



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der
41. Ratssitzung vom
24. Januar 2008 beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 269 2004/2009

von Philipp Federer

namens der G/JG-Fraktion

vom 23. April 2007

(StB 851 vom 19. September 2007)

Eine Stadtbahn lässt sich nicht vom Tisch wegputzen: Sie ist und bleibt eine gute Alternative zum Bus!

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

In seiner Antwort auf die Petition „STATTautoBAHN“ vom 21. März 2007 und seiner Stellungnahme zur Motion 3, Philipp Federer namens der GB/JG-Fraktion, vom 20. September 2004: Planung einer Stadtbahn, hat der Stadtrat ausführlich seine Haltung zu einer Stadtbahn für Luzern dargelegt. In seiner Antwort auf die vorliegende Interpellation verzichtet der Stadtrat deshalb darauf, auf alle Aspekte erneut und detailliert einzugehen.

Wie der Interpellant ist auch der Stadtrat der Meinung, dass eine Stadtbahn grundsätzlich eine „gute Sache“ ist. Sie könnte langfristig für die Agglomeration Luzern durchaus eine Option sein. Er erachtet es aber wie der Kanton und der Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (ÖVL) als verfrüht, eine Stadtbahn im Zeitrahmen des Agglomerationsprogrammes zu fordern. Das Bussystem ist auch längerfristig in der Lage, die gewünschte Kapazität zwischen Luzern und Kriens sicherzustellen, wie die Studie „AggloMobil“ des ÖVL zeigte.

Der Stadtrat unterstreicht in diesem Zusammenhang nochmals mit aller Deutlichkeit, dass die Problematik des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Luzern mit den Kapazitätsengpässen für den Individualverkehr einher geht. Da der öffentliche Verkehr in Luzern strassengebunden ist, ist er in der Innenstadt auf eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) angewiesen, um behinderungsfrei verkehren zu können. Nur durch eine Reduktion des MIV wird es möglich sein, dem öffentlichen Verkehr separate Trassees zur Verfügung zu stellen. Es spielt dabei keine Rolle, ob es sich um einen Bus oder eine Stadtbahn 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 eine Voraussetzung. Die Einrichtung einer durchgehenden Busspur zwischen Luzern und Kriens (bzw.

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

anderen Agglomerationsgemeinden) schliesst eine spätere Einführung einer Stadtbahn auf eben diesen Trassees nicht aus. Aus finanziellen Überlegungen steht für den Stadtrat im Moment aber die Realisierung von separaten Busspuren im Vordergrund. Der Stadtrat ist überzeugt, dass nur ein weit gehend behinderungsfrei verkehrender öffentlicher Verkehr Anreiz schafft, umzusteigen. Das gewählte System, Stadtbahn oder Bus, ist dabei von untergeordneter Bedeutung.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist es deshalb auch unerheblich, ob betreffend Kosten die Studie von Prof. Tobias Studer von der Universität Basel oder die Diskussionsgrundlage von Jens Bornand, dipl. Geograf, vom Ingenieurbüro Jud AG herangezogen wird. Ohne sich auf eine detaillierte Wertung der beiden Papiere einzulassen, kann festgehalten werden, dass die effektiv zu erwartenden Kosten für die Einführung einer Stadtbahn eher bei den von Prof. Studer veranschlagten 1 bis 1,5 Mia. Franken liegen dürften als bei den von Herrn Bornand errechneten Kosten. Es ist auch richtig, dass Prof. Studer in seiner Studie von einem Agglomerationsnetz und nicht von einer einzelnen Bahnlinie ausging. Würden die Initialisierungskosten, welche für die Umstellung vom Bus- auf ein Bahnsystem anfallen (z. B. für Depot oder Rollmaterialreserven), aber nur für eine einzelne Linie getätigt, könnten sie noch weniger gut abgeschrieben werden und würden dadurch zu einer weiteren Steigerung der Betriebskosten führen.

Zu den konkreten Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Findet der Stadtrat nicht auch, dass die Studie mit überholten Voraussetzungen operiert und deshalb veraltet ist?

Wie bereits erwähnt, ist es aus Sicht des Stadtrates im Moment unerheblich, ob die Studie (gemeint ist die Studie von Prof. Tobias Studer von der Universität Basel) von 1997 in allen Details den heutigen Vorstellungen einer Stadtbahn entspricht. Tatsache ist, dass die Kosten für eine Trambahn nach wie vor in der Grössenordnung liegen, wie sie die Finanzierungsstudie aufgezeigt hat.

Zu 2.:

Warum wird auf das Anliegen (primär eine Linie von Luzern nach Kriens, wie es in den Medien von den Petitionären vermittelt wurde) mit einem Y-Grosskonzept gekontert?

Wie bereits erwähnt, ist zum jetzigen Zeitpunkt unerheblich, wie genau das Konzept für eine derzeitige Stadtbahn aussehen wird. Tatsache ist aber, dass neben der Achse Luzern–Kriens auch die Achsen nach Luzern Nord und ins Rontal wichtige ÖV-Achsen sind. Würden die Initialisierungskosten, welche für die Umstellung vom Bus- auf ein Bahnsystem anfallen (z. B. für

Depot oder Rollmaterialreserven) aber nur für eine einzelne Linie getätigt, könnten sie noch weniger gut beschrieben werden und würden dadurch zu einer weiteren Steigerung der Betriebskosten führen. Aus dieser Überlegung heraus hat auch das Netz- bzw. Y-Konzept nach wie vor seine Berechtigung.

Zu 3.:

Der Stadtrat nahm nie Stellung zur Planungsstudie Jud, obwohl sie schon mehrmals ausdrücklich erwähnt wurde, so auch in der Motion 3, Philipp Federer namens der GBJG-Fraktion, vom 20. September 2004: Planung einer Stadtbahn. Die Planungsstudie Jud „Stadtbahn Luzern. Diskussionsgrundlagen für ein finanzierbares Konzept“ rechnete für die Linie Obernau–Ebiikon mit 0,16 Milliarden Infrastrukturkosten. Was sagt der Stadtrat zu dieser Planungsstudie?

Wie bereits erwähnt, ist es zum jetzigen Zeitpunkt unerheblich, ob betreffend Kosten die Studie von Prof. Tobias Studer von der Universität Basel oder die Diskussionsgrundlage von Jens Bornand, dipl. Geograf, vom Ingenieurbüro Jud AG herangezogen wird. Ohne sich auf eine detaillierte Wertung der beiden Papiere einzulassen, kann festgehalten werden, dass die effektiv zu erwartenden Kosten für die Einführung einer Stadtbahn eher bei den von Prof. Studer veranschlagten 1 bis 1,5 Mia. Franken liegen dürften als bei den von Herrn Bornand errechneten Infrastrukturkosten von 160 Millionen. Bestätigt wird diese Aussage auch durch die Planungsstudie „Neue Bahnerschliessung von Kriens“ der Metron Verkehrsplanungs AG, welche im Auftrag der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern 2003 erstellt worden ist.

Zu 4.:

Herr Ludwig, Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbundes, schrieb auf Anfrage, dass Stadtbahnlinien „mit einem ausgeglichenen Ergebnis betrieben werden können“. Findet der Stadtrat nicht auch, dass Stadtbahnen wirtschaftlich sehr interessant sind, verglichen mit dem angestrebten Kostendeckungsgrad der vbl von 60 % und den 38 % des Regionalverkehrs?

Um diese Frage zu beantworten, darf man sich sicher nicht auf die Aussage des Geschäftsführers des Karlsruher Verkehrsverbundes abstützen, welcher nach Aussage des Interpellanten auf Anfrage geschrieben habe, dass Stadtbahnlinien „mit einem ausgeglichenen Ergebnis betrieben werden können“. Es müsste sicher im Detail geprüft werden, ob die Verhältnisse von Karlsruhe direkt auf die Agglomeration Luzern übertragen werden können. Ein Anhaltspunkt bei der Beurteilung dieser Frage kann aber sicher die Tatsache sein, dass das Bussystem, welches wesentlich kleinere Betriebskosten verursacht als eine Trambahn, auf der stärksten belasteten Linie 1 keinen kostendeckenden Betrieb zulässt. Da sich auch das Fahrgastpotenzial nicht beliebig steigern lässt, sind die zusätzlichen Betriebskosten damit kaum aufzufangen.

Zu 5:

Findet der Stadtrat nicht auch, dass Gestaltung und Schwerpunktsetzung des Agglomerationsprogramms eine politische Grösse ist, die er mitgestaltet, beeinflusst und forciert hat?

Der Stadtrat versteht diese Frage im Zusammenhang mit der vorliegenden Stadtbahninterpellation nicht. Er ist aber selbstverständlich der Meinung, dass er das Agglomerationsprogramm ganz wesentlich mitgeprägt hat. Er ist auch nach wie vor der Meinung, dass dieses Agglomerationsprogramm ein wichtiger Schritt zur Lösung der Verkehrsprobleme in Stadt und Agglomeration Luzern ist.

Zu 6.:

Ist der Stadtrat mit den jahrelang „gleichen“ Fahrgastzahlen der Linie 1 zufrieden?

Wie bereits erwähnt, ist der Stadtrat der Meinung, dass sich der Modal-Split und damit die Fahrgastzahlen der Buslinie 1 nur dadurch erhöhen lassen, dass diese Buslinie weitgehend ein Eigentrassee erhält. Der dafür nötige Raum kann durch die Umsetzung des Agglomerationsprogramms geschaffen werden.

Zu 7.:

Wie kommentiert der Stadtrat die gute Akzeptanz der Stadtbahn Zug, welche übrigens nicht auf Kosten der Buspassagiere erreicht wurde, sondern durch Umsteigeanreize?

Der vom Interpellanten aufgeführte Vergleich mit der Stadtbahn Zug kann wohl kaum für die Situation in Luzern herangezogen werden. Bekanntlich konnte die Stadtbahn Zug weitestgehend auf einem bestehenden Geleisetrassee der SBB realisiert werden. Es fielen also wesentlich geringere Investitionskosten an. Zudem verfügt die Stadtbahn Zug über das bereits erwähnte Eigentrassee, welches aus Sicht des Stadtrates die Voraussetzung dafür ist, dass auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen wird.

Zu 8.:

Wie erklärt der Stadtrat den angeblichen Vorteil, ein Bus könne besser „im übrigen Verkehr mitschwimmen“, also werde weniger gestaut als bei einer Stadtbahn?

Das „Mitschwimmen im Verkehr“ bezieht sich auf die sehr unterschiedliche Fahrdynamik zwischen einem strassen- und einem schienengebundenen Fahrzeug. Das Mitfahren in einer Kolonne von Personenwagen ist für einen Bus einfacher als für eine Trambahn. Zudem ist es einem Bus möglich auszuweichen, wenn ein Fahrzeug infolge eines Güterumschlags oder einer Panne auf der Fahrbahn stehen bleibt. Es muss in diesem Zusammenhang aber erneut

betont werden, dass für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, welche ganz wesentlich von der Reisezeit und der Fahrplansicherheit abhängt, nicht primär das Verkehrssystem, sondern das eigene Trasse von Bedeutung ist.

Zu 9.:

Zu den Fotos: Eine Stadtbahn hat selbst im gemischten Verkehr Vorteile gegenüber einem Bus. Oder etwa nicht?

Die durch zwei Bilder suggerierten Vorteile der Stadtbahn gegenüber dem Bus basieren erneut darauf, dass für das Tram in Wabern das Trasse durch eine Lichtsignalanlage freigehalten wird, wohingegen auf der Luzernerstrasse in Kriens der Bus keine Priorisierung erfährt.

Abschliessend sei nochmals darauf hingewiesen, dass sich der Stadtrat nach wie vor nicht gegen eine Stadtbahn ausspricht. Er ist aber der Meinung, dass sie zum heutigen Zeitpunkt keine realistische Alternative zum bestehenden Bussystem bietet und deshalb im Moment auch nicht detaillierter studiert werden muss.

Stadtrat von Luzern

