

## Tram-Idee ist wieder auf dem Tapet

**LUZERN** Mit dem neuen Bussystem auf der Linie 1 sind VBL und Verkehrsverbund auf dem richtigen Weg, sagt eine Studie. Für die Zukunft ist aber auch ein Tram eine Option.

ALEXANDER VON DÄNIKEN  
alexander.vondaeniken@luzernerzeitung.ch

Wäre die Agglomeration Luzern ein Körper, hätte dieser mit verstopften Adern zu kämpfen. Besonders zu Stosszeiten stehen sich die Busse der Verkehrsbetriebe Luzern (VBL), Autos und Reisecars im Weg. Abhilfe soll das System R-Bus schaffen: neue Doppelgelenk-Trolleybusse (siehe Kasten) und eine Busbevorzugung auf der Linie 1, Luzerns Hauptschlagader. Doch ist der Schnellbus die richtige Lösung? Die Hochschule Luzern – Wirtschaft (HSLU) ist im Auftrag des Verkehrsverbunds Luzern dieser Frage nachgegangen – und hat gestern die Studienresultate präsentiert.

**«Von Gummi- zu Metallrädern ist es nur noch ein kleiner Schritt.»**

ROGER SONDEREGGER,  
HOCHSCHULE LUZERN

Das Fazit der 64 Seiten starken Studie: Der R- oder Rapid-Bus ist für Stadt und Agglomeration die beste Lösung. Analysiert worden sind neben der Linie 1 auch die Linien 2 (Emmenbrücke), 6/8 (Hirtenhof-Würzenbach) und 12 (Littau). Die vier Linien sind am meisten frequentiert. Ausserdem kann so ein Vergleich mit Trams gezogen werden. In Zürich, Basel, Genf und Bern sind die Tramlinien zentrale ÖV-Adern.

Würde in Luzern ein Tramnetz auf vier Linien eingeführt, hätte das gemäss der Studie Investitionen von knapp 900 Millionen Franken zur Folge. Das ist zwölfmal mehr als beim R-Bus. Die geschätzten Betriebskosten wären beim Tramnetz 80 Millionen Franken pro Jahr (inklusive Amortisation der Investitionskosten) gegenüber 30 Millionen beim R-Bus. Allerdings können Trams auch mehr Passagiere transportieren. Das wiederum ist gemäss der Studie bis 2030 aber nicht nötig, weil das prognostizierte Verkehrswachstum von 40 Prozent auch mit R-Bus bewältigt werden kann. Voraussetzung ist laut HSLU-Studienleiter Roger Sonderegger, dass die Infrastruktur mit eigenen Busspuren, Fahrbahn-Haltestellen und bevorzugenden Lichtsignalanlagen ausgebaut ist: «Ein neuer Bus allein bringt noch nichts.»

### Erste Etappe: Busspur Pilatusstrasse

Christoph Zurflüh, Sprecher des Verkehrsverbunds Luzern, räumt ein, dass der R-Bus erst Fahrt aufnimmt, wenn die Infrastruktur angepasst ist. «Aber wir kommen Schritt für Schritt bis 2025 zum Erfolg.» Ist es denn nicht zu früh, schon jetzt die neuen Busse einzusetzen? «Die bisherigen Busse müssen sowieso aus Alters- und Kapazitätsgründen ersetzt werden», so Zurflüh. «Ausserdem wird im September mit der durchgehenden Busspur auf der Pilatusstrasse schon ein wichtiges Puzzleteil eingesetzt.»

Durchgehende Busspuren, Fahrbahn-Haltestellen, Vorfahrt übers Lichtsignal – das klingt nach Vorstufe zu einer Tramlinie. Auch die Studie spricht von einer



Ein Luzerner Tram am letzten Betriebstag im November 1961 auf der Pilatusstrasse vor dem heutigen Hotel Anker.

Bild Archiv VBL

### R-Bus

Kapazität: **1800 Personen** pro Fahrplanstunde im 4-Minuten-Takt

Investitionen: **75 Mio.** (für die vier Linien 1, 2, 6/8 und 12)

Betrieb: **30 Mio.** pro Jahr

Trolleybusse: **seit 1941** in Luzern

### Tram

Kapazität: **2000 Personen** pro Fahrplanstunde im 4-Minuten-Takt

Investitionen: **900 Mio.** (für vier Linien 1, 2, 6/8 und 12)

Betrieb: **80 Mio.** pro Jahr

Trambetrieb: In Luzern von **1899 bis 1961**

«möglichen Wiedereinführung eines Tramnetzes» – was einem Trend entspricht. So hat zum Beispiel Genf in den letzten Jahren sein Tramnetz stetig ausgebaut. Sonderegger spricht denn auch von einer Verwandtschaft: «Von Gummi- zu Metallrädern ist es nur noch ein kleiner Schritt.» Zurflüh fügt an: «Wir wollen beinahe den Qualitätsstandard eines Trams zu Kosten eines Busses bieten.» Aber: «Ein Tram kann sich Luzern zurzeit nicht leisten, zumal es auch gilt, die S-Bahn weiter auszubauen.» Abgesehen von den Kosten ist laut Zurflüh auch die Nachfrage nicht gegeben. Das bis 2030 prognostizierte Wachstum lasse sich mit dem R-Bus bewältigen und rechtfertige die höheren Kapazitäten von Trams noch nicht. Roger Sonderegger sagt: «Kurz- bis mittelfristig ist ein Tram in Luzern nicht plausibel.»

### R-Bus auch auf der Linie 2?

Und wenn der Verkehr doch stärker zunimmt? «Wir müssen jetzt etwas machen. Allenfalls kann die nächste Generation die Trampläne in Angriff nehmen», so Zurflüh. Vorerst gelte es, auf dem eingeschlagenen Weg weiterzufahren. «Vor allem in Luzern Nord geht derzeit die Post ab», sagt Zurflüh. «Darum ist es gut möglich, dass bald über R-Bus auf der Linie 2 diskutiert wird.»

Stadtrat Adrian Borgula sagt auf Anfrage: «Mit dem R-Bus wollen wir weiterfahren.» Wenn die Infrastruktur schrittweise auf das System angepasst werde, «dann haben wir einen Trolleybus annähernd mit Tram-Qualität». Ein Umstieg aufs vollwertige Tram sei allein aufgrund der hohen Investitionen politisch und wirtschaftlich derzeit nicht machbar. «Aus heutiger Sicht war es vor über 50 Jahren ein Fehler, den Trambetrieb einzustellen.» Allerdings biete nun das R-Bus-System auch Vorteile: «Die Trolleybusse sind flexibler, etwa wenn Baustellen umfahren werden müssen.»

## Ziel: 3 Minuten schneller zwischen Obernau und Maihof

**SCHNELLBUS** Grosser Bahnhof gestern beim Hotel Schweizerhof in Luzern: Die Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) stellten den ersten von neun neuen Doppelgelenk-Trolleybussen vor. Das tramähnliche Fahrzeug des neuen R-Bus-Systems (Rapidbus/Schnellbus) wird per Ende Monat offiziell seinen Betrieb aufnehmen. Eingesetzt wird der R-Bus zunächst auf der Linie 1 zwischen Kriens und der Gemeindegrenze Ebiikon (Maihof).

Die Präsentation auf dem «Schweizerhof»-Parkplatz erfolgte mit Pauken und Trompeten – wortwörtlich. Die Krienser Guuggemusig Chacheler schränzte. Dazu gab es ein Feuerwerk mit Böllern und Pyros.

Der neue Bus fällt auf – vor allem farblich. Zwar ist das gewohnte VBL-Blau-Weiss nach wie vor sichtbar, doch dominant ist die Farbe Rot. «Rot steht für Bewegung und Geschwindigkeit», wurde an der Medienkonferenz mehrfach betont. Dank einer modernen Frontpartie und abgedeckten Rädern – unter anderem zum Schutz von Velofahrern – gleicht das neue Fahrzeug zudem eher einem Tram als einem Bus.

### Linie 1: 10 Millionen Passagiere

R-Bus, Rapid- oder Schnellbus – das tönt gut. Ziel sei es, mit dem neuen Bus die Fahrzeit zwischen Kriens/Obernau und Luzern (Maihof) um 10 Prozent zu verkürzen, sagte Alex Naef, Geschäftsführer der Lieferfirma Carrosserie Hess AG, Bellach. Das würde einen Zeitgewinn von knapp 3 Minuten bedeuten. Dafür reichen neues Design und neue Farbe allein allerdings nicht. Dass es dafür auch flankierende Busbevorzugungs-Massnahmen braucht – auch das wurde gestern mehrfach betont. Die VBL-Linie 1 ist mit jährlich fast 10 Millionen Passagieren die meistfrequentierte Buslinie der Zentralschweiz.

Eine durchgehende Busspur an der Pilatusstrasse in Luzern ist beschlossene Sache; sie kommt demnächst. Viele



24,7 Meter lang: der neue Luzerner R- oder Schnellbus gestern Mittag während seiner Jungfernfahrt auf der Luzerner Seebücke.

Bild Pius Amrein

weitere ÖV-Priorisierungen sind aber erst in der Projektierungs- oder Visionsphase. Ist es da nicht blauäugig, gerade auf der viel frequentierten Linie 1, auf der die VBL-Busse häufig im Stau stecken bleiben, von verkürzten Reisezeiten zu reden? «Die rote Farbe auf den R-Bussen soll ein Signal dafür sein, dass wir daran glauben, dass die Politik die geplante ÖV-Beschleunigung umsetzen wird», sagte dazu VBL-Direktor Norbert Schmassmann.

Stadtrat Martin Merki betonte: «Es braucht viel Einsatz, Arbeit und Durchhaltevermögen, damit die geplanten

Busbevorzugungsmassnahmen realisiert werden können.» Daniel Meier, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Luzern, erklärte: «Wir sind überzeugt, dass die Busbevorzugung auf der Linie 1 politisch am wenigsten umstritten ist. Deshalb priorisieren wir das R-Bus-System auf dieser Linie.»

### Längster Schweizer Bus

Einen Rekord können die VBL mit dem neuen Doppelgelenkbus schon jetzt verzeichnen. «Mit 24,7 Meter Länge ist es der grösste je in der Schweiz in Betrieb genommene Bus», sagte

Carrosserie-Hess-Chef Naef. 220 Fahrgäste haben darin Platz (56 Sitz-/164 Stehplätze) – 25 Prozent mehr als in den heutigen VBL-Anhängergütern, die nun nach und nach ausser Betrieb gesetzt werden.

12,75 Millionen Franken kostet die VBL die Beschaffung der neun neuen R-Busse. Die acht weiteren Busse sollen bis Ende Oktober bereitstehen. Neben der Linie 1 sollen sie laut VBL-Direktor Schmassmann eventuell auch auf den Linien 2, 6/8 und 12 eingesetzt werden.

HUGO BISCHOF  
hugo.bischof@luzernerzeitung.ch

### ANZEIGE

#### PRIVATE SPITEX

**für Pflege, Betreuung und Haushalt**

- Tag und Nacht – auch Sa/So
- von allen Krankenkassen anerkannt
- offizielle Pflegetarife
- zuverlässig, individuell und flexibel

**Hausbetreuungsdienst für Stadt und Land AG**  
Tel. 041 210 12 80  
www.homecare.ch

