



Kantonsrat

Sitzung vom: 25. Januar 2016, vormittags

Protokoll-Nr. 20

Nr. 20

Postulat Müller Guido und Mit. über eine zeitnahe Realisierung des Doppelspurausbaus Rotsee und Planung einer Direktverbindung Rotsee–Bahnhof Emmenbrücke (P 28). Ablehnung

Guido Müller begründet das am 14. September 2015 eröffnete Postulat über eine zeitnahe Realisierung des Doppelspurausbaus Rotsee und Planung einer Direktverbindung Rotsee–Bahnhof Emmenbrücke. Entgegen dem Antrag des Regierungsrates halte er an seinem Postulat fest.

Im Namen des Regierungsrates lehnt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng das Postulat ab. Die schriftliche Begründung lautet wie folgt:

„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 Fahrplankarte in alle Richtungen und ein ausgebauter 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-Bahn-Verbindungen 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 weiterzuverfolgen ist, trifft es zu, dass die Züge Richtung Zug/Zürich zu den Stosszeiten mehr als gut ausgelastet sind. Der bisher geltende ½-Stundentakt der S-Bahn genügt dem heutigen Bedarf noch knapp. Daher sind im öV-Bericht 2014 bis 2017 zur Schlüsselmassnahme 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 Durchmesselinie 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 des aufwärtskompatiblen Mittelfristangebots Bahn 2025 weiterzuverfolgen ist. Der Durchgangsbahnhof bringt dem Kanton Luzern und der Zentralschweiz unter verkehrlichen, wirtschaftlichen, raumplanerischen und ökologischen Gesichtspunkten den höchsten Nutzen.

Wir beantragen Ihnen deshalb die Ablehnung des Postulats."

Guido Müller erklärt, bei seinem Postulat gehe es nicht nur um den Doppelspurausbau am Rotsee, sondern auch um die Prüfung einer Direktverbindung vom Rotsee nach Emmenbrücke. Der Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof Luzern weise einen Mangel auf, wie er bei vielen Planungsberichten vorkomme: Zwar werde aufgelistet, was man gerne hätte und was sinnvoll, notwendig oder dringend erforderlich wäre. Die Fragen über die Finanzierung und die mögliche Realisierung würden dabei aber ausgeklammert. Aus diesen Gründen habe er sein Postulat eingereicht. Eine grosse Mehrheit des Rates stehe hinter der Vision eines Durchgangsbahnhofs. Er wolle dieser Vision nicht im Weg stehen, aber er habe diesbezüglich eine andere Betrachtungsweise. Verschiedene Probleme seien bereits angesprochen worden, etwa das Parkhaus am Bahnhof Luzern. Das Parkhaus werde ersatzlos gestrichen, Alternativen würden keine aufgezeigt. Zudem sei man von den Entscheiden des Bundes abhängig, eine Realisierung komme frühestens 2035 infrage. Es stelle sich deshalb die Frage, ob der Kanton Luzern so lange warten könne. Bereits jetzt wären aber Lösungen gefragt. Im Kanton Luzern finde eine sehr positive wirtschaftliche Entwicklung statt. Dadurch würden zusätzliche Kapazitäten erforderlich, speziell auch auf der Schiene. So solle eine neue Buslinie von Kriens nach Emmenbrücke führen. Der etappenweise Ausbau der Viscose-Stadt mit Wohnungen und dem Busbahnhof werde in den nächsten Jahren zu einem weiteren Kapazitätsbedarf führen. Im nächsten Jahr werde die Mall of Switzerland in Ebikon eröffnet, aber bereits heute sei man bei dieser Zufahrt an die Kapazitätsgrenzen gelangt, was tägliche Staumeldungen und überfüllte Busse bestätigen würden. Bei der S-Bahn sei es das Gleiche, da diese nur im Halbstundentakt verkehren könne. Der Kanton Luzern müsse das Heft selber in die Hand nehmen, damit seine positive wirtschaftliche Entwicklung nicht aufs Spiel gesetzt werde. Könne dieser positive Trend nicht weitergeführt werden, müsse man damit rechnen, dass Unternehmungen den Kanton Luzern verlassen würden. In Bundesbern sei es längst bekannt, dass die Touristen mit dem Car und nicht mit dem Zug anreisen würden. Deshalb müsse man die Kapazitäten auf die wirtschaftliche Entwicklung ausrichten und nicht auf die Touristen.

Jürg Meyer lehnt das Postulat im Namen der CVP-Fraktion ab. Die CVP unterstütze einen Ausbau der S-Bahn und teile die Meinung, dass der S-Bahn-Takt weder den heutigen noch den zukünftigen Bedürfnissen genüge. Das gelte nicht nur für Ebikon, sondern auch für Emmenbrücke. Zu einer Verbesserung der Situation seien zeitnahe Einzelmassnahmen notwendig, sei es über die Regionalexpresszüge oder durch zusätzliche Halte. Die im Postulat verlangte Umfahrung von Luzern sei nicht kundenfreundlich. Entsprechende Analysen zeigten, dass der überwiegende Anteil der Kundinnen und Kunden aus Luzern komme oder Luzern als Reiseziel habe. Die Umfahrung von Luzern mit einer Tangentiallinie würde sowohl in Ebikon wie auch in Emmenbrücke mehr Verlierer als Gewinner generieren. Bei der Variante Durchgangsbahnhof würden stündlich vier S-Bahn-Verbindungen vom Rontal ins Hauptzentrum geführt. Mit der Variante Umfahrung wären es lediglich zwei nach Emmenbrücke. Ebikon und Emmenbrücke würden dann profitieren, wenn sie bestens an Luzern angeschlossen wären. Hier könne Luzern von den Erfahrungen aus anderen überlasteten S-Bahn-Netzen in der Schweiz profitieren: Man müsse die Hauptbahnhöfe ausbauen, so etwa wie die Durchmesserlinie in Zürich. Das sei kundenfreundlicher als eine Tangentiallinie. Der geplante Durchgangsbahnhof bringe auch für die Agglomerationsgemeinden den höchsten Nutzen. Marcel Budmiger lehnt das Postulat im Namen der SP-Fraktion ebenfalls ab. Man müsse ein Signal nach Bern senden, und deshalb zeuge es nicht gerade von Verhandlungsgeschick, wenn gleichzeitig mit der Verabschiedung des Planungsberichtes Tiefbahnhof ein alternativer Plan beschlossen werde. Beim Bypass sei auch keine alternative Lösung vorgesehen. Das Postulat sei nur dann eine Lösung, wenn man keinen Durchgangsbahnhof wolle. Katharina Meile spricht sich im Namen der Grünen Fraktion ebenfalls gegen das Postulat aus. Falls der Durchgangsbahnhof 2018 bei den Bundesvorgaben nicht dabei wäre, könne man immer noch weitere Alternativen entwickeln. Jetzt gelte es, sich auf die Variante Durchgangsbahnhof zu konzentrieren. Guido Müller habe gefragt, ob man im Moment einfach abwarten und nichts tun könne. Das sei tatsächlich nicht möglich, der Kanton müsse fortlaufend investieren und Engpässe beheben, so wie es ihre eingereichte Bemerkung zum Planungsbericht Durchgangsbahnhof verlange. Mit unterschiedlichen Projekten doppelspurig zu fahren, stärke die Verhandlungsposition des Kantons Luzern nicht. Mit einem Projekt würden die Chancen für den Durchgangsbahnhof erhöht. Auf eine Alternative könne allenfalls 2018 zurückgegriffen werden. Im Namen des Regierungsrates lehnt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng das Postulat ab. Die laufende Diskussion habe gezeigt, dass die Folgen des Systemwechsels noch nicht klar seien. Mit der Annahme der Fabi-Vorlage habe sich die Investitionsverantwortlichkeit grundlegend verändert. Der Kanton Luzern bezahle nichts mehr an die Investitionskosten, sondern diese würden vom Bund übernommen. Das beziehe sich nicht nur auf den Ausbauschnitt 2030, sondern auch auf allfällig notwendige Zwischeninvestitionen. Der Bund habe aber das Sagen. Die Aufgabe des Kantons Luzern bestehe darin, das Angebot festzulegen. Die Planung habe man zusammen mit Zug, Schwyz, Uri, Ob- und Nidwalden ausgeführt und eingegeben. Das Bundesamt für Verkehr leite daraus die Investitionen für die nächsten Ausbauschnitte ab. Der Kanton Luzern habe also das Heft in die Hand genommen, die Forderungen würden auf dem Tisch liegen. Der Bund übernehme die Finanzierung, die Kantone würden jährlich ihren Beitrag an die Infrastruktur leisten, für den Kanton Luzern bedeute dies jährlich 500 Millionen Franken. Dieser Betrag werde im AFP jährlich als Pauschalbeitrag aufgeführt. Eine aufwärtskompatible mittelfristige Investition sei notwendig. Die Planung zeige auf, dass die bestehende Infrastruktur bis 2025 ausreiche. Das Bundesamt für Verkehr habe zudem Vorschläge zur Überbrückung gemacht.

Der Rat lehnt das Postulat mit 88 zu 19 Stimmen ab.