



**Stadt
Lucerne**

Stadtrat

Stellungnahme

zum

Postulat 94

András Özvegyi und Jules Gut namens der
GLP-Fraktion, Christian Hochstrasser und Korintha
Bärtsch namens der G/JG-Fraktion und Mario Stübi
namens der SP/JUSO-Fraktion

vom 24. Mai 2017

(StB 611 vom 27. September 2017)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
16. November 2017 entgegen
dem Antrag des Stadtrates
überwiesen.**

Ideen für ein neues ÖV-Projekt prüfen (Lucerne lebt)

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Im Postulat wird ausgeführt, dass ein zuverlässiges, engmaschiges und damit attraktives ÖV-System wichtig sei, um flächeneffizienten, ökologischen Mobilitätsformen den Vorzug geben zu können. In der Folge wird die Idee der Realisierung einer Metro vorgeschlagen. Als möglicher Ansatz wird erwähnt, dass diese als Markterweiterung der Zentralbahn realisiert werden könnte.

Der Stadtrat teilt die im Postulat vertretene Ansicht, dass ein zuverlässiges, engmaschiges und damit attraktives ÖV-System für Lucerne wichtig sei. Er ist weiter der Ansicht, dass Lucerne mit seinem Busnetz grundsätzlich über ein solches System bereits verfügt. Aus Sicht des Stadtrates kann es sich zurzeit weder die Stadt noch der Kanton Lucerne leisten, ein zusätzliches neues ÖV-System zu realisieren und zu betreiben. Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht des Stadtrates zweckmässiger, das bestehende System gezielt zu verbessern und zu erweitern. Eine entscheidende Rolle kommt dabei der Beschleunigung und der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Velos genutzten Strassenraum zu. Wie im Postulat ebenfalls vermerkt, spielt diesbezüglich die Realisierung des «Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Lucerne» (GVK) eine entscheidende Rolle. Dieses GVK stellt einen wichtigen Meilenstein in der Zusammenarbeit mit den Projektpartnern Kanton, Lucerne-Plus und Verkehrsverbund dar. Darüber hinaus erachtet der Stadtrat die konsequente Umsetzung der städtischen Mobilitätsstrategie als entscheidend. Mit der Mobilitätsstrategie hat der Stadtrat aufgezeigt, mit welchen strategischen Ansätzen und Massnahmen er die Vision einer Stadt Lucerne, die für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist, umsetzen will.

Dort, wo sich aufgrund grösserer Nachfrageströme aus den Agglomerationsgemeinden und insbesondere den Entwicklungsschwerpunkten Lucerne Nord, Süd und Ost die Notwendigkeit grösserer Transportgefässe ergibt, ist für die Region Lucerne die S-Bahn der richtige Verkehrsträger. Die Realisierung eines zusätzlichen schienengebundenen Netzes – allenfalls sogar unterirdisch – ist eine durchaus interessante Option, aber aus Sicht des Stadtrates nicht realistisch. Hinweise darauf ergeben sich auch aus den damaligen Abklärungen zur Einführung einer Trambahn für Lucerne. Das Projekt wurde damals fallen gelassen, weil sich zeigte, dass die Erstellung einer entsprechenden Infrastruktur finanziell nicht verkraftbar wäre. Die Erstellung einer Metro würde noch wesentlich höhere Investitionssummen bedingen.

Im Zusammenhang mit der Zukunft der Mobilität wird zudem immer wieder betont, dass sich bald sehr vieles ändern könnte und dass auch insbesondere die Grenzen zwischen dem öffentlichen und dem privaten Verkehr dereinst verwischt werden. Auch vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht des Stadtrates nicht der geeignete Moment, um ein neues ÖV-System in Form einer Metro planerisch anzugehen, zumal dies mit sehr hohen Investitionskosten verbunden wäre. Der Stadtrat ist viel mehr der Ansicht, dass er die laufenden Entwicklungen und Trends aufmerksam verfolgen muss und zum gegebenen Zeitpunkt zusammen mit den für den öffentlichen Verkehr zuständigen Partnern Kanton Luzern und Verkehrsverbund Luzern entscheiden muss, welche zukunftssträchtigen Lösungen aufgenommen werden sollen.

Der Quantensprung im ÖV-System rund um Luzern wird mit dem Durchgangsbahnhof möglich werden, der neben einer nationalen/internationalen Anbindung im Fernverkehr auch eine Stärkung des Nahverkehrs in Form eines ausgebauten S-Bahn-Systems mit sich bringen wird. Neben dieser erst langfristig umsetzbaren Verbesserung werden zuvor bereits kleinere Schritte erfolgen. Dazu gehören beispielsweise im S-Bahn-Bereich der Ausbau zum 7½-Minuten-Takt der Zentralbahn Richtung Horw/Hergiswil oder im Bereich des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs die Realisierung des Doppelperrons für Busdurchmesserlinien am Bahnhof Luzern.

Auch wenn dem Stadtrat bewusst ist, dass mit diesen kleineren Schritten die Herausforderungen im ÖV-Bereich noch nicht umfassend gemeistert werden können und beispielsweise auf den Achsen Richtung Kriens oder Rontal noch grosse Herausforderungen bestehen, will er mit Blick auf den Durchgangsbahnhof und aus Ressourcenüberlegungen zum heutigen Zeitpunkt die Idee eines weiteren ÖV-Projekts nicht weiterverfolgen.

Der Stadtrat lehnt das Postulat ab.

Stadtrat von Luzern

