



Regierungsrat

Luzern, 19. Februar 2019

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 671

Nummer: A 671
Protokoll-Nr.: 187
Eröffnet: 04.12.2018 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Koch Hannes und Mit. über die massiv verschlechterten Reisezeiten Richtung Süden

Zu Frage 1: Warum wurde nicht rechtzeitig eine eingleisige Verbindungskurve in Rotkreuz gebaut, um die Auswirkungen der Streckensperre auf ein Minimum zu beschränken?

Für die nationale Bahnplanung ist das BAV zuständig. Eine ein- oder zweigleisige Verbindungskurve („Spange“) wurde in den vergangenen Jahren immer wieder diskutiert. Aus nationaler Optik war das Nutzen/Kosten-Verhältnis stets ungenügend. Ein wesentlicher Grund dafür ist das schweizweite Knotenprinzip, wonach sich die Züge in den Knotenbahnhöfen beispielsweise zur vollen und zur halben Stunde treffen. Eine Spange Rotkreuz hätte hier nur wenig betrieblichen Nutzen geschaffen, weil in der Folge zusätzliche Standzeiten der Züge in Zug, Arth-Goldau oder Bellinzona notwendig worden wären, um die geforderten Anschlüsse sicherstellen zu können. Mit der Spitzkehre und zusätzlichen Halten im Bahnhof Rotkreuz kann hingegen ein temporärer Mehrnutzen geschaffen werden.

Zu Frage 2: Hat sich der Luzerner Regierungsrat für diesen Ausbau eingesetzt?

Nein, wir haben uns nicht aktiv für die Verbindungskurve eingesetzt, da sie die Luzerner Anliegen – wie in der Antwort zur Frage zuvor und auch in der nachfolgenden Antwort dargelegt – nicht direkt unterstützt.

Zu Frage 3: Wie beurteilt der Regierungsrat die verlängerte Fahrzeit und die lange Standzeit der Züge aus Luzern in Arth-Goldau?

Wir bedauern die verlängerte Fahrzeit und die lange Standzeit der Züge zwischen Basel, Luzern, Arth-Goldau und Erstfeld bzw. dem Tessin. Zur Vermeidung der längeren Fahrzeit oder der längeren Standzeiten suchte und diskutierte die SBB zusammen mit den betroffenen Kantonen verschiedene Lösungen. Die bereits heute hohe Zugsdichte auf der Umleitungsstrecke via Rotkreuz sowie die fahrplantechnischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen im gesamten Bahnnetz lassen nur wenig Varianten zu. So müsste beispielsweise mit dem zwingenden Beibehalt der heutigen Fahrzeit von/nach Süden der Umstieg in Arth-Goldau zwischen den schnellen und den langsameren Zügen geopfert werden, womit Luzern insgesamt eher benachteiligt würde, weil aus Nachfragegründen mehr schnelle Züge ab Zürich ins Tessin verkehren. Zudem würde wohl die Trassenverfügbarkeit im Gotthardverkehr

sinken, da durch die stärkere Verzettelung der Personenzüge die langsameren Güterzüge weniger stark gebündelt verkehren könnten.

Mit Blick auf diese Herausforderungen und die begrenzte Dauer der Verschlechterungen erscheint uns die getroffene Lösung als die optimalste – im Wissen um die negativen Auswirkungen.

Zu Frage 4: Hat sich der Regierungsrat bei der Vernehmlassung zum Fahrplan für eine bessere Lösung eingesetzt?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 3. Die Fachebene hat sich im Rahmen von Angebotsworkshops zur Zugersee-Sperre für die Interessen des Kantons Luzern eingesetzt und mitgeholfen, ein aus Gesamtsicht möglichst optimales und austarierendes Angebot zu erreichen. Zuletzt konnte erreicht werden, dass der IR75 in Fahrtrichtung Zürich weiterhin integral in Rotkreuz hält nachdem aufgrund verschiedener Sachzwänge zwischenzeitlich vorgesehen war, den Halt siebenmal täglich auszulassen.

Zu Frage 5: Woran scheiterte diese?

Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 3 und 4. Die stark ausgelastete Bahninfrastruktur lässt keine beliebigen Verbesserungen zu. Letztlich ist ein aus Gesamtsicht optimales Angebot anzustreben, wofür alle Betroffenen Kompromisse eingehen müssen. Im Fall von Luzern ist dies nun einzig die längere Fahr- bzw. Standzeit in der Verbindung Basel–Luzern–Erstfeld/Tessin.

Zu Frage 6: Für welche Massnahmen setzt sich der Regierungsrat ein, um die Achse Basel–Luzern–Gotthard schon vor der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie deutlich zu beschleunigen?

Gemäss den Ausbausritten 2025 und 2035 sind bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) keine substanziellen Beschleunigungsvorhaben zwischen Basel und dem Gotthard vorgesehen. Einzig zwischen Olten und Luzern sind im Ausbausritt 2035 kleinere Optimierungen (Zugfolgezeitverkürzungen) vorgesehen, welche in erster Linie der Betriebsstabilität dienen. Auch hier zeigt sich klar, dass nur der DBL die entscheidende Verbesserung betreffend Beschleunigung und Dichte des Bahnangebots herbeiführen kann.

Vor der Inbetriebnahme des DBL sind auch keine wesentlichen Optimierungspotentiale mit alternativen kleineren Massnahmen auszumachen. Zwar könnte mit einzelnen Beschleunigungsvorhaben gegebenenfalls abschnittsweise schneller gefahren werden, dafür resultieren aber längere Standzeiten in den Knoten, weil auf den Strecken davor und danach keine alternativen Trassen beziehungsweise Slots verfügbar sind, wo die Beschleunigungen weitergenutzt werden können.

Zu Frage 7: Gibt es weitere ähnliche Engpässe in der Zentralschweiz, die zu derartigen Verschlechterungen beim Fahrplan führen können?

Jede grössere Baustelle an der bestehenden Infrastruktur für Ausbauten und Unterhalt kann und wird Einschränkungen nach sich ziehen, deren Umfang betreffend Qualität und Zeitdauer abhängig vom konkreten Einzelfall ist.