



Volksmotion Nr. 129 2010/2012

Eingang Stadtkanzlei: 19. November 2010

Verzicht auf eine Verlängerung der Trolleybuslinie nach Oberseeburg/Büttenen

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Grossen Stadtrat einen Bericht und Antrag zu unterbreiten, der einen Verzicht auf eine Verlängerung der Trolleybuslinie 6 bis Büttenen beinhaltet (Aufhebung des Kreditbeschlusses des Grossen Stadtrates vom 23. Oktober 2008, B+A 28/2008).

Begründung

Der geplanten Realisierung ging eine jahrelange Diskussion voraus. Dabei stand für einige Bewohner von Büttenen/Oberseeburg ein Anliegen im Vordergrund: Sie wünschten eine direkte Busverbindung zum Bahnhof Luzern. Ausserdem störten sich einige Anwohner am Lärm des Dieselmotors.

Das Projekt sieht vor, die bestehenden Buslinien 6 und 8 an der Haltestelle Brüelstrasse aufzuteilen, wie dies im Matthof/Hirtenhof der Fall ist. An der Brüelstrasse hat es aber zahlreiche Verknüpfungen: Die Linie 14 führt zur St. Anna/Hirslandenklinik und zum Bahnhof (!), die Linie 25 nach Meggen und die Linie 26 nach Adligenswil. Im Matthof/Hirtenhof bestehen keine weiterführenden Linien.

Ausser der gewünschten Verbindung des Quartiers zum Bahnhof bringt das vorliegende Projekt dem Quartier Seeburg-Würzenbach-Büttenen **nur Nachteile**:

1. Lärm- und Schadstoffimmissionen

Der Dieselmotors Linie 25 verkehrt weiterhin zwischen Würzenbach und Meggen. Das bedeutet eine doppelte Lärmbelastung für die Bewohner der Oberseeburg, der Oberseeburghöhe und der Kreuzbuchstrasse.

Zur bestehenden Belastung durch Dieselmotors kommt neu eine Belastung durch Elektrosmog hinzu.

Die vbl AG hat keine Messungen des Elektrosmogs durchgeführt.

(NLZ, 20. August 2010: Der Kanton schirmt Staatsanwalt-Büros an der Rüeggisingerstrasse 29 in Emmenbrücke gegen Elektrosmog ab. Kosten Fr. 250'000.-).

2. Gewährleistung des Fahrdienstes

Bereits der kürzere und wendigere Dieselbus bleibt wegen der Steigungen und der Kurven bei vereisten oder schneebedeckten Strassen im Winter manchmal stecken. Der längere und schwerere Trolleybus wird bei solchen Verhältnissen noch mehr Mühe bei der Bewältigung der Strecke haben.

Für viele Quartierbewohner ist der jetzige Bus ein Quartierbus.

Eine direkte Verbindung zum Bahnhof bedeutet, dass bei den häufigen Verkehrsstockungen im Zentrum Luzerns die Anbindung des Quartiers nur bedingt gewährleistet und der Nutzen daher minim ist.

Für die Bewohner des Büttenenquartiers besteht keine direkte Verbindung mehr zu Meggen (zum Einkaufen, Arztbesuch, Sport).

3. Bauarbeiten

Die Befahrung durch einen Trolleybus erfordert einschneidende bauliche Veränderungen: Der Abschnitt der Kreuzbuchstrasse zwischen Giselistrasse bis zur Vallasterkurve und Oberseeburgstrasse muss von 5,5 auf 6,5 m erweitert werden. Der bestehende Grünstreifen entfällt, womit die Sicherheit für die Fussgänger, Velofahrer und Schulkinder (!!) beeinträchtigt wird.

Der Abschnitt gehört zum Schulweg der Kinder aus der Oberseeburg nach Würzenbach. Gelenkbusse bedingen zudem, dass die Tragschichten der Oberseeburg- und der Büttenenstrasse verstärkt werden müssen.

4. Volksentscheide

In der Abstimmung vom 23. September 1984 sprach sich die Bevölkerung der Stadt Luzern zum dritten Male gegen bauliche Veränderungen der Kreuzbuchstrasse zwischen Giselistrasse und Vallasterkurve aus.

5. Behinderungen in der neuen Linienführung

In der Kurve zwischen den Haltestellen Oberseeburg und Oberseeburghöhe können die breiteren Trolleybusse nicht kreuzen, folglich muss eine Engpasssteuerung (Signal) installiert werden, die die Durchfahrt der Busse einspurig regelt. Die entsprechenden Kosten sind im Bericht und Antrag 28/2008 nicht enthalten.

Das bedeutet eine zusätzliche Lärmbelastung für die dortigen Bewohner durch Bremsen und Anfahren der Busse und der hinter den Bussen wartenden PWs.

6. Kapazität/Bedürfnisse der Quartierbewohner

Die Linie 25 ist nicht ausgelastet. Es finden viele Leerfahrten statt, einzig zu den Hauptverkehrszeiten sind die Busse voll.

Die grösseren Wagen der Trolleybusse sind deshalb unnötig. Es fand keine Erhebung über die tatsächliche Zahl der Fahrgäste und die Bedürfnisse der Quartierbewohner statt.

7. Fahrplan

Die neue Linie 6 führt zu einer Verschlechterung der Verbindungen. Würzenbach erfährt eine Halbierung der Fahrten. In der Büttenen und Oberseeburg fahren heute die Busse zur Hauptverkehrszeit alle 7', neu nur noch alle 10'.

8. Kosten

Die Realisierung soll die vbl AG bzw. den Steuerzahler mindestens 7,2 Mio. Franken kosten, da die Stadt Alleinaktionärin der vbl AG ist. Die Stadt übernimmt den Strassenbau (Tragschicht, Erweiterung usw.) und den Kauf der Privatstrasse Büttenen für geschätzte 1,5 Mio. Franken.

Befürworter behaupten, die neue Linienführung werde günstiger. Jedoch fahren neu auf dem grösseren Teil derselben Strecke 2 Busse (1 Dieselbus, 1 Trolleybus), d. h. doppelter Personaleinsatz und doppelter Energieverbrauch. Es kann nur teurer werden, denn der schlechtere Fahrplan bedeutet weniger Fahrgäste.

9. Das grüne Quartier Büttenen/Oberseeburg

Das Quartier – vor allem Büttenen – ist in Jahrzehnten langsam gewachsen. Es ist wie ein Dorf am Stadtrand. Die baulichen Veränderungen durch eine Umsetzung des Projekts sind vor allem für die direkten Anstösser derart einschneidend (Masten, Kabel, mehr Strassenlaternen, Rodungen), dass dies einer Verschandelung des Quartiers und des geschützten Naherholungsgebietes gleichkommt. Es müssten unter anderem viele Bäume gefällt werden und es würden Grünflächen verschwinden.

Fazit

Der enorme finanzielle Aufwand führt lediglich zu einer direkten Verbindung zum Bahnhof, ansonsten bringt das Projekt **nur Nachteile**:

- Durch die chronische Verkehrsüberlastung des Stadtzentrums bringt eine direkte Anbindung an den Bahnhof nämlich nur einen bedingten und zweifelhaften Nutzen.
- Die Anbindung der Quartiere Giseli/Oberseeburg/Büttenen an die Brüelstrasse ist schon heute sehr gut. Die Umsteige- und Wartezeiten an der Brüelstrasse sind minim und jedem Busbenutzer zumutbar.
- Auf der Strecke Brüelstrasse–Eggen verkehren dann neu ein Trolleybus (Linie 6) und ein Dieselbus (Linie 25) mit Engpasssteuerung (!) zwischen den Haltestellen Oberseeburg und Oberseeburghöhe.
- Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die heutigen Dieselbusse nicht, z. B. in einem Halbstundentakt, direkt zum Bahnhof fahren.
- Der zukünftigen technischen Entwicklung und den Möglichkeiten von Hybridbussen wird in keiner Art und Weise Rechnung getragen. Hybridbusse werden bereits nächstes Jahr auf noch nicht festgelegten Strecken eingesetzt. Als Einsatzmöglichkeit bietet sich auch die Strecke Brüelstrasse–Büttenenhalde an.

- Durch die Aufhebung/Reduzierung des Grünstreifens zwischen Giseli und Vallasterkurve wird die Sicherheit von Fussgängern, Velofahrern und Schulkindern verschlechtert.
- Die massive Verschandelung der Quartiere Giseli, Oberseeburg und Büttenen durch das Aufhängen von Fahrleitungen ist inakzeptabel und kann dieses Gebiet auch mit Elektrosmog belasten.
- Aufgrund der technischen Probleme und Unwägbarkeiten dieses Projekts, dessen Planung schon Jahre zurückliegt und damit veraltet ist, dürfte der dazumal beschlossene Projektierungskredit wohl kaum ausreichen.
- Es werden mindestens 7 Mio. ausgegeben, nur damit 2 Bushaltestellen (Büttenen und Büttenenhalde) nicht mehr vom Dieselbus, sondern von einem Trolleybus bedient werden. Der Nutzen dieses Projekts dürfte insgesamt minim sein, wogegen die Kosten und Kollateralschäden unverhältnismässig hoch sind.

Bei den Quartierbewohnern regt sich grosser Widerstand gegen dieses Projekt.

Wir bitten deshalb Sie um Unterstützung dieser fundierten Volksmotion.

Unterschreiben kann jede(r) Stimmberechtigte der Stadt Luzern.

Tosca Vermaas Petruzziello

Herbert Rellstab