



Regierungsrat

Luzern, 13. Oktober 2015

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT**P 28**

Nummer: P 28
Eröffnet: 14.09.2015 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 13.10.2015 / Ablehnung
Protokoll-Nr.: 1179

Postulat Müller Guido und Mit. über eine zeitnahe Realisierung des Doppelspurausbaus Rotsee und Planung einer Direktverbindung Rotsee – Bahnhof Emmenbrücke**A. Wortlaut des Postulats**

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen zeitnahen Realisierungsplan für das durch den Bund genehmigte Projekt des Doppelspurausbaus am Rotsee vorzulegen. Es sollen auch allfällige Kombinationsmöglichkeiten mit dem Bypass Nord und der damit verbundenen Realisierung einer Fluhmühle-Brücke geprüft werden. Dadurch könnte eine entlastende Direktverbindung nach Emmenbrücke/Sursee umgesetzt werden.

Begründung:

Der Zeitplan für eine mögliche Realisierung eines Durchgangsbahnhofes Luzern und den damit verbundenen, dringlich erforderlichen Kapazitätsausbau der Bahn Richtung Zug/Zürich liegt in weiter Ferne. Die Züge Richtung Zug/Zürich sind in den Stosszeiten mehr als gut ausgelastet, und der bisher geltende Halbstundentakt der S-Bahn genügt schon dem heutigen Bedarf nicht mehr.

Mit der Eröffnung der «Mall of Switzerland» im 2017 werden die jetzt schon überlasteten Strassenkapazitäten im Rontal zusätzlich belastet. In Rotkreuz wird 2016 die neue Abteilung Informatik der Hochschule Luzern mit bald 1000 Studierenden eröffnet, was ebenfalls schnell zusätzlichen Pendlerverkehr generieren wird.

Um den wirtschaftlichen Aufschwung des Kantons Luzern nicht mit Kapazitätsmängeln abzuwürgen, ist dringendes Handeln angesagt. Die S-Bahn-Kapazitäten sind entscheidend zu erhöhen.

Anlässlich der Eröffnung der Zentralbahnstation Messe Luzern führte Bundesrätin Doris Leuthard aus, dass für das nächste grössere, realistische Bahnprojekt im Raum Luzern, für den Doppelspurausbau am Rotsee, die finanziellen Mittel reserviert sind und abgerufen werden könnten.

Eine Ergänzung dieses Projekts mit einer Schlaufe nach Emmenbrücke sollte zusätzlich realisiert werden. Schon heute fährt die S-Bahn mit Reisenden von Sursee, ohne im Bahnhof Luzern umsteigen zu müssen, nach Zug/Zürich und reduziert dadurch die Kapazität des Verkehrsknotens Luzern unnötig.

Müller Guido
Omlin Marcel
Camenisch Räto B.
Thalmann-Bieri Vroni
Troxler Jost

Winiger Fredy
Keller Daniel
Müller Pius
Furrer-Britschgi Nadia
Gisler Franz

Haller Dieter
Arnold Robi
Knecht Willi
Grüter Franz

Steiner Bernhard
Lang Barbara
Bossart Rolf

B. Begründung Antrag Regierungsrat

Der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern kommt an seine Kapazitätsgrenzen. Das Bevölkerungswachstum und das gesteigerte Mobilitätsbedürfnis führten in den letzten Jahren zu einem Ausbau im öffentlichen Verkehr. In den kommenden Jahren kann das Wachstum nur noch mit verschiedenen kleineren Einzelmassnahmen aufgefangen werden. Dies hat nicht nur lokale, sondern auch regionale und nationale Folgen. Namentlich können die Verbindungen in die Regionen und in die Nachbarkantone nicht erweitert werden.

Die Verkehrsstrategie des Kantons Luzern setzt auf einen gleichzeitigen Ausbau der Strassen- und der Schieneninfrastruktur. 2009 gaben Ihr Rat und die Luzerner Stimmbevölkerung dem Regierungsrat den Auftrag, ein Vorprojekt für einen Tiefbahnhof auszuarbeiten. In einem zweistufigen Variantenstudium wurden über 30 Varianten untersucht. Sechs Varianten wurden einer eingehenden Prüfung unterzogen. Dabei stellte sich die Variante Durchgangsbahnhof Luzern mit einem Tunnel ab Ebikon, einem unterirdischen Bahnhof mit vier Gleisen und einem Tunnel unter der Neustadt als Bestvariante heraus. Eine Nutzenstudie unterstreicht dies: Der Durchgangsbahnhof Luzern überzeugt mit einem lokalen, regionalen und nationalen Nutzen. Kürzere Reise- und Umsteigezeiten, intensivere Fahrplankonzepte in alle Richtungen und ein ausgebautes Angebot im öffentlichen Verkehr werden ermöglicht. Hinzu kommen zahlreiche wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten. Wir zeigen das so auch in unserem Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern an Ihren Rat vom 8. September 2015 auf.

Im Postulat angesprochen wird die im Vorprojekt bereits untersuchte Variante „N1, Luzern Nord mit Spange Reussbühl“. Bei dieser Variante wird das Angebot nach Luzern nur so weit verdichtet, als keine zusätzliche Infrastruktur zwischen Fluhmühle und Luzern notwendig wird. Zusätzlich kann eine Tangentialverbindung Zug–Ebikon–Emmenbrücke–Sursee angeboten werden. Die Variante umfasst den Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke, die Spange Reussbühl, eine Doppelspur Rotsee sowie ein drittes und viertes Gleis westlich von Ebikon und den Ausbau des Bahnhofs Ebikon.

Im Variantenvergleich konnte die Variante gegen die Bestvariante Durchgangsbahnhof Luzern nicht bestehen. Folgende Übersicht zeigt die Gründe dafür auf (vgl. auch Planungsbericht Durchgangsbahnhof, Seite 18 f.):

- Eine Umfahrung von Luzern durch die Fernverkehrslinien ist nicht marktfähig. Die Analyse der Verkehrsströme hat gezeigt, dass zwischen 70 und 90 Prozent der Kundinnen und Kunden im Zulauf auf Luzern Quelle und/oder Ziel ihrer Reise in der Stadt Luzern haben. Auch mit einer Aufwertung der Subzentren bleibt das Ziel Stadt Luzern dominierend. Eine Umfahrung von Luzern würde somit deutlich mehr Verlierer als Gewinner generieren. Es sind ausserdem keine Fernverkehrsrelationen erkennbar, die ein so grosses Potenzial hätten, dass eine zusätzliche Fernverkehrslinie via Spange Reussbühl realisiert werden könnte.
- Der verkehrliche Nutzen ergibt sich somit ausschliesslich aus der Verbindung der beiden Hauptverkehrsachsen mit der Folge, dass von den vier der vorgesehenen S-Bahnverbindungen im Rontal zwei nach Luzern und zwei weiter nach Emmenbrücke verkehren. Das Hauptzentrum Luzern müsste damit weiter mit dem Halbstundentakt auskommen. Bei der Bestvariante Durchgangsbahnhof bedienen alle vier Verbindungen die Subzentren mit dem Hauptzentrum. Dieser ¼-Stundentakt ist für die öV-Kunden bedeutend attraktiver, als zwei etwas kürzere Direktverbindungen Ebikon–Emmenbrücke.

- Mit der Spange Reussbühl könnten Luzern West, die Zentralbahn und auch Küssnacht aus geografischen Gründen nicht an die Durchmesserlinien anschliessen.
- Erste Angebotskonzepte zeigten, dass die meisten Züge trotz Spange nach Luzern geführt werden müssten. Vor allem der Fernverkehr will die Destination Luzern direkt anfahren, seine Fahrgäste nicht auf Shuttlezüge ab Emmenbrücke in die Stadt umsteigen lassen. Das Fahrgastpotenzial für die Übereckbeziehung kann mit zwei stündlichen S-Bahnen abgedeckt werden (z.B. Sursee–Rotkreuz). Der Infrastrukturaufwand nur für diese beiden Züge scheint fragwürdig, er löst zudem die Engpässe im Zulauf Luzern nicht.
- Die Spange Reussbühl ist ein schwieriges Bauwerk. So sind im Gebiet Fluhmühle diverse Randbedingungen gegeben, namentlich die Abzweiger nach Bern und Zürich, die Reuss, die Autobahn A2 mit der Ausfahrt Lochhof (welche mit dem Bypass/Spange Nord um eine Brücke Fluhmühle–Lochhof ergänzt wird), die Kantonsstrasse und die engen topografischen Verhältnisse mit steilen Böschungen. Ähnliche Tangentialangebote sind in der Schweiz, selbst im Raum Zürich, kaum mehr vorhanden.
- Mit einem Ausbau am Rotsee wird direkt in ein wichtiges Naturschutzgebiet eingegriffen und im Gebiet Rotsee–Sedel–Friedetal eine Entwicklung angestossen, die den raumplanerischen Stossrichtungen des kantonalen Richtplans grundlegend zuwiderläuft. Ein solcher Ausbau beansprucht überdies erhebliche Flächen, auszugehen ist von einem Landbedarf zwischen 3 und 4 Hektaren. Mit Blick auf die Beeinträchtigung der Landschaft, die Umweltauswirkungen und den Landverbrauch ist mit langwierigen Einsprache- und Beschwerdeverfahren und auch einem erheblichen Realisierungsrisiko zu rechnen.

Auch wenn also die im Postulat geforderte Ausbauvariante aus den angeführten Gründen und gemäss unseren Ausführungen im Planungsbericht Durchgangsbahnhof nicht weiter zu verfolgen ist, trifft es zu, dass die Züge Richtung Zug/Zürich zu den Stosszeiten mehr als gut ausgelastet sind. Der bisher geltende ½-Studentakt der S-Bahn genügt dem heutigen Bedarf noch knapp. Daher sind im öV-Bericht 2014 bis 2017 zur Schlüsselmasnahme Durchgangsbahnhof Luzern auch aufwärtskompatible Mittelfristmassnahmen geplant. Durch eine Produktdifferenzierung sind im Angebotskonzept „Mittelfristangebot Bahn 2025“ zusätzlich zu den heutigen IR-Zügen und der bestehenden S-Bahn neue Regionalexpresszüge geplant. Die dazu nötigen aufwärtskompatiblen Infrastrukturmassnahmen sind jedoch durch das neu zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) zu realisieren.

Zudem hat die Achse Zürich–Zug–Luzern–Sursee tatsächlich eine bedeutende Entwicklung hinter und vor allem noch vor sich. Die im Postulat erwähnten Bautätigkeiten sind im Richtplan ausgewiesen und werden im Agglomerationsprogramm Luzern entsprechend verkehrsträgerübergreifend geplant.

Auch trifft es zu, dass bereits heute die S-Bahn mit Reisenden von Sursee betrieblich mit der S-Bahn nach Baar durchgebunden ist. Auf Dezember 2015 hin wird die heutige S18 in S1 umgetauft, damit der Kunde die neue S1 Sursee-Luzern-Baar als eine einheitliche Durchmesserlinie wahrnehmen kann. Wie erwähnt bedient diese S-Bahn aber das Hauptzentrum Luzern, wo viele Ein- und Aussteiger zu verzeichnen sind. Durchfahrende Fahrgäste sind heute in der Minderzahl, werden aber vermehrt profitieren, wenn der Durchgangsbahnhof die heute nötige Rückfahrt zur Fluhmühle überflüssig macht und Ebikon rasch via Tunnel von Luzern aus erreicht werden kann. In jedem Fall aber bleibt das Hauptzentrum die wichtigste Destination im Raum Luzern.

Seit der Annahme der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) in der Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 liegt die Verantwortung für den Bau von Infrastrukturen neu beim Bund. Mit der neuen Gesetzgebung wird dem zuständigen eidgenössischen Parlament gestützt auf festgelegte Kriterien periodisch ein nächstes Ausbauprogramm zum Beschluss vorgelegt. Finanzmittel für einen Rotseeausbau sind beim Bund keine reserviert. Wie wir in unserem Planungsbericht Durchgangsbahnhof aufzeigen, kann der Kanton den Zeitplan für eine mögliche Realisierung der Bestvariante Durchgangsbahnhof

Luzern beeinflussen, indem er die Infrastrukturen – wie im Eisenbahngesetz des Bundes vorgesehen – vorfinanziert. Ziel ist, dass der Durchgangsbahnhof Luzern als zu realisierende Massnahme in den Ausbauschnitt 2030 aufgenommen wird.

Zusammenfassend halten wir fest, dass in jedem Fall – auch gestützt auf die Ergebnisse des im Planungsbericht Durchgangsbahnhof aufgezeigten Variantenstudiums – die Bestvariante Durchgangsbahnhof Luzern inklusive dem aufwärtskompatiblen Mittelfristangebot Bahn 2025 weiter zu verfolgen ist. Der Durchgangsbahnhof bringt dem Kanton Luzern und der Zentralschweiz unter verkehrlichen, wirtschaftlichen, raumplanerischen und ökologischen Gesichtspunkten den höchsten Nutzen. Wir beantragen deshalb die Ablehnung des Postulats.