



Regierungsrat

Luzern, 6. April 2023

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 1000

Nummer: A 1000
Protokoll-Nr.: 380
Eröffnet: 24.10.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Krummenacher-Feer Marlis und Mit. über die geplante SBB-Abstellanlage in Dierikon

Zu Frage 1: Wäre eine dezentrale Parkierung der Züge auf bereits bestehenden Anlagen möglich?

Dezentral vorhandene Abstellmöglichkeiten werden gemäss SBB bereits heute genutzt – nicht nur für SBB Personenverkehr, sondern auch für Cargo-Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Instandhaltung der SBB. Diese Gleise können nicht einer neuen Nutzung zugeführt werden, ohne dass für die bestehende Nutzung ein Ersatz geschaffen wird. Der im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) angestrebte Angebotsausbau wird mehr Züge ins System bringen, diese müssen ebenfalls an geeigneten Standorten abgestellt werden können. Dazu sind neue Abstellanlagen notwendig.

Zu Frage 2: Könnte die Anlage auch in Etappen oder in kleinerem Umfang gebaut werden?

Sobald die Realisierung des DBL mit einem konkreten Angebotskonzept durch das Parlament beschlossen wird, wird die SBB die Dimensionierung und eine allfällige Etappierung der Abstellanlage in Dierikon prüfen. Es soll nur so viel wie unbedingt nötig gebaut werden.

Zu Frage 3: Werden am Bahnhof Luzern die Gleise des Abstellbahnhofes zurückgebaut und nicht weiterhin auch dafür genutzt?

Im Zentrum von Luzern werden weiterhin Abstellgleise bleiben. Die Zentralbahn (Meterspur) wird beispielsweise nach wie vor neben dem Bahnhof abstellen. Sobald der ganze Durchgangsbahnhof in Betrieb ist, wird ein Teil der Normalspur-Züge auf direktem Weg via Dreilinden-, bzw. Neustadttunnel den Tiefbahnhof erreichen. Andere Züge werden hingegen nach wie vor den Hallenbahnhof anfahren. Welche, ist heute noch nicht definiert. Für den Betrieb sind somit weiterhin oberirdische Abstellgleise notwendig. Weiter muss langfristig bekannt sein, wo die Züge in der Zentralschweiz in Stand gesetzt werden, welcher Güterverkehr in Luzern abgewickelt werden soll und von wo aus die Bauzüge in der Region operieren werden. Nach diesen Entscheidungen kann gemäss Aussage der SBB definitiv ausgewiesen werden, welche Anlagenteile in Luzern noch benötigt und welche zurückgebaut werden.

Zu Frage 4: Darf auf der geplanten neuen Abstellanlage nur parkiert werden, oder werden auch Unterhaltsarbeiten an den Zügen gemacht?

Gemäss Aussage SBB wird die Abstellanlage Dierikon in erster Linie zum Abstellen der Züge erstellt. Die abgestellten Züge werden in Dierikon auch innen gereinigt. Inwiefern auch einfache Aussenarbeiten durchgeführt würden, wie zum Beispiel Aussenreinigung oder Komponenten auswechseln, ist noch nicht definiert.

Zu Frage 5: Gibt es neue Berechnungsgrundlagen, welchen Bedarf an Gleisen die SBB in Zukunft hat? Wie sehen diese aus? Die zugrunde gelegten Zahlen bei der Planung der Transportkapazitäten stammen aus der Zeit vor Corona. Gibt es Updates, weil sich das Kundenverhalten der SBB geändert hat (Homeoffice usw.)?

Die Grundlagen zum Mobilitätsverhalten werden laufend durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Bundesamt für Verkehr (BAV) berechnet und aktualisiert. SBB Personenverkehr verwendet nach eigenen Angaben diese Grundlagen, um die Nachfrage im Regional- und Fernverkehr zu berechnen. Daraus wird der Rollmaterialbedarf abgeleitet, was wiederum den Bedarf an Abstellgleisen definiert. Aktuell geht das ARE in der Verkehrsperspektive 2050 von einem generellen Verkehrswachstum von 11 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 2017 aus. Der Anteil des öV steigt in dieser Prognose von 21 auf 24 Prozent der Gesamtverkehrsleistung.

Zu Frage 6: Wie tief kann eine solche Anlage in den Boden verlegt werden?

Der Standort Dierikon befindet sich in einem Gewässerschutzbereich A_U (der Bereich A_U umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer und die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete). Dieser ist als Instrument des flächendeckenden, ressourcenorientierten Grundwasserschutzes gleichermaßen auf den quantitativen wie auf den qualitativen Grundwasserschutz ausgerichtet. Im Perimeter des in Frage kommenden Standorts ist gemäss SBB ein Grundwasservorkommen nachgewiesen. Einbauten in einen Grundwasserleiter dürfen Speichervolumen und Durchfluss nicht wesentlich und dauernd beeinträchtigen (vgl. Art. 43 Abs. 4 des Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer).

Faktisch dürfen laut SBB solche Bereiche baulich höchstens geringfügig tangiert werden. Dies bedeutet, dass eine Verlegung in den Boden und somit in den Grundwasserleiter angesichts der erforderlichen Dimension als nicht genehmigungsfähig erachtet wird. Zudem ist nach Aussagen der SBB eine Absenkung der Abstellanlage aus bahnbetrieblichen Gründen nicht möglich: Züge, welche auf einer Rampe die Stammstrecke erreichen müssten, können aufgrund der Steigung nicht auf die notwendige Mindestgeschwindigkeit beschleunigen. Weiter würde ein allfälliges Rampenbauwerk zusätzlichen Platz beanspruchen, was unnötige Abbrüche und Landbeanspruchung bedeuten würde.

Zu Frage 7: Gibt es in der Schweiz weitere Abstellanlagen oder ähnliche Projekte? Wo sind diese? Wie ist die Akzeptanz der Anwohner?

Schweizweit sind zahlreiche Abstellanlagen vorhanden. Die SBB verweist hier auf ein Beispiel in Lausanne. Die Abstellanlagen liegt im Stadtteil Florimont Chissiez und neben dem Quartier Montchoisi (vgl. Bild nachfolgend). Weitere Abstellanlagen für Personenverkehrszüge mit ähnlicher Grösse befinden sich laut SBB in Romanshorn, Sargans, Brig, Biasca, und in Brugg. Deutlich grössere Anlagen befinden sich in Basel und Zürich.

Gemäss Aussagen der SBB ist die Akzeptanz für bereits bestehende Abstellanlagen generell hoch. Die Umsetzung von neuen Abstellanlagen ist anspruchsvoller. Dem Kanton ist es ein Anliegen, gemeinsam mit der SBB die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner bestmöglich zu informieren und im Rahmen der Möglichkeiten gute Lösungen zu suchen. Bereits im

September 2021 wurde eine Informationsveranstaltung vor Ort durchgeführt. Es ist im Interesse des Kantons, dass nur das Minimum an Abstellgleisen gebaut werden.



Abbildung 1 Abstellanlagen im Stadtteil Florimont Chissiez, Lausanne

Zu Frage 8: Die direkte Abhängigkeit «der DBL mache eine 13-gleisige Abstellanlage in Diekirch nötig» wird oft in Frage gestellt. Der ursächliche Zusammenhang beider Vorhaben wird bezweifelt. Die Abstellanlage an einem zentralen Ort ist einfacher und günstiger, aber nicht zwingend nötig. Werden alternative Varianten geprüft? Gibt es dazu Zahlen und Auswertungen?

Die Einbindung des DBL macht eine Abstellung im bestehenden Bahnhof Luzern im grösseren Rahmen unmöglich. Aufgrund der Tatsache, dass mit dem DBL bzw. dem damit möglichen Angebotsausbau der Abstellbedarf zunimmt und die heutigen, oberirdisch im Bahnhof liegenden Abstellgleise nicht mehr oder nur via Wende in Ebikon oder Luzern Nord (z. B. Emmenbrücke) erreicht werden, benötigt es eine neue Anlage mit entsprechender Dimension. Heute vorhandene, dezentrale Gleisanlagen bzw. einzelne Abstellgleise (z. B. Sursee, Gisikon-Root, Rotkreuz, Arth-Goldau) sind gemäss Aussage der SBB bereits sehr gut ausgelastet – nicht nur durch SBB Personenverkehr, sondern auch durch Cargo Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie durch die Unterhaltsdienste der SBB oder SOB Infrastruktur. Diese Gleise können nicht als Kompensation für den Wegfall der Gleise im Bahnhof Luzern verwendet werden. Ein Ausbau der Abstellgleise an den genannten Bahnhöfen auf eine Dimension, welche für den Horizont DBL benötigt wird, ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich und aufgrund der fahrplantechnischen, geografischen und bahntechnischen Kriterien nicht zielführend. Um die volle Leistungsfähigkeit des DBL garantieren zu können, werden entsprechende Abstellkapazitäten ausserhalb des Bahnhofs Luzern benötigt. Dabei ist auch entsprechend zwischen Abstellungen in der Nacht und Abstellungen tagsüber zu unterscheiden. In der Nacht verkehren praktisch keine Züge: Der Abstellbedarf ist deutlich grösser. Die zwischen Mitternacht und dem Betriebsbeginn am Morgen für Abstellungen nutzbaren Gleise im Tiefbahnhof Luzern und oberirdischen Hallengleise sind nicht ausreichend. Tagsüber kann diese Abstellkapazität nicht genutzt werden.

Die SBB hat verschiedene Standorte für die Abstellanlage im Zusammenhang mit dem DBL geprüft. Dabei hat sie die Standorte nach fahrplantechnischen, geografischen und bahntechnischen Aspekten untersucht und bewertet. Das Rontal hat in dieser Bewertung am besten abgeschnitten, insbesondere aufgrund der Erreichbarkeit, des verkehrlichen Nutzens (attraktives, flexibles und stabiles Angebot, Nähe zum Tiefbahnhof), des Umfelds (insb. Anpassungen an Infrastruktur Dritter) und der Realisierbarkeit (Betroffenheit Anwohnende und Impact auf Umwelt). Die weiteren Korridore (Richtung Luzern West, Luzern Nord, Richtung Küssnacht a. R.) schneiden gemäss diesen Analysen insgesamt deutlich schlechter ab als das Rontal, da die freiwerdenden Kapazitäten am Gütsch für einen Angebotsausbau in Richtung

Wolhusen, Sursee, Hochdorf und Küssnacht verwendet werden. Ansonsten wäre ein Angebotsausbau für diese Korridore eingeschränkt, damit die benötigten Zu- und Wegstelfahrten von/zur Abstellanlage realisiert werden können. Deshalb vertiefte die SBB das Rontal in einer weiteren Studie, wobei der Standort Dierikon als Bestvariante ausgewiesen wurde.

Zu Frage 9: Wird eine Einhausung der Abstellanlage ebenfalls geprüft, um Lärm- und Lichtimmissionen zu verringern? Die Migros Dierikon hat in der Anlieferung eine Halle mit vier Gleisen.

Die Erfahrung der SBB aus den bereits existierenden Abstellanlagen und erste groben Abschätzungen durch das Projekt zeigen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Lärm- und Lichtgrenzwerte auch ohne Einhausung erfüllt werden. Das Thema Lärm und Licht wird in der Projektierung durch entsprechende Experten begleitet.

Zu Frage 10: Eine Einhausung würde eine Dachfläche für Solar ermöglichen. Könnte die Abstellanlage zusätzlich mit einer Photovoltaikanlage überdacht werden? Wird dies geprüft?

Die Studie der SBB für die Abstellanlage in Dierikon wurde im Jahr 2020 abgeschlossen. Eine Ergänzung der Abstellanlage mit einer Photovoltaikanlage ist sowohl aus Sicht Kanton wie auch aus Sicht SBB sehr prüfenswert und entspricht sowohl der Energiestrategie des Kanton Luzerns als auch der SBB.

Zu Frage 11: Im Rontal wird die Sanierung der Ron und der Velo-Highway entlang der Ron geplant. Mit Aufenthaltsflächen, Renaturierung, Velowegen usw. Wie greifen diese Projekte ineinander?

Die beiden Nachbarprojekte sind der SBB bekannt und wurden von ihr bereits in der Studie mitbetrachtet. Die Perimeter der beiden Projekte (SBB Abstellanlage und Wasserbauprojekt Ron) überschneiden sich nicht. Das Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojekt Ron erstreckt sich von der Brücke Neuhaltenring (Buchrain-Ebikon) bis zur Mündung in die Reuss (Root). Synergien für den Ausbau liessen sich auch deshalb nicht nutzen, da das Wasserbauprojekt voraussichtlich bis Ende 2024 gebaut sein wird. Es besteht jedoch ein guter Austausch zwischen der SBB und der Abteilung Naturgefahren des Kanton Luzerns. Auch bezüglich des Projekts Gleisweg besteht ein Kontakt. Die «Veloroute Gleisweg» könnte gemäss SBB bis zum Baustart der Abstellanlage entlang der Gleise verkehren. Anschliessend gibt es andere Möglichkeiten für die Velo-Highway-Linienführung, z.B. entlang der Ron.

Zu Frage 12: Wurden Themen wie «Vernichtung von Fruchtfolgeflächen», «Wahrung der Biodiversität», «Vernichtung Naherholungsgebiet», «massiver Eingriff in die Natur» und «Gefährdung/Vernichtung des Wildtierbestandes» mit den diversen Fachgruppen und Betroffenen geprüft, und können diese mit dem Projekt in Einklang gebracht werden?

Diese Themen wurden im Rahmen des Vorprojekts der SBB durch SBB-interne Fachexperten Umwelt in einer Studie zu «Auswirkungen auf die Umwelt» analysiert. Die Ergebnisse dieser Abklärungen haben massgeblich zur Standortwahl beigetragen. In der nächsten Projektphase wird, unter der Federführung des SBB Fachbereichs Umwelt, der Umgang mit diesen Themen vertieft. Aus heutiger Sicht ist das Vorhaben gemäss SBB UVP-pflichtig (Art. 2 Abs. 1 und Anh. Ziff. 12.2 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung). Die Abklärungen über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt richten sich nach der Checkliste Umwelt (BAV/BAFU Oktober 2010) und den dort genannten weiteren Richtlinien, Normen und Grundlagen sowie nach dem UVP-Handbuch (BAFU 2009).

Zu Frage 13: Eine grosse Fruchtfolgefläche geht verloren, wie wird diese kompensiert?

Die Kompensation der beanspruchten Flächen stellt eine umweltrechtliche Voraussetzung dar und erfolgt grundsätzlich unter Berücksichtigung der massgeblichen Vorgaben von Bund und Kanton Luzern. Die SBB beabsichtigt gegenwärtig eine Kompensation durch Terrainveränderung zum Zweck der Bodenverbesserung. Die konkrete Vorgehensweise wird Gegenstand der Umweltbeurteilung sein, welche im Rahmen der weiteren Projektierung vorgenommen wird. Der Kanton Luzern hat 91 Gebiete ausgewiesen, welche sich für eine Kompensation mittels Bodenverbesserung eignen.

Zu Frage 14: Für die Stadt Luzern entstehen grosse, bebaubare Flächen, wenn die momentan dort genutzten Abstellgleise rückgebaut werden. Dies ergibt für die Stadt einen enormen Mehrwert. Welche Projekte sind auf der freiwerdenden Fläche geplant? Gibt es daraus Kompensationszahlungen an die betroffenen Rontaler Gemeinden sowie die Landeigentümer?

Für die freiwerdenden Flächen im Eigentum der SBB liegen gemäss SBB noch keine konkreten Projekte vor, da diese frühestens ein paar Jahre nach Inbetriebnahme des ganzen Durchgangsbahnhofs städtebaulich entwickelt werden können. Das Eisenbahngesetz schreibt vor, dass die betroffenen Landeigentümerinnen und -eigentümer in Dierikon über das jeweilige Projekt voll entschädigt werden, unabhängig von den freiwerdenden Flächen im Zentrum von Luzern. Dies wird selbstverständlich entsprechend erfüllt.

Zu beachten ist, dass mit dem DBL neben Lasten vor allem auch ein hoher Nutzen für das Rontal – beispielsweise durch deutliche Angebotsverbesserungen – verbunden ist. Das Rontal ist eine wichtige und stark wachsende Region im Kanton Luzern. Immer mehr Menschen werden Mobilität beanspruchen. Das Rontal profitiert daher dank des Durchgangsbahnhofs und der Durchbindung stark von einem dichteren Takt, kürzeren Fahrzeiten und neuen Direktverbindungen. Angebotsziel des Kantons Luzern im Horizont Durchgangsbahnhof ist ein Viertelstundentakt der S-Bahn Richtung Rotkreuz mit Halt an allen Bahnhöfen, ein Viertelstundentakt von Interregio/Regioexpress-Zügen Richtung Zürich mit Halt in Ebikon und Rotkreuz, sowie ein Halbstundentakt von Intercity-Zügen nach Zürich ohne Halt im Rontal. Der Kanton Luzern und die Planungsregion Zentralschweiz werden diese Anliegen in der nationalen Planung zu den nächsten Ausbausritten der Bahninfrastruktur einbringen. Wie letztlich das Bahnangebot genau aussieht, wird das Angebotskonzept des Bundes zeigen, das schweizweit abgestimmt werden muss und die zahlreichen Ansprüche zu berücksichtigen hat.