

kriens

Beantwortung Interpellation

Nr. 253/2024 Interpellation Koch: Fragen im Zusammenhang mit dem Krienser "ÖV-Netz in der Zukunft"

Eingang

17.03.2024

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement

Grundlagen:

Die Angebotsplanung des öffentlichen Verkehrs (öV) liegt im Kanton Luzern im Aufgabenbereich des Verkehrsverbunds Luzern (VVL). Dieser erarbeitet das strategische Angebot des öV, welches vom Verbundrat (drei Vertretungen Gemeinden, vier Vertretungen Kanton) beschlossen wird und dem Kantonsrat mit periodischem öV-Bericht zur Kenntnis gebracht wird.



Für Kriens und den Raum Luzern relevante strategische Studien zur Angebotsentwicklung sind:

- [Bus 2040](#)
- [AggloMobil4 \(sowie die drei Vorgänger-Studien\)](#)
- [Aktueller öV-Bericht z.H. Kantonsrat B144 öV-Bericht 2023 bis 2026](#)

Beantwortung

- 1. Die neue Busverbindung Linie 214 führt in Zukunft von Kriens über Littau Bahnhof nach Malters. Weiter wird neu die Linie 16 vom Bahnhof Horw bis nach Littau Bahnhof verlängert. Es bestehen also gewisse Linienüberschneidungen der beiden Routen. Der Bahnhof Littau ist mit dem Bahnhof Malters ideal mit der BLS (S-Bahn) erschlossen. Warum führt die Linie 214 nicht direkt von Kriens nach Malters? Mit der Schlaufe nach Littau verliert diese Linie für Malterser und Krienser an Attraktivität.**

Der für die Angebotsplanung zuständige Verkehrsverbund Luzern (VVL) hat in Rahmen seiner Abklärungen die Dreieck-Verbindung nach Littau als Voraussetzung für die notwendige Verkehrsnachfrage eruiert. Der Ermittlung dieser Nachfrage liegt das kantonale Gesamtverkehrsmodell zu Grunde. Auch aus Sicht Netzwirkung ist die Führung via Littau sinnvoll. Mit der Ausrichtung des Fahrplanes der neuen Linie 214 auf die RE-Anschlüsse in Malters entsteht für die Korridore Langnau–Entlebuch–Wolhusen und Langenthal–Willisau–Wolhusen der Halbstundentakt nach Littau. Im Lokalverkehr zwischen Malters und Littau ergibt sich neu ebenfalls +/- ein Halbstundentakt (alternierend Bahn S6 und neue Buslinie).

- 2. Die beiden bestehenden Buslinien 4 sowie 5 werden bis Bahnhof Mattenhof resp. Talstation der Pilatusbahnen verlängert. Beide Linien sollen inskünftig im 7.5 min Takt fahren. Dies ist ein massiver Ausbau des ÖV. Wie wird dieser strenge Takt begründet? Auf welchen Zahlen basiert dieser Entscheid?**

Die langfristige, netzstrategisch-konzeptionelle Studie Bus 2024 basiert auf einem sog. «Netztakt». Der Netztakt umschreibt das Taktintervall, welches

idealtypisch auf allen Linien in einem zusammenhängenden Netz gelten soll. Ein einheitlicher Takt auf allen Linien wirkt sich einerseits positiv auf die Anschlussgestaltung zwischen den einzelnen Linien aus. Andererseits bringt der einheitliche Takt auch Vorteile für die betriebliche Abwicklung, namentlich auf Gemeinschaftsstrecken mit mehreren Linien.

Aus strategischer Sicht und auf Basis der Verkehrsprognosen 2040 aus dem Kantonalen Gesamtverkehrsmodell (Nachfrageentwicklung mit DBL berücksichtigt) sowie gewünschten Modal-Split-Verschiebungen hin zum öV wird für das Hauptbusliniennetz in Bus 2040 im langfristigen Zeithorizont ein einheitlicher 7.5-Minuten-Netztakt postuliert. Dieses Taktintervall entspricht einem für städtische Verhältnisse qualitativ guten Grundangebot bzw. einer attraktiven zeitlichen Verfügbarkeit. Ein 7.5-Minutentakt bedeutet auch Vorteile für die Bildung von Bus-Bus-Umsteigeknoten, weil bei derart dichten Angeboten nicht mehr auf geplante Anschlüsse gefahren werden muss.

Mit den Konzepten BUS 2040 und AggloMobil 4 sind relevante Leistungssteigerungen des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Diese begründen sich zum einen aus den Ansprüchen für die Anbindung des Durchgangsbahnhofs Luzern. Zum anderen liegen die Nachfrage-Berechnungen und Abschätzungen zu Grunde. Massgebend für eine Taktdichte ist die Nachfrage der geleisteten Verkehrsbeziehung und das dazugehörige Einzugsgebiet.

- 3. Die Linien 4 und 5 sind Trolleybuslinien. Die Linie 5 endet in Kriens neu bei den Pilatusbahnen und wird bekanntlich im 7.5 Min. Takt geführt. Der bisherige Quartierbus war bestimmt nicht gerade attraktiv. Er wurde aber gerade von Kunden der Pilatusbahnen kaum genutzt. Das Quartier Spitzmatt ist gebaut. Es ist nicht mit einem grossen Bevölkerungswachstum in diesem Gebiet zu rechnen. Gleichzeitig ist bis anhin nicht klar, ob die Pilatusbahnen ihre Krienser Talstation in den Schlund verlegen. Während der Fragestunde des ER am 25. Mai 2023 sagte der zuständige Stadtrat, dass die Pilatusbahnen nur im Zentrum von Kriens verbleiben, wenn sie gute Bedingungen vorfinden. Der Anschluss an die Buslinie sei ein Teil davon. Dieser Aussage kann entnommen werden, dass der Standortentscheid noch nicht definitiv gefallen ist. Aus den entsprechenden Unterlagen des VVL kann jedoch herausgelesen werden, dass bei der Realisierung der verlängerten Linie 5 die Pilatusbahnen miteinbezogen werden sollen. Weiter finde ich die Aussage, wonach erste Planungsschritte für eine Wendeanlage im Zusammenhang mit der BehiGkonformen Bedienung der Pilatusbahnen eingeleitet werden. Die Verlängerung der Buslinie 5 mit der massiven Kapazitätserweiterung macht meines Erachtens nur Sinn, wenn die Pilatusbahnen definitiv am jetzigen Standort festhalten. Wie denkt der Stadtrat darüber? Ist der Standort-Entscheid der Pilatusbahnen inzwischen gefallen? Die Buslinie 5 führt neue von Emmenbrücke nach Kriens zu den Pilatusbahnen. D.h., dass Gipfelstürmer nicht direkt von Luzern Bahnhof mit dem ÖV zu den Pilatusbahnen fahren können. Kann hier wirklich von einer Attraktivierung für die Kundschaft gesprochen werden? Wie kann sichergestellt werden, dass die Anreisenden im Bahnhof Luzern die Buslinie 5 benutzen werden? Wie denkt der Stadtrat darüber?**

Die gültige Betriebskonzession der Pilatusbahnen läuft bis 2038. Bis dahin ist von einer Talstation Krienseregg-Pilatus im Stadtkern auszugehen. Weiter soll auch das Wohnquartier Spitzmatt mit einer höheren öV-Qualität erschlossen werden. Im Einzugsgebiet leben 3400 Einwohnende. Die Ansprüche an die BEHIG-konforme Infrastruktur sind unabhängig ob die Haltestellen durch die Linie 5 oder einen Quartierbus erschlossen werden.

4. **Der vorgesehene 7.5 min Takt erachte ich auf dieser Linie sehr streng. Zu welchen Tageszeiten ist dieser angedacht? Von dieser Verlängerung der Buslinie profitieren die Pilatusbahnen überproportional. Werden sich die Pilatusbahnen an den Betriebskosten der verlängerten Buslinie beteiligen? Mit dem Ausbau der Buslinie dürfte die Anreise mit dem motorisierten Verkehr abnehmen. Dies sollte zumindest auch ein angestrebtes Ziel dieses Ausbauschlusses sein. Der vor wenigen Jahren von den Pilatusbahnen zusätzlich erstellte Kundenparkplatz im «Grünen» wird ausschliesslich von den Pilatusbahnkunden benutzt. Was passiert mit dem Parkplatz nach dem Direktanschluss an die Buslinie 5? Wird er einer neuen Nutzung zugeführt oder sogar renaturiert?**

Die genaue Festlegung des Angebotsniveaus in Abhängigkeit der Tageszeit und der Wochentage erfolgt im Rahmen von separaten Vertiefungsplanungen zu Bus 2040. Die Studie Bus 2040 postuliert nur den «Netztakt».

Die Pilatusbahnen leisten einen Beitrag an die notwendige Infrastruktur um die Anbindung mit der Linie 5 sicherzustellen. Ein Beitrag an die Betriebskosten der Linie 5 ist aktuell nicht vorgesehen.

Für den bestehenden Parkplatz besteht eine Bestandesgarantie.

5. **Die VBL können nach einem enormen Effort bei der Rekrutierung von neuen Busfahrern reduziert die Linie 5 wieder in Betrieb nehmen. Mit «Bus 2040» wird das Busnetz massiv ausgebaut. Bereits ab 2025 kommen weitere Linien hinzu. Es ist mit einem Bedarf von einer «Legion» zusätzlicher Busfahrer zu rechnen. Ist es realistisch, dass das nötige Personal rekrutiert werden kann, um die Linien wie geplant im vorgesehenen Zeitfenster in Betrieb zu nehmen?**

Verschiedene in den vorherigen Fragen behandelte Buslinien sind Teil des Konzept Bus 2040. Die Angebotsplanung geht von der Verfügbarkeit der notwendigen Ressourcen aus. Die Personalrekrutierung liegt letztlich in der operativen Verantwortung der transportbeauftragten Transportunternehmung.

6. **Wie läuft das mit den Konzessionen für die neuen Linien. Wann und wie werden diese ausgeschrieben? Wer bekommt z.B. die Konzession für die neue Linie 214?**

Für die Konzessionen und die Planung und Durchführung von Ausschreibungen sind der VVL und das BAV zuständig. Die gesetzlichen Grundlagen für Ausschreibungen sind im Bundesgesetz über die Personenbeförderung (745.1, Personenbeförderungsgesetz PBG, Art. 32) und in der Verordnung über den öffentlichen Verkehr des Kantons Luzern (775a, öVV, Kap. 4) geregelt.

7. **Welche neuen Infrastrukturbauten im Zusammenhang mit Bus 2040 sind in den nächsten Jahren in Kriens angedacht? Welche zusätzlichen Haltestellen werden in Kriens geschaffen? Gibt es z.B. eine neue Haltestelle im Bereich Sonnhalde/Steinbruchhof im Obernau? Oder fährt der Bus Nr. 214 ohne Halt von Kriens bis nach Littau Bahnhof? Was kostet eine zusätzliche Haltestelle die Stadt Kriens? Können die Gesamtkosten für die Stadt Kriens für Bus 2040 beziffert werden?**

Die Linien 11 und 15, welche miteinander verknüpft werden, bekommen voraussichtlich 9 neue Haltepunkte. Gleichzeitig werden durch die neuen Linienführungen am Sonnenberg und in den Gebieten Fenkern, Meiersmatt und

Kuonimatt ca. 20 Haltekanten aufgehoben. Pro Haltekante wird mit Kosten von 180'000.- Franken gerechnet. Dieser Betrag ist der Durchschnitt der 10 Haltekanten aus der Grobkostenschätzung einer Vorstudie. Von den 180'000.- Franken sind rund 75% effektive Baukosten und rund 25% Baunebenkosten.

Das Sanierungsprojekt des vif zur Rengglochstrasse beinhaltet eine neue Bushaltestelle im Bereich Steibruchhof/Schachewald und eine Haltestelle Stampfeli auf der Kantonsstrasse im Bereich der Einmündung der Hergiswaldstrasse.

Die Kostenveränderungen für die Stadt Kriens aus dem Angebot aus Bus 2040 (Gemeindebeitrag) kann nicht beziffert werden. Die Auswirkungen auf die Gemeindebeiträge werden erst im Rahmen der Umsetzungsplanungen und der entsprechenden Offertprozesse ermittelt.

8. Die Linien 4 und 5 werden bekanntlich als Trolleybuslinien geführt. Der strategischen Netzentwicklung von Bus 2040 entnehme ich, dass die Weiterführung der Linie 5 nach den Pilatusbahnen ca. ab dem Zeithorizont 2025/2026 geplant ist (Etappe 1). Die Verlängerung der Buslinie 4 nach Bahnhof Mattenhof erfolgt mit der Etappe 2 ab 2029. Der NLZ vom 24. Februar 2024 entnehme ich, dass die VBL bis Ende 2029 insgesamt sieben neue Doppelgelenk-Batterie-Trolleybusse sowie 46 ElektroGelenkbusse beschaffen. Bei einem 7.5 min Takt auf der Linie 5 ist der Bedarf der Anzahl von Trolleybussen sehr hoch. Verfügt die VBL bis zur Inbetriebnahme der verlängerten Linie 5 überhaupt über genügend Fahrzeuge? Die sieben neuen Batterie-Trolleybusse stehen z.B. erst ab Ende 2029 zur Verfügung. Im Bereich des Bahnhofes Ebikon fahren die Trolleybusse eine Strecke ohne Oberleitung. Die Frage stellt sich aber, ob die bisherigen Trolleybusse die starke Steigung zwischen dem Krienser Dorfkern und den Pilatusbahnen wirklich ohne zusätzliche Masten und Oberleitungen meistern können? Ich zitiere mit Erstaunen aus den Unterlagen zu Bus 2040, dass beim System Trolleybus infolge der sogenannten IMC-Technologie längere Strecken als bisher fahrleistungslos befahren werden können. Entsprechend sei zu prüfen, ob und über welche Distanz auf den folgenden neuen bzw. verlängerten Trolleybus-Linien im entsprechenden Umsetzungshorizont zusätzliche Fahrleistungen und/oder Stützladepunkte an Endhaltestellen benötigt werden (u.a. Linie 4 und 5 erwähnt). Selbst mit der neuen Technologie, die für diese Strecke gar nicht rechtzeitig mit einer genügend grosser Anzahl Fahrzeuge zur Verfügung stehen wird, würde es wohl ohne zusätzliche Masten nicht funktionieren. Unter diesen Umständen besteht die Befürchtung, dass trotzdem ein zusätzliches Mastenmeer mit den dazugehörigen Oberleitungen die Strassen von Kriens verunstalten wird. Für die Verlängerung der Buslinie 1 in Ebikon wurden total 250 zusätzliche Masten aufgestellt. Das Volk sprach von Verschandelung des Ortsbildes. Wird sich der Stadtrat dafür einsetzen, dass nicht zusätzliche Masten mit Oberleitungen in Kriens aufgestellt werden? Wo genau soll die Linie 5 in Zukunft durchführen? In der Annahme, dass die Linie über die Strassen Krauerstrasse/Hohle Gasse/Gehrstrasse geführt werden soll, fragt sich der Interpellant, ob ein Kreuzen z.B. mit Schwerverkehr und Landwirtschaftsfahrzeugen oder anderen Bussen auf diesen Strassenzügen überhaupt möglich ist? Kann die enge Kreuzung Horwerstrasse/Krauerstrasse mit Trolleybussen überhaupt befahren werden?

Die Netz- und Flottenstrategie der vbl aus dem Jahr 2023 für die Zielzustände 2027 und 2030 (Umsetzung AggloMobil 4 mit den neuen Durchmesserkanalen am Bahnhof Luzern) und der daraus abgeleitete Fahrzeugbedarf beinhaltet alle Trolleybuslinien (auch die Linie 5 im 7.5-Minuten-Takt).

Die Beschaffung der notwendigen Fahrzeuge obliegt dem anbotverantwortlichen VVL und wird mit entsprechend öffentlich-rechtlichen Beschaffungen sichergestellt.

Der Stadtrat wird sich gegen die Erstellung von neuen Oberleitungen aussprechen. Dies wird jedoch nicht notwendig sein, da vorgesehen ist den Abschnitt Hohle Gasse ab Abzweigung Luzernerstrasse (K4) ohne Oberleitungsspeisung zu fahren. Dafür braucht es bei der neuen Haltestelle und Wendeanlage bei den Pilatusbahnen einen Stützlander.

Die Gelenkbusse verfügen über die gleiche Fahrgeometrie und Anforderungen wie die aktuell im Einsatz stehenden Midi-Busse. Erste Fahrversuche mit Gelenkbusse konnten bereits erfolgreich durchgeführt werden.

9. **Die Nachteile der Trolleybusse sind vielfältig. Es wird von einer Technologie des 20. Jahrhunderts gesprochen. Die Geschwindigkeit bei der Entwicklung von neuen Technologien im Bereich der batteriebetriebenen Elektro-Busse ist gewaltig. Gibt es eine Vision beim VVL bis wann das System Trolleybus definitiv durch neue Technologien vollständig abgelöst wird?**

Der Stadtrat verweist auf die Antwort der Interpellation Nr. 037/17 welche zu dieser Frage weiterhin Gültigkeit behält.

Batteriebetriebene Busse werden Dieselsebusse ersetzen und so das Trolleybus-System mit umweltfreundlichen Fahrzeugtechnologien ergänzen. Auf den stark frequentierten Zentrumsachsen wird der kabelgebundene Betrieb beibehalten werden. Ein Rückbau bestehender Fahrleitungen steht nicht zur Diskussion.

Bereits einmal, mit der Einführung der Motofahrzeuge, hat ein vermeintlich grundlegender Technologieschritt zum Verschwinden einer heute in Leistungsstärke und Zuverlässigkeit vermisstes öV-System, dem Tram, geführt.

Kriens, 29.05.2024