



Stellungnahme

zur

Motion

Nr. 48 2000/2004

von Markus T. Schmid namens der SP-Fraktion,
vom 30. Dezember 2000

Inbetriebnahme eines Stadt-Schiffes

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Stadtrat und Grosser Stadtrat haben sich schon mehrfach mit dem Thema befasst. In der Stellungnahme zur Motion 115 (1991/95) „Idee eines City-Schiffes endlich in die Tat umsetzen“ wird die Vorgeschichte erwähnt. Im Folgenden wird deshalb Ziffer 1 der seinerzeitigen Stellungnahme zitiert:

„Die Idee, den Vierwaldstättersee bzw. die Schifffahrt auf dem Vierwaldstätterseebecken in die Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt und Agglomeration Luzern einzubeziehen, ist schon mehrmals eingebracht, untersucht und beurteilt worden. Es sei in Stichworten und nicht abschliessend an folgende Fakten erinnert:

- Am 28. Juni 1984 reichten Verena Lais und MitunterzeichnerInnen das Postulat 159 „Cityschiff“ ein. Der Stadtrat wird ersucht, die Schaffung einer Wasserweg-Verbindung Inseli (z. B. SGV-Landungsbrücke 6) –Schwanenplatz–Luzernerhof zu prüfen.
- Am 22. August 1984 setzte der Stadtrat eine Arbeitsgruppe ein, um die Möglichkeit der Einführung einer Schiffsverbindung abzuklären.
- Am 29. November 1984 wurde das Postulat 159 „Cityschiff“ vom Grossen Stadtrat überwiesen.
- Am 30. Mai 1985 wurde das Postulat 159 „Cityschiff“ aufgrund des Schlussberichtes der Arbeitsgruppe abgeschrieben.
- Am 7. Mai 1986 wurde von Rudolf Meier und Verena Lais ein weiteres Postulat 349 „City-Schiff“ eingereicht. Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, während der Dauer der Sanierung der Seebrücke versuchsweise eine Schiffsverbindung zwischen Inseli und Schwanenplatz einzuführen.
- Am 7. Mai 1987 wurde das Postulat gegen den Willen des Stadtrates vom Grossen Stadtrat überwiesen.
- Am 25. November 1987 setzte der Stadtrat die gleiche Arbeitsgruppe wieder ein.

- Am 19. Mai 1988 wurde von Markus Tschabold namens der Geschäftsprüfungskommission das Postulat 154 „Fährbetrieb zwischen Verkehrshaus und Tribschenquartier“ eingereicht. Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, während der Dauer der Sanierung der Seebrücke für Velo- und Mofafahrer einen Fährbetrieb zwischen dem Verkehrshaus und dem Tribschengebiet einzurichten. Das Postulat wurde gestützt auf Art. 68 des Geschäftsreglementes des Grossen Stadtrates (23. Mai 1991) abgeschrieben.
- Im Bericht und Antrag 24/1988 beantragte der Stadtrat dem Grossen Stadtrat, eine Schiffsverbindung zwischen dem Schwanenplatz und dem Inseli einzuführen. Die Kosten wurden wie folgt geschätzt:
 - Investitionskosten Fr. 750'000.–
 - jährliche Betriebskosten Fr. 400'000.–
 Der Grosse Stadtrat lehnte den Kreditantrag am 30. Juni 1988 ab.
 - Am 14. Mai 1992 brachten VertreterInnen des Landesrings der Unabhängigen Luzern bei der Direktion der Städtischen Unternehmungen unter dem Titel: „Vaporetti-Projekt: Eine Idee des LdU Luzern zur Förderung des öffentlichen Verkehrs: Schifflinie in der Luzernerbucht als Ergänzung der VBL im Nahverkehr“ den Vorschlag ein, es sei eine Schiffsverbindung in der Luzernerbucht (Inseli–Kurplatz–Tivoli–Verkehrshaus–Seeburg–Wagnermuseum–Inseli) einzuführen. Die Idee geht von der Vorstellung aus, dass zwischen 06.00 und 22.00 Uhr 3 Schiffe mit einer Kapazität von je 60 Personen in einem ½-Stunden-Takt zirkulieren. Die Investitionskosten werden auf 1,7 Mio. und die jährlichen Betriebskosten auf 1,64 Mio. Franken geschätzt.“

Der Stadtrat hat die Motion 115 damals als Postulat entgegengenommen, weil die vom Stadtrat eingesetzte Projektkommission „Verkehrskonzept Touristenbusse“ noch mit der Klärung von Fragen zu Schiffsverbindungen im Luzerner Seebecken beauftragt war. Eine lange Schiffsverbindung Lido–Schwanenplatz wurde von der Kommission nicht weiterverfolgt, nachdem der VBL-Gesamtplanungsbericht zum Schluss kam, dass selbst bei einem das Seebecken querenden Schiffbetrieb Lido–Alpenquai Investitions- und Betriebsaufwand in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen würden. Die Kommission hat sich dann aber eingehend mit einer City-Schiff-Verbindung von den Car-Parkpätzen Landenberg und Inseli zum Schwanenplatz auseinander gesetzt. Ganz abgesehen von den hohen Kosten (Investitionskosten Fr. 950'000.–, jährlicher Betriebsverlust Fr. 580'000.–), schnitt das City-Schiff auch bezüglich des Nutzens schlecht ab. Die Kommission beantragte, auf das City-Schiff zu verzichten. Der Stadtrat schloss sich dem Antrag an. Das machte auch der Grosse Stadtrat mit der zustimmenden Kenntnisnahme vom Planungsbericht „Verkehrskonzept für Reisebusse“ am 1. Februar 1996.

Leider ist die reizvolle Idee, die Luzerner Verkehrsprobleme mit zusätzlichen Schiffsangeboten auf dem Seebecken zu entschärfen, immer wieder an den hohen Kosten gescheitert. Vermutlich wird aber auch die Nachfrage nach Schiffsverbindungen überschätzt, ist doch anzunehmen, dass die Schifffahrtsgesellschaft bei genügender Nachfrage das im

Sommerfahrplan bestehende Angebot im Luzerner Seebecken ausbauen würde. Der Stadtrat ist wegen der immer wieder festzustellenden schlechten Wirtschaftlichkeit nicht bereit, dem Parlament einen Bericht und Antrag zur Inbetriebnahme eines Stadt-Schiffes vorzulegen. Er ist auch nicht bereit, dem für den öffentlichen Agglomerationsverkehr zuständigen Zweckverband einen entsprechenden Antrag zu stellen.

Der Stadtrat lehnt die Motion ab.

Stadtrat von Luzern
StB 119 vom 30. Januar 2002

