

## **KANTONSRATSPROTOKOLL**

Sitzung vom 18. September 2023  
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

### **A 1106 Anfrage Koch Hannes und Mit. über den Entwurf des Fahrplans Luzern über Zürich Kloten in die Ostschweiz / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Hannes Koch ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Hannes Koch: Der Ausbau des öV-Netzwerkes ist sehr wichtig und muss weiter vorangetrieben werden. Es ist aber sehr bedauerlich, dass wiederum die Zentralschweiz – bedingt durch eine notwendige Sanierung und Weiterentwicklung – abgestraft wird. Wie in der Antwort der Regierung sehr gut beschrieben, warten wir bereits seit über 50 Jahren auf den Ausbau des Knotens Luzern. Statt Ausbauten gibt es wieder Einschränkungen. Schlussendlich gibt es aber nur etwas: Wir brauchen den Durchgangsbahnhof, um Kapazitäten in Richtung Italien oder Deutschland und zusätzlichen Spielraum zu gewinnen. Der Durchgangsbahnhof ist unbedingt notwendig, und zwar besser heute als morgen. Deshalb bitte ich Sie, die Petition über die Realisierung des Durchgangsbahnhofs zu unterzeichnen.

Urs Marti: Die Mitte-Fraktion ist ebenfalls besorgt über die Entwicklung der Bahnanschlüsse rund um den Bahnhof Luzern. Die Antworten auf die Anfrage zeigen deutlich auf, dass Luzern bereits heute mehr und mehr wichtige Anschlüsse verliert. Natürlich ist der Durchgangsbahnhof nicht nur für Luzern von grosser Bedeutung, sondern ein Meilenstein für die ganze Zentralschweiz. Mobilität muss aber in grossen Räumen gedacht werden. Wir dürfen uns bis zur tatsächlichen Inbetriebnahme nicht nur auf den Durchgangsbahnhof konzentrieren. In nächster Zeit müssen wir unser Augenmerk auf sämtliche Fahrplanentwicklungen richten und gegebenenfalls gemeinsam und geschlossen entschieden reagieren. Die Mitte-Fraktion fordert deshalb den Kantonsrat und die Regierung eindringlich dazu auf, sich wo immer möglich und mit aller Kraft für die Anschlüsse in Luzern und für den Durchgangsbahnhof einzusetzen – in der Gesellschaft, bei den Bahnen und in Bundesbern – und nicht weiter Zeit zu verlieren. Wir bitten Sie ebenfalls, die Petition zu unterzeichnen. Erlauben Sie mir eine Bemerkung: Die Anfrage der Grünen über den Anschluss an den Flughafen Zürich lässt uns doch auch etwas genüsslich schmunzeln.

Fabian Stadelmann: Gemäss Fahrplanentwurf werden die Verbindungen von Luzern zum Flughafen Zürich und die Weiterfahrt Richtung Ostschweiz gekappt. Ich gehe vor allem auf die Frage 6 ein. Gemäss der Anfrage von Thomas Kummer über die Erhöhung der Flugbewegungen ab dem privaten Heliport Pfaffnau sollen Flüge mit touristischen Zielen gestrichen werden. Aber für Touristen, die mit dem Flieger in die Schweiz und weiter in die

Innerschweiz reisen, scheint man es mit den Klimaschutzzielen und der Lärmbelastung nicht so genau zu nehmen. Die Touristen sind aber eine gute Einnahmequelle und deshalb sehr wichtig. Man kann halt nicht alles haben.

Sarah Bühler-Häfliger: Aufgrund von Bauarbeiten wird die trinationale Zugverbindung Frankfurt–Mailand mit dem neuen Fahrplan nicht mehr über Luzern in den Süden geleitet, sondern neu über Zürich. Zudem wird die direkte Zugverbindung von Luzern zum Flughafen Zürich und in die Ostschweiz gestrichen. Mit dieser Verschlechterung des öV-Angebots entsteht für den Wirtschafts- und Tourismusraum Zentralschweiz ein gewichtiger Nachteil. Ein schneller und praktischer Zug nach Zürich ist für uns Luzernerinnen und Luzerner zentral. In der anderen Richtung ist ein zügiger und direkter Transfer vom Flughafen in unsere Tourismusgebiete matchentscheidend. Gemäss dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik ist es ein erklärtes Ziel des Kantons Luzern, bis 2050 den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken. Eine vermehrte Verlagerung der Mobilität auf den öV wäre ein probates Mittel, um dieses Ziel zu erreichen. Doch mit der Verschlechterung des Angebots und der Komforteinbusse werden die Menschen geradezu gedrängt, das Auto zu benutzen. Der Regierungsrat und der Verkehrsverbund Luzern (VVL) haben sich bei der SBB eingesetzt, doch vorläufig wurde für die Zentralschweiz keine Lösung gefunden. Die Kapazitätsengpässe des Luzerner Bahnhofs führen offenbar dazu, dass der Verkehrsknoten Luzern und damit die ganze Zentralschweiz von der SBB abgehängt und die Schwerpunkte des Verkehrs anderswo gesetzt werden. Wir haben noch eine Chance. Die Verkehrskapazität des Kantons kann mit dem geplanten Durchgangsbahnhof erhöht und somit attraktiver werden für nationale und internationale öV-Angebote. Doch hier geht es nicht nur um den Kanton Luzern, sondern alle Zentralschweizer Kantone sind von einem gut funktionierenden Zentralschweizer Bahnhof abhängig. Es stellt sich die Frage, ob die Zusammenarbeit zwischen den Zentralschweizer Standesvertretungen bisher genügend war und ob unsere Stimmen in Bundesbern wirklich gehört werden. Wurden Alternativen zur Überbrückung der Zeit, bis der Durchgangsbahnhof in Betrieb genommen wird, ernsthaft geprüft? Als Fazit lässt sich festhalten, dass wir vermehrt auf die Zusammenarbeit zwischen den Zentralschweizer Kantonen achten müssen, um unsere Anliegen gemeinsam und stark vorzubringen.

Franziska Rölli: Trotz umfangreichen Anstrengungen der Regierung muss der Kanton im nächsten Jahr eine schmerzhaft Verschlechterung des Fahrplans in Kauf nehmen. Damit das Versprechen, dass das nur eine vorübergehende Verschlechterung ist, auch wirklich so bleiben, wird es noch weiteres Lobbying brauchen. Dabei ist es wichtig, dass wir als Kanton geeint auftreten. In diesem Sinn möchte die GLP-Fraktion dem Regierungsrat ihre volle Unterstützung in zusichern.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Einmal mehr wird eine Bahnverbindung auf Kosten von Luzern abgebaut. Darüber haben wir uns sehr geärgert. Die Regierung und der VVL haben das der SBB mit aller Deutlichkeit mitgeteilt. Wir haben auch Alternativen und Ersatzmöglichkeiten gefordert, leider erfolglos, da das aus betrieblichen Gründen nicht möglich ist. So bleibt uns letztlich nichts anderes übrig, als diese Kröte befristet zu schlucken. Wir müssen auch zur Kenntnis nehmen, dass die Infrastruktur am Knotenpunkt Luzern veraltet ist. Seit über 50 Jahren wurden keine wesentlichen Ausbauarbeiten mehr vorgenommen. Wir haben zwei Gleise und einen Sackbahnhof. Es ist nicht attraktiv, in einen Sackbahnhof ein- und auszufahren. Das trifft leider auch für die internationalen Verbindungen zu. Deshalb wurde unser Angebot nicht besser, sondern im Vergleich zum Rest der Schweiz sogar schlechter. Deshalb brauchen wir den Durchgangsbahnhof dringend. Sie alle werden sicher die Petition unterzeichnen, und wir haben heute ein gemeinsames Foto aufgenommen. Der Durchgangsbahnhof ist nicht nur

für die Bahnkunden eminent wichtig, sondern auch für diejenigen, die sich auf der Strasse bewegen. Nur so können wir unsere Mobilitätsziele erreichen. So können wir auch die Klimaziele erreichen und vor allem als Standort für die Wirtschaft und den Tourismus usw. attraktiv bleiben. Der Durchgangsbahnhof ist nicht einfach ein öV-Projekt, sondern ein Standortförderungsprojekt und ein Mittel, um den Erhalt unserer Standortqualität zu sichern. In diesem Sinn müssen wir auf allen Ebenen kämpfen. Ich war heute Morgen mit dem Vorstand der öV-Direktoren in Bern, und wir haben uns mit Bundesrat Albert Rösti ausgetauscht. Heute Abend werde ich nochmals nach Bern gehen und am Donnerstagabend und am Freitag entsprechend für den Durchgangsbahnhof und den öV weibel. Die gesamte Regierung ist intensiv mit dieser Frage beschäftigt, aber es braucht uns alle. Deshalb bin ich dankbar für Ihre Unterstützung.