



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Stellungnahme

zur

Motion

Nr. 3 2004/2008

von Philipp Federer
namens der GB/JG-Fraktion,
vom 20. September 2004

**Wurde anlässlich der
13. Ratssitzung vom
29. September 2005
abgelehnt.**

Planung einer Stadtbahn

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Die Motion fordert den Stadtrat auf, zusammen mit den Gemeinden Kriens und Ebikon die Planung einer Stadtbahn aufzunehmen. Begründet wird die Motion damit, dass die Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs an ihre Kapazitätsgrenze gelangt seien und die Transportkapazitäten des öffentlichen Verkehrs durch eine Stadtbahn wesentlich vergrössert werden könnten. Neben den grösseren Transportkapazitäten würde auch die grosse Akzeptanz einer Stadtbahn Autofahrerinnen und Autofahrer zum Umsteigen bewegen. Sowohl ausländische Beispiele, namentlich aus Deutschland und Frankreich, aber auch die Beispiele aus der Stadt Zug und aus Bern-Wabern würden dies belegen.

Grundsätzlich ist für die Planung einer Stadtbahn entweder der Kanton zuständig, falls sie Teil der S-Bahn ist, oder der Zweckverband für öffentlichen Verkehr, falls es sich um ein Angebot des Agglomerationsverkehrs handelt.

Wie in der Motion selbst erwähnt wird, ist eine Stadtbahn bzw. eine Schienenverbindung nach Kriens weder Bestandteil der S-Bahn Luzern noch des Agglomerationsprogramms Luzern. Im S-Bahn-Bericht kam der Kanton Luzern zum Schluss, dass eine Stadtbahn zwar als langfristige Option beibehalten werden soll, dass eine Realisierung aufgrund der hohen Investitionskosten vorderhand aber nicht in Frage komme. Die Studie „Finanzwirtschaftliche Aspekte einer Luzerner Trambahn“ von Dr. Tobias Studer vom Wirtschaftswissenschaftlichen Zentrum der Uni Basel kam 1999 zum Schluss, dass für eine Stadtbahn mit Kosten von 1 bis 1,5 Milliarden Franken gerechnet werden muss (ohne Strassenumbauten).

Die in der Motion erwähnten Überlegungen des Kantons Luzern zu einem Schienenanschluss nach Kriens haben gezeigt, dass eine „Stadtbahnvariante“ ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist als eine S-Bahn-Variante. Was in der Motion aber nicht erwähnt wird, ist, dass die vorgeschlagene „Stadtbahnvariante“ ab dem Eichhof über die Geleise der heutigen

Stadt Luzern
Sekretariat Grosser Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 13
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: SK.GRSTR@StadtLuzern.ch
www.StadtLuzern.ch

7652383e1f8043e8b4ceb43f4ac3268d

Zentralbahn geführt wird. Damit würden wichtige innenstädtische Ziele wie der Pilatusplatz und der Viktoriaplatz (Kantonalbank) nicht angefahren. Bei dieser Variante müsste deshalb als Ergänzung eine Buslinie als Feinverteiler bestehen bleiben, was zu zusätzlichen Kosten führt.

Im Agglomerationsprogramm fehlt die Stadtbahn gänzlich. Der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) und der Regionalplanungsverband, welche sich zum Agglomerationsprogramm gemeinsam vernehmen liessen, fordern in ihrer Stellungnahme zwar, dass die Schienenverbindung nach Kriens als langfristige Option offen gehalten werde, die Forderung nach einem neuen Agglomerationsverkehrsmittel (schienengebunden) erachten die beiden Verbände aber als verfrüht.

Auch der Stadtrat ist der Meinung, dass eine Stadtbahn langfristig für die Agglomeration Luzern eine Option sein könnte. Er erachtet es aber wie der Kanton und der ÖVL als verfrüht, eine Stadtbahn im Zeitrahmen des Agglomerationsprogramms zu fordern. Das Bussystem ist auch längerfristig in der Lage, die gewünschte Kapazität zwischen Luzern und Kriens, resp. Ebikon, sicherzustellen, wie die Studie „Agglomobil“ des Zweckverbandes für den öffentlichen Verkehr nachweist. Der Stadtrat unterstreicht in diesem Zusammenhang noch einmal mit aller Deutlichkeit, dass die Problematik des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Luzern mit den Kapazitätsengpässen beim Individualverkehr einher geht. Da der öffentliche Verkehr strassengebunden ist, ist er auf eine Reduktion des MIV in der Innenstadt angewiesen, um behinderungsfrei verkehren zu können. Nur durch eine Reduktion des MIV wird es möglich sein, dem öffentlichen Verkehr separate Trasseen zur Verfügung zu stellen. Es spielt dabei keine Rolle, ob es sich um einen Bus oder eine Strassenbahn handelt. Beide brauchen, um behinderungsfrei verkehren zu können, ein Eigentrassee. Damit der Platz für ein Eigentrassee des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Luzern aber geschaffen werden kann, ist der Bau der im Agglomerationsprogramm enthaltenen Verkehrsinfrastrukturen „Bypass“ und „Spangen“ eine Voraussetzung. Die Einrichtung von durchgehenden Busspuren zwischen Luzern und Kriens, oder auch Richtung Ebikon, schliesst eine spätere Einführung einer Stadtbahn auf eben diesen Trasseen nicht aus.

Für den Stadtrat steht vorerst also die Möglichkeit der Realisierung von separaten Busspuren für den öffentlichen Verkehr im Vordergrund. Er ist überzeugt, dass diese dem öffentlichen Verkehr ermöglichen, weitgehend behinderungsfrei zu verkehren und dass dadurch auch ein Anreiz zum Umsteigen geschaffen wird. Verbunden mit den durch den ÖVL vorgesehenen Angebotserweiterungen wird auch die nötige Kapazität zur Verfügung gestellt. Dieser Ausbau des Bussystems ist wesentlich kostengünstiger als die Realisierung eines Stadtbahnsystems. Der Stadtrat ist deshalb der Meinung, dass vorerst alle politischen und finanziellen Kräfte auf die Verwirklichung des Agglomerationsprogramms konzentriert werden sollen. Er lehnt daher zum heutigen Zeitpunkt die Forderung nach der Aufnahme einer Stadtbahnplanung ab.

Der Stadtrat lehnt die Motion ab.

Stadtrat von Luzern
StB 859 vom 24. August 2005

