

Kriens, 17. März 2024, Saint Patrick's Day

Stadtkanzlei  
Herr Armin Lisibach  
Einwohnerratspräsident  
Postfach  
6011 Kriens

## **Interpellation**

### **Fragen im Zusammenhang mit dem Krienser «ÖV-Netz der Zukunft»**

Sehr geehrter Herr Ratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofes Luzern verändern sich die Rahmenbedingungen für das Busnetz in der ganzen Innerschweiz. Um auf diese Leistungssteigerung im Bahnangebot vorbereitet zu sein, hat der Verkehrsverbund Luzern (VVL), der das ÖV-Angebot im Kanton Luzern plant und bestellt, die Studie «Bus 2040» erstellt. Im Zielnetz 2040 ist das geplante ÖV-Netz der Zukunft grafisch dargestellt. Auf dem Stadtgebiet von Kriens ergeben sich mit dem ÖV-Ausbau grössere Veränderungen. So werden neue Buslinien geschaffen, die Kriens z.B. direkt mit den Nachbargemeinden Littau und Malters verbinden. In Zusammenhang mit den angedachten Netz-, Angebots- und Infrastrukturausbauten ergeben sich für mich einige Fragen zu bestimmten Linien:

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.
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?
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 BehiG-konformen 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?

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 Ausbauschlittes 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?
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?
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?
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 Oberrau? 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?

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 Elektro-Gelenkbusse 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 fahrleitungslos 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/Gehristrasse 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?

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?

Ich danke dem Stadtrat für die Beantwortung meiner Fragen.

Freundliche Grüsse



Patrick Koch,  
Einwohnerrat SVP

**Zielnetz 2040 – Agglomeration Luzern:**

[3630a Zielnetz 2040 Agglo ohneVH-DBL 230829 \(vvl.ch\)](http://3630a.Zielnetz_2040_Agglo_ohneVH-DBL_230829(vvl.ch))