreihung der Strassen in die Kategorien Gemeinde-, Güter- und Privatstrassen ist gemäss Art. 3 Abs. 2 des Reglements über Bau und Unterhalt von Strassen vom 28. September 2002 der Stadtrat zuständig.

Aus der Übernahme dieser Strassenstücke erwachsen der Stadt Luzern (zusätzliche) Kosten für den betrieblichen und den baulichen Unterhalt. Gemäss B+A 22/2000 vom 19. April 2000: „Reglement über Bau und Unterhalt von Strassen“, der vom Grossen Stadtrat am 28. September 2000 genehmigt wurde, können zur Berechnung der Kosten die folgenden Zahlen zugrunde gelegt werden:

Strasse	Fläche [m ²]	Baul. Unterhalt (Fr. 3.-/m ²)*	Betr. Unterhalt (Fr. 3.50/m ²)*	Total Unterhalt
Oberseeburgstrasse	5'500	16'500.-	19'250.-	36'000.-
Büttenenstrasse	6'000	18'000.-	21'000.-	39'000.-
Obergütschstrasse	10'800	32'400.-	37'800.-	70'200.-
Matthofring	1'000	3'000.-	3'500.-	6'500.-

Die Kredite sind im Rahmen des Globalbudgets zu beschliessen.

*) Da es sich um Quartierschliessungsstrassen handelt, wird/wurde mit einem reduzierten Ansatz gerechnet.

Die gesamten jährlichen Kosten für den betrieblichen und baulichen Unterhalt dieser Strassenstücke betragen rund Fr. 150'000.-. Da bereits heute für die Oberseeburg-, Büttenen- und Obergütschstrasse 50 % der Kosten übernommen werden, ergeben sich zusätzliche Kosten von maximal Fr. 80'000.- pro Jahr, wodurch die Übernahme im Zuständigkeitsbereich des Grossen Stadtrates liegt. Nach Abschluss eines entsprechenden Vertrags mit dem heutigen Strasseneigentümer und der entsprechenden Widmung der Strasse nimmt der Stadtrat die entsprechenden Unterhaltskosten ab dem Folgejahr in den Voranschlag der Stadt Luzern auf, indem er das Globalbudget des Tiefbauamtes um den entsprechenden Betrag erhöht.

5 Kosten

5.1 Betriebskosten

Gemäss Offerte der vbl AG, welche diese als künftige Betreiberin der verlängerten Buslinie 6 dem ÖVL als Besteller unterbreitet hat, belaufen sich die zusätzlichen Betriebskosten für die

Angebotsänderung auf den Trolleybuslinien 6 und 8 sowie auf den Autobuslinien 25 und 26 auf total 225'000.– Franken (Betrag gerundet). In diesen Betriebskosten eingerechnet sind Investitionen von total Fr. 7'200'000.–, welche die vbl AG für die Fahrleitung, die zusätzliche Gleichrichterstation und die Beschaffung eines zusätzlichen Gelenktrolleybusses tätigt.

Diese „Brutto-Betriebskosten“ verteilen sich gemäss dem im ÖVL gültigen Verteilschlüssel zwischen dem Kanton Luzern und den Gemeinden Adligenswil, Meggen und der Stadt Luzern. Gemäss Berechnung des ÖVL würden der Stadt Luzern keine Mehrkosten entstehen. Der Defizitanteil, welcher durch die Stadt Luzern zu tragen ist, würde sich sogar um zirka Fr. 45'000.– verringern (Betrag gerundet). Für den nachstehenden Antrag wird damit gerechnet, dass die Linienverlängerung bezüglich der Betriebskosten kostenneutral ist.

5.2 Investitionskosten

Wie im Kapitel 3 bereits erwähnt, macht die Verlängerung der Buslinie 6 bis Büttenen eine Verbreiterung der Kreuzbuchstrasse im Abschnitt Giselistrasse bis Oberseeburgstrasse und eine Verstärkung der Tragschicht der Oberseeburgstrasse und der Büttenenstrasse nötig. Die entsprechenden Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

- Strassenverbreiterung Kreuzbuchstrasse
- Belagsverstärkung Oberseeburgstrasse
- Belagsverstärkung Büttenenstrasse

Verteilt auf die einzelnen Arbeitsgattungen, ergibt sich die folgende Kostenstruktur:

10	Bauvorbereitung	Fr. 50'000.–
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baustelleneinrichtung ▪ Rodungsarbeiten 	
21	Erdbau und Entwässerung	Fr. 140'000.–
22	Foundationen und Beläge	Fr. 1'000'000.–
24	Neben- und Fertigstellungsarbeiten	Fr. 40'000.–
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bepflanzung Grünrabatte 	
82	Vermessungs-/Nachführungskosten und Gebühren	Fr. 20'000.–
87	Honorare Projektierung, Ausschreibung und Realisierung	Fr. 120'000.–
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung, Projektleitung ▪ Bauleitung 	
88	Unvorhergesehenes und Reserve	Fr. <u>130'000.–</u>
Total		Fr. <u>1'500'000.–</u>

(Kostenstand: April 2008)

5.3 Bezug zum Agglomerationsprogramm

Im Agglomerationsprogramm ist das Massnahmenpaket M13 „Busförderungsmassnahmen“ enthalten. Bestandteil dieses Paketes ist auch die Verlängerung der Trolleybuslinie 6. Bei einer positiven Beurteilung des Massnahmenpaketes durch den Bund könnte allenfalls ein Beitrag an die Kosten der Investition für die Erstellung der Fahrleitung geleistet werden. Da die vbl AG dadurch eine kleinere Investition tätigen müsste, würde sich dies positiv auf die Betriebskosten und damit die Gemeindebeiträge auswirken.

Da für die Beitragszusicherung seitens des Bundes ein realisierungsreifes Projekt vorliegen muss, soll das Projekt jetzt angegangen werden. Der Realisierungszeitpunkt wird durch das Agglomerationsprogramm möglicherweise mitbeeinflusst werden.

6 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- von der Verlängerung der Trolleybuslinie 6 bis Büttenen und den entsprechenden Anpassungen im Betrieb der Buslinien 8 und 25 zustimmend Kenntnis zu nehmen;
- die Investitionskosten für den Ausbau der Kreuzbuchstrasse und die Verstärkung der Tragschicht der Oberseeburgstrasse und der Büttenenstrasse im Betrag von Fr. 1'500'000.– zu bewilligen.

Die Kosten für den Ausbau der Kreuzbuchstrasse und die Verstärkung der Tragschicht der Oberseeburgstrasse und der Büttenenstrasse belaufen sich auf insgesamt Fr. 1'500'000.–. Ein Sonderkredit dieser Höhe untersteht nach Art. 68 Ziff. 2 lit. a Gemeindeordnung der Stadt Luzern dem fakultativen Referendum.

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 20. August 2008

Urs W. Studer
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 28 vom 20. August 2008 betreffend

Verlängerung Trolleybuslinie 6 nach Büttenen,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. c, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 Ziff. 2 lit. a sowie Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Für den Ausbau der Kreuzbuchstrasse und die Verstärkung der Tragschicht der Oberseebergstrasse und der Büttenenstrasse für die Verlängerung der Trolleybuslinie 6 bis Büttenen werden Investitionskosten im Betrag von Fr. 1'500'000.– bewilligt.
- II. Die Aufwendungen gemäss Ziffer I werden im Vermögensausweis unter dem Abschnitt Verwaltungsvermögen eingesetzt und ordentlich abgeschrieben.
- III. Das Postulat 242, Philipp Federer namens der G/JG-Fraktion, vom 20. Februar 2007: „Optimierung der Buslinien (Nr. 14, 25 und 26) für die Gebiete an der Linie 14 und das Quartier Würzenbach-Büttenen“ wird als erledigt abgeschrieben.
- IV. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 23. Oktober 2008

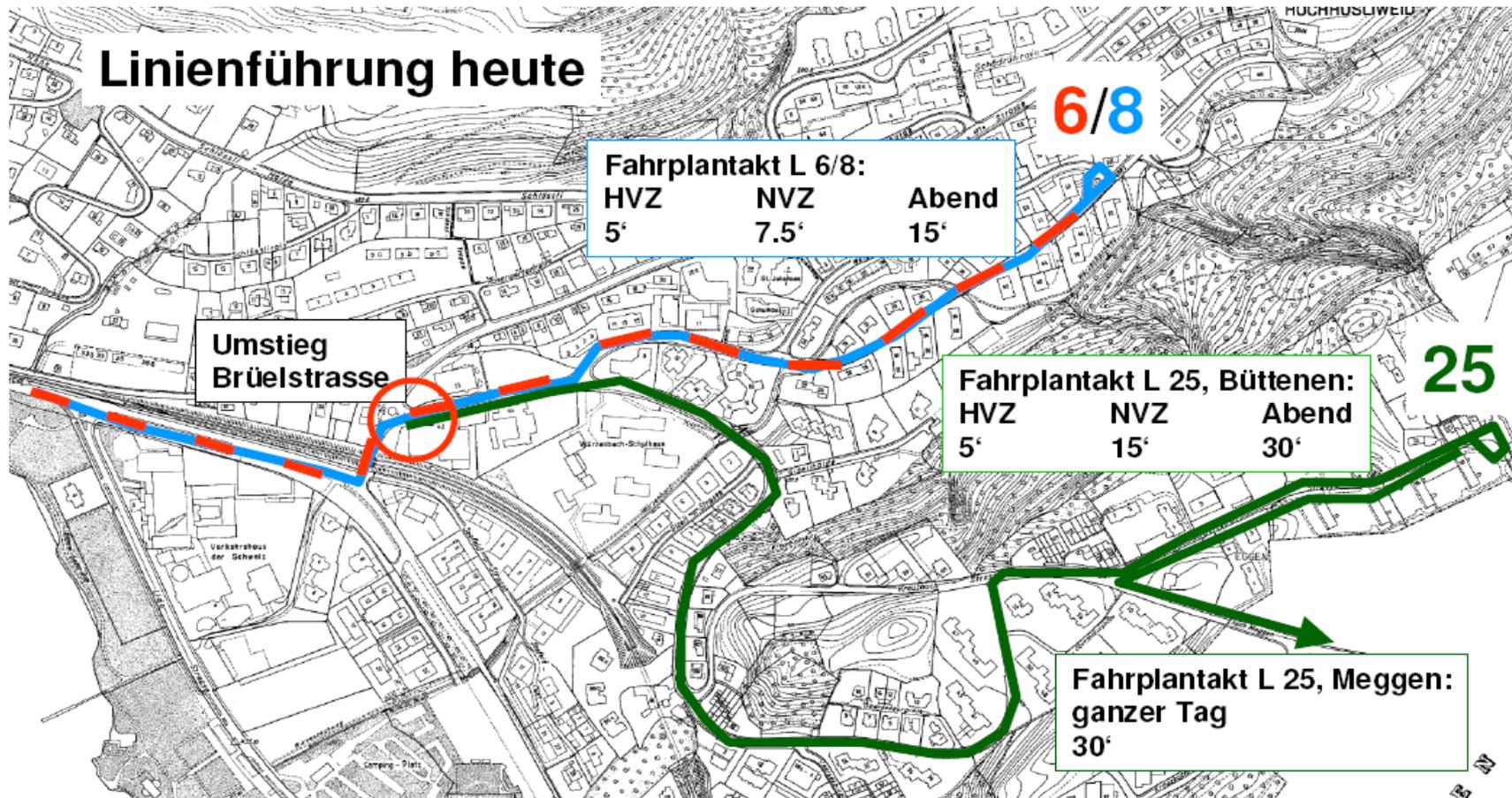
Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Rolf Hilber
Ratspräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber



1: Linienführung heute



2: Linienführung neu

