

# Gute Gründe für eine Luzerner Stadtbahn !

**Wir fordern eine Stadtbahn für Luzern, ...**

**.....weil das uneffiziente Massnahmenpaket des Agglomerationsprogrammes die Luzerner Verkehrsprobleme nicht löst.**

Das Aggloprogramm sieht Strassenbaumassnahmen in der Höhe von rund 1'800 Mio. vor. Das ist unverhältnismässig viel gegenüber den 1'000 Mio. für Projekte des öffentlichen Verkehrs. 1'000 Mio. kostet allein der Bypass, 200 Mio. die Spange Süd (Südzubringer). Zum Vergleich: Eine Stadtbahnlinie von Luzern nach Kriens kostet gemäss Planungsstudie Jud (1999) rund 160 Mio. Franken. Diese Idee fiel in den letzten Jahren wegen „zu hohen“ Kosten politisch unter den Tisch.

Die Erfahrung zeigt aber, dass ein Ausbau der Strassen noch mehr Verkehr erzeugt. Frei gewordene Kapazitäten werden bald wieder aufgefüllt, und durch den geplanten Südzubringer mitten in die Stadt wird sich der Druck auf das städtische Strassennetz erhöhen.

Eine Entlastung wird entgegen den Versprechen des Aggloprogrammes kaum stattfinden. Nur bei rund 25% handelt es sich um eigentlichen Transitverkehr durch Luzern. Eine zweite Umfahrungsautobahn löst also das Problem nicht. Eine attraktive Erschliessung der Stadt mit einer effizienten Stadtbahn hingegen bewegt die Autofahrer zum Umsteigen und trägt so längerfristig mehr zur Lösung der Verkehrsprobleme bei als der Bypass und die Spange Süd.

**..... weil eine Stadtbahn auf den überlasteten Hauptachsen die Transportleistung und den Fahrkomfort erhöht.**

**Effizient:** Nur mit einer Stadtbahn können die anfallenden, grossen Verkehrsströme bewegt werden. Auf gleicher Fläche können mit der Stadtbahn etwa zehnmals mehr Personen befördert werden als mit dem Auto und mindestens doppelt so viele wie mit dem Trolleybus. Eine einzige Stadtbahn mit 90 Sitzplätzen entspricht einem Morgenstau von 500-600 m Länge.

**Umweltfreundlich:** Sehr geringe Lärm- und Abgasemissionen. Geringer Energieverbrauch.

**Attraktiv:** Modern, komfortabel und schnell: Markant höherer Umsteigeeffekt als beim Bus.

**Wirtschaftlich:** Der Betrieb von Stadtbahnen ist günstiger als jener stark frequentierter Buslinien.

In Karlsruhe wurden Busstrecken, auf denen täglich 5000 Fahrgäste transportiert wurden, auf Stadtbahn umgestellt. Heute wird diese Frequenz mit 14'000 Passagieren pro Tag auf der Linie Luzern-Kriens bereits mehrfach erreicht.

Die im Agglomerationsprogramm angestrebte Taktverdichtung auf dem Ast Luzern-Kriens genügt nicht, da sich die Busse aufgrund des geringeren Fassungsvermögens und unausgeglichener Fahrgastverteilung gegenseitig zu behindern beginnen.

Die für den Bus bereits erstellten oder geplanten separaten Busspuren können als Vorinvestition für die Stadtbahn übernommen werden.



**..... weil sich die Voraussetzungen für die Finanzierung einer Stadtbahn mit der Aussicht auf Bundesbeteiligung wesentlich verbessert haben. Der Bund wird bislang für den Strassenbau zweckgebundene Treibstoffzollgelder auch für Projekte im öffentlichen Agglomerationsverkehr sprechen.**

**..... weil der Grossstadtrat und der Stadtrat der Idee bisher positiv gegenüberstand. Und weil anno 1993 bis auf die SVP alle Parteien die Idee unterstützten. Weil also eine gute Idee nicht einfach einer politischen Stimmungsschwankung geopfert werden darf.**