



**Stadt  
Luzern**  
Stadtrat

**Wurde anlässlich der  
35. Ratssitzung vom  
10. April 2003 abgelehnt.**

## **Stellungnahme**

zur

### **Motion Nr. 217 2000/2004**

von Peter Muheim  
namens der GB-Fraktion  
vom 12. Juli 2002

## **Proaktive Planung des öffentlichen Verkehrs durch die Stadt Luzern**

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Der Kanton Luzern will den regionalen Schienenverkehr aufwerten und als S-Bahn Zentralschweiz oder S-Bahn Luzern betreiben. Zur S-Bahn Zentralschweiz liegt der Planungsbericht vom Juni 2001 der Zentralschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs vor. Tatsächlich sind, wie in der Motion erwähnt, wichtige Angebotselemente kurzfristig nicht realisierbar, weil die vorhandene Normalspurinfrastruktur dafür ungenügend ist. Mit Massnahmen im Rahmen von Bahn 2000, 2. Etappe, sollen die Voraussetzungen für den erwünschten S-Bahn-Betrieb geschaffen werden. Zur Diskussion stehen der Doppelspurausbau entlang dem Rotsee, zusätzliche Geleise im Bereich der Bahnhofzufahrt ab Fluhmühle und Erweiterungen im Personenbahnhof. Die SBB prüfen zweckmässige und finanzierbare Massnahmenkombinationen. Dabei werden auch die in der Motion erwähnten Vorschläge in die Evaluation einbezogen. Der Stadtrat hat zurzeit noch keine Kenntnis vom konkret zu realisierenden Massnahmenbündel.

Für die mit der Motion geforderte rasche Realisierung des Viertelstundentaktes der S-Bahn und zusätzliche Haltestellen mit grossem Nutzen für das Agglomerationszentrum, nämlich solche im Abschnitt Kreuzstutz–Paulusplatz, sind die eingangs erwähnten Ausbauten eine zwingende Voraussetzung. Obwohl auch der Stadtrat das grösste Interesse an einer raschen Verbesserung des ÖV-Angebotes hat, scheint es ihm bei den gegebenen Randbedingungen doch äusserst fraglich, sich für eine beschleunigte Realisierung im Normalspurbereich einzusetzen.

Angesichts der erforderlichen Grossinvestitionen als Voraussetzung für die S-Bahn im Normalspurbereich, deren Finanzierung übrigens noch nicht gesichert ist, hat sich der Stadtrat in seinem Positionspapier zur Verkehrspolitik vom 11. September 2001 zu Alternativen Gedanken gemacht. Er hat im Positionspapier die Frage aufgeworfen, ob es Massnahmen mit

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

grossen Nutzen gibt, die nicht zwingend von anderen Grossinvestitionen abhängig gemacht werden müssen. Nach damaliger Meinung des Stadtrates könnte die Schienenverbindung nach Kriens mit gleichzeitiger Neutrassierung der Brünigbahn auf Stadtgebiet eine solche Massnahme sein. Der Kanton hat die Überlegungen des Stadtrates aufgenommen und eine Machbarkeitsprüfung sowohl der Bahnhofzufahrt der Brünigbahn als auch der Schienenverbindung nach Kriens in Auftrag gegeben. Beide Arbeiten werden durch eine Gruppe begleitet, in der auch die Stadt vertreten ist.

Ob die Massnahmen geeignet sind und weiterverfolgt werden sollen, kann erst nach Abschluss der Zweckmässigkeitsprüfung beurteilt werden. In Anbetracht der begrenzten Mittel können nicht alle wünschbaren Projekte realisiert werden. Heute zeichnet sich ab, dass der durchgehende Doppelspurausbau der Brünigbahn mit gleichzeitiger Tieferlegung des Trassees auf Stadtgebiet und einer unterirdischen Haltestelle bei der Allmend mittelfristig durchaus Realisierungschancen hat. Die Verbindung nach Kriens durch den öffentlichen Verkehr wird aber vorerst aus Kostengründen an die Strasse gebunden bleiben. Davon geht der Stadtrat in seiner Mobilitätsstrategie vom Februar 2003 aus. Unter dem Dach des Agglomerationsprogramms sollen abschliessend diejenigen Elemente zur Mobilitätsbewältigung zusammengefügt werden, die bei vertretbaren und finanzierbaren Kosten ein zweckmässiges Verkehrssystem mit grossem Nutzen ergeben. Siehe dazu auch die Stellungnahme zur Motion 218.

Es ist also nicht so, dass der Kanton untätig ist. Er geht durchaus auf Vorschläge des Stadtrates ein und erarbeitet die Lösungen unter Einbezug der Stadt. Der Stadtrat unterstützt die S-Bahn Luzern. Er stellt bei jedem Element, das er mitfinanzieren muss, die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Nutzen kann gesteigert werden, wenn der Zugang zur S-Bahn optimiert wird. Das Busoptimierungsprojekt „AggloMobil“ des Zweckverbandes öffentlicher Agglomerationsverkehr will aufzeigen, wie die Busse des Agglomerationsverkehrs sinnvoll an die S-Bahn angebunden werden. Es sollen attraktive Transportketten entstehen, die primär dem Fahrgast dienen und Synergien für beide Systeme des öffentlichen Verkehrs schaffen. Im Projekt des Zweckverbandes will der Stadtrat die Verantwortung der Verbandsgemeinde wahrnehmen und aktiv auf mehreren Stufen mitwirken.

Die Verantwortung für den öffentlichen Regionalverkehr und damit für die S-Bahn liegt aber klar beim Kanton. Der Stadtrat unterstützt den Kanton mit der Mitarbeit im Rahmen der Projektbegleitung und beim Agglomerationsprogramm. Er wird dabei seinen Einfluss geltend machen. Er kann und will aber dem Kanton die Zuständigkeit für den Regionalverkehr nicht streitig machen, indem er, wie in der Motion verlangt wird, parallel zum Kanton eigene Projekte entwickelt.

**Der Stadtrat lehnt die Motion ab.**

Stadtrat von Luzern  
StB 151 vom 11. Februar 2003

