

Luzern, 2. Juli 2024

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT**P 116**

Nummer: P 116
Eröffnet: 04.12.2023 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 02.07.2024 / Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 761

Postulat Rüttimann Daniel und Mit. über die Mobilitätsentwicklung im Luzerner Seetal mit konstruktiver und frühzeitiger Kooperation von SBB und Verkehrsverbund Luzern

Die Gemeinde Hochdorf mit rund 10'000 Einwohnern ist ein wichtiges regionales Zentrum im Seetal und mit dem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Hochdorf / Römerswil im Westen des Ortskerns ein bedeutender Arbeitsplatzstandort. Es liegt verkehrsgünstig am Schnittpunkt der Kantonsstrasse K 16, die in Nord-Süd-Richtung durch das Seetal verläuft, und der K 56, die Hochdorf nach Westen mit dem Autobahnanschluss Sempach verbindet. Eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Regionalzentrum Hochdorf übernimmt neben der Strasse mit den bestehenden Buslinien die Seetalbahn, die Hochdorf im Halbstundentakt mit der Agglomeration Luzern und Lenzburg verbindet.

Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) erarbeitete seit 2020 sukzessive verschiedene Planungsprojekte im Raum Luzern Nordost, um eine optimale Verkehrslösung für die betroffenen Gemeinden (u.a. Hochdorf) zu finden. Für die einzelnen Projekte wählt die Dienststelle vif die jeweils geeignetste Planungsmethode. Die Suche nach der besten Lösung für Umfahrungen wird beispielsweise mit einer «Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)» durchgeführt. Sowohl in Eschenbach als auch in Hochdorf zeigen die Varianten «Null+ / öV» gegenüber den Umfahrungen ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dies nicht nur wegen tieferen Kosten, sondern auch weil weniger Kulturland nötig ist und die Eingriffe in Natur und Landschaft geringer sind. Wesentlich für die Umsetzung der Null+ / öV-Varianten ist der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die Einführung eines Viertelstundentakts auf der Seetalbahn-Linie, wofür die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern erforderlich ist. Sowohl die Null+ / öV-Varianten als auch die bestrangierten Umfahrungsvarianten aus den ZMB werden bei der Erarbeitung des Programms Gesamtmobilität mitgenommen. Darin werden die weiterzuverfolgenden Projekte Aufnahme zu finden haben.

Die Gesamtwirkungen im Seetal können in den einzelnen ZMB jedoch nicht vollständig abgebildet werden. In der Planungssynthese Seetal wurde deshalb untersucht und aufgezeigt, wie die einzelnen Lösungen für die jeweiligen Gemeinden zusammenwirken. Dabei wurde geklärt, ob die Nutzen und Wirkungen für das Seetal insgesamt vergleichbar mit den Ergebnissen der

Einzelplanungen sind oder ob Anpassungen vorgenommen werden sollen. Der Synthesebericht fasst die Ergebnisse zusammen und kommt zum Schluss, dass die ermittelten Varianten auch im Zusammenspiel miteinander funktionieren.

Unter Einbezug aller bisherigen Planungen soll nun in einem Pilotprojekt ein regionales Gesamtmobilitätskonzept für das Seetal erarbeitet werden; dies mit dem Ziel, die Mobilität gesamtheitlich weiterzuentwickeln, also neben Kantonsstrassen und Bahnlinie auch die Gemeindestrassen sowie alle weiteren Mobilitätsarten einzubeziehen. Federführend für diesen Prozess wird der RET Idee Seetal unter aktiver Mitwirkung der Gemeinden und des Kantons sein.

Seit 2016 sichert der Bund gemäss Bundesverfassung und Bahninfrastrukturfondsgesetz den Unterhalt der gesamten Schieneninfrastruktur (inkl. Privatbahnen) und finanziert die von ihm beschlossenen Ausbauprojekte aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kantone leisten jährliche Beiträge in den BIF. Der Bahnausbau (u.a. Gleisbau, Personenunterführungen) und dessen Finanzierung erfolgt somit durch den Bund. Der Zeitpunkt der Planung und Realisierung ist u.a. abhängig von den durch das eidgenössische Parlament beschlossenen Ausbausritten. Aus kantonaler Sicht gilt es in erster Linie alles dafür zu tun, dass die Finanzierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) als Schlüsselinfrastruktur der Luzerner Verkehrspolitik – neben dem Bypass – als Ganzes im nächsten Ausbauschritt (Botschaft 2026) Aufnahme findet. Ausbauten auf den Zulaufstrecken können hingegen frühestens für einen nächsten Ausbauschritt (Botschaft 2030) geprüft werden, da sie namentlich vom Angebotskonzept abhängig sind (vgl. auch Stellungnahme zu [P 867](#)).

Mit Blick auf den im Postulat angesprochenen Ausbau des Bahnhofs Hochdorf ist auch das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) mit einzubeziehen. Der Bahnhof Hochdorf ist gemäss SBB respektive dem [Standbericht](#) «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes an Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen» des Bundesamt für Verkehr BAV bereits für alle autonom und spontan benutzbar. Der Handlungsdruck sowie die finanziellen Möglichkeiten seitens der SBB sind aus den genannten Gründen als gering einzuschätzen.

Hochdorf ist eine regionale Verkehrsdrehscheibe und ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen Bahn und Bus, über welche Bevölkerung und Beschäftigte aus der Region an das Bahnnetz angeschlossen werden. Es ist unbestritten, dass es beim Bahnhof Hochdorf eine neue, gestalterisch ansprechende, kundenfreundliche und betrieblich zweckmässige Anordnung und Gestaltung braucht. Eine auf die Zukunft – d.h. unter Einbezug künftiger Entwicklungen (ESP, Südiareal usw.) – ausgerichtete Verkehrsdrehscheibe etwa mit hindernisfreien Bushaltekannten soll in einem gemeinsamen Prozess unter der Federführung der Gemeinde Hochdorf weiterhin vorangetrieben werden. Unser Rat ist überzeugt, dass der durch die Gemeinde angestossene Planungsprozess für die Entwicklung des Südiareals inkl. Verkehrsdrehscheibe der richtige Weg ist. In die Testplanung des Südiareals sind denn auch die Anforderungen an einen künftigen Bahnhof Hochdorf eingeflossen.

Im öffentlichen Verkehr wird die Seetalbahn ergänzt durch mehrere Buslinien, welche auch Beziehungen auf den Querachsen anbieten. Im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung für den Fahrplan 2025 hat der Verkehrsverbund Luzern (VVL) angekündigt, das diesbezügliche Angebot im Sinne einer sinnvollen Vorleistung auszubauen:

- Linie 110 Hochdorf-Eschenbach-Inwil-Rotkreuz (TransSeetalExpress):
Das Angebot wird zu einem Stundentakt Montag bis Sonntag ausgebaut und die Betriebszeiten abends verlängert. Der Anschluss des Seetals in Richtung Zug-Zürich wird damit verbessert. Die heutigen Verdichtungen zum 30 Minuten Takt in der Hauptverkehrszeit bleiben weiterhin.
- Linie 88 Sempach Station-Rain-Hildisrieden-Hochdorf:
Von Montag bis Samstag entsteht eine neue Frühverbindung ab Hochdorf um 5.32 Uhr und Sempach ab 6.04 Uhr.
- Linie 106 Hitzkirch-Müswangen-Hämikon Berg und Linie 107 Hitzkirch-Aesch-Schongau:
Ausbau/Verbesserungen Wochenendangebot.
- Linie 398 Beinwil am See-Beromünster:
Die Linie verkehrt am Sonntag neu gemäss dem gleichen Fahrplan wie von Montag bis Samstag.
- Linie 399 Beinwil am See-Rickenbach LU-Sursee:
Die Linie verkehrt neu auch am Sonntag.

Im Rahmen der Studie «Bus 2040» ist zudem vorgesehen, eine Buslinie zwischen Hitzkirch und Meisterschwanden einzuführen. Damit würde eine Lücke im öV-Netz geschlossen. Ebenso wird im Rahmen der Erschliessung des Spitals Sursee die Machbarkeit einer direkten Buslinie zwischen Hochdorf und Sursee untersucht.

Im öV besteht im Seetal unbestrittenermassen weiteres Verbesserungspotential. Ebenso ist es aber auch Tatsache, dass der Kostendeckungsgrad der öV-Linien im Seetal tief ist. So wird der Betrieb der Bahnlinie Luzern-Hochdorf-Lenzburg von Bund, VVL und dem Kanton Aargau jährlich mit rund 13,5 Millionen Franken subventioniert. Ein Ausbau des öV-Angebotes ist daher nur schrittweise möglich und bedingt die Unterstützung aller Beteiligten, damit die Nachfrage gesteigert und die bestehenden Angebote besser ausgelastet werden. Gemäss der bereits erwähnten Planungssynthese soll daher der künftige Ausbau des öV-Angebotes mit weitergehenden Massnahmen (z.B. Mobilitätsmanagement) ergänzt werden.

Zusammenfassend halten wir fest, dass der Handlungsbedarf erkannt ist und die übergeordnete Erschliessung des Seetals im Rahmen eines Gesamtmobilitätsansatzes bereits vorangetrieben wird. Ebenso trifft es zu, dass die Weiterentwicklung der Verkehrsdrehscheibe Hochdorf – insbesondere seitens der SBB – aktuell noch zu wenig Beachtung findet. Das Bau-, Umwelt und Wirtschaftsdepartement wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten und unter Einbezug der Region und den Gemeinden weiterhin für eine optimale Zusammenarbeit und Beteiligung aller Partner (inkl. SBB) einsetzen, auch wenn darauf hinzuweisen bleibt, dass die Handlungsoptionen gegenüber der SBB begrenzt sind. Im Sinn dieser Ausführung beantragen wir Ihnen, das Postulat erheblich zu erklären.