



Regierungsrat

Luzern, 24. Februar 2015

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 599**

Nummer: A 599
Protokoll-Nr.: 210
Eröffnet: 03.11.2014 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Fässler Peter und Mit. über das Konzept "Bahn 2025"**A. Wortlaut der Anfrage**

Mitte September 2014 konnten wir in der Zeitung «Schweiz am Sonntag» folgende Schlagzeile lesen: «Die «Bahn 2025» nimmt Form an». Es ging dabei um Folgendes: «In einem Konzept zeigt der Bund den Fahrplan ab 2025 auf. Er bringt schnellere und häufigere Verbindungen für die einen und Ärger für andere Regionen.»

Für die Region Luzern war zu lesen: «Zu den Verlierern des Konzepts gehört hingegen Chiasso. Züge nach Italien werden im Grenzbahnhof künftig keinen Halt mehr einlegen. Auch Luzern muss Abstriche hinnehmen: Zwar wird die Innerschweiz direkt mit der Ostschweiz verbunden, indem Züge von Bern über Luzern nach Zürich stündlich weiter nach Konstanz verkehren. Auch erhält Luzern den Halbstundentakt nach Bern. Dafür müssen die Zentralschweizer auf einen von zwei Zügen nach Basel verzichten. Mit einem guten Anschluss in Zofingen würden zwei Verbindungen weiterhin sichergestellt, sagt BAV-Sprecher Windlinger dazu.»

Der Wortlaut des ganzen Artikels ist zu finden unter: Die «Bahn 2025» nimmt Form an, von Stefan Ehrbar, Samstag, 13. September 2014,

www.schweizamsonntag.ch/ressort/nachrichten/die_bahn_2025_nimmt_form_an/

Wir stellen aufgrund des Berichtes folgende Fragen an den Regierungsrat:

1. Wie ist der Regierungsrat in den Fahrplan-Planungsprozess der Bahn(en) eingebunden?
2. Was sagt der Regierungsrat zu diesen Aussagen betreffend Luzern im Fahrplankonzept ab 2025 der Bahn?
3. Wie zufrieden ist der Regierungsrat mit dem heutigen Planungsstand des Fahrplankonzeptes ab 2025?
4. Welche Auswirkungen haben diese Pläne auf die Attraktivität des Standortes Kanton Luzern?
5. Welche Verbesserungen in dieser Sache möchte der Regierungsrat für den Kanton Luzern erreichen?
6. Was unternimmt der Regierungsrat für die Erhaltung der Attraktivität des Kantons Luzern im Sinn einer guten Bahnanbindung?

Fässler Peter
Candan Hasan
Krummenacher Martin
Pardini Giorgio
Schneider Andy
Lorenz Priska
Roth David
Zopfi-Gassner Felicitas

Mennel Kaeslin Jacqueline
Budmiger Marcel
Dettling Trix
Fanaj Ylfete
Zemp Baumgartner Yvonne
Meyer Jörg
Odermatt Marlene

B. Antwort Regierungsrat

Zu Frage 1: Wie ist der Regierungsrat in den Fahrplan-Planungsprozess der Bahn(en) eingebunden?

Das Schweizer Stimmvolk hat am 9. Februar 2014 der Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) mit grossem Mehr zugestimmt. Damit hat der Souverän die Weichen in eine erfolgreiche Bahnzukunft gestellt. FABI enthält den Wechsel von den grossen Würfeln einer Bahn 2000 oder der NEAT zu einer rollenden Planung, welche es erlaubt, das Angebot auf die Raumentwicklung schrittweise abzustimmen. Mit dem Ja zu FABI wurde die Bundesverfassung geändert und mit einem neuen Artikel ergänzt, der alle Verkehrsträger auf der Schiene umfasst. Gleichzeitig werden in der Bundesverfassung der neue Fonds für die Eisenbahninfrastruktur (BIF) sowie die Eckwerte der Alimentierung desselben festgeschrieben. Entsprechend werden die Bestimmungen über den Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) mit Inkrafttreten des BIF aufgehoben. Die beiden Fonds laufen also nicht parallel, sondern der BIF löst den FinöV-Fonds ab. Ausdrücklich in die Verfassung aufgenommen sind auch die Befristung des zusätzlichen Mehrwertsteuer-Promille bis längstens 31. Dezember 2030 sowie der Mineralölsteuer bis zum Abschluss der Verzinsung und Rückzahlung der FinöV-Fonds-Bevorschussung. Zur Präzisierung der Bundesverfassung wurden vom Parlament bereits verschiedene Gesetzesanpassungen und Erlasse gemeinsam mit den Verfassungsänderungen beschlossen. Der Bundesrat wird die Anpassungen voraussichtlich auf den 1. Januar 2016 in Kraft setzen. Parallel dazu laufen die Umsetzungsarbeiten im Bundesamt für Verkehr (BAV): Kernpunkte sind unter anderem der Ausbauschnitt 2025 sowie die Planung des nächstfolgenden Ausbauschnitts 2030. Gemäss Parlamentsbeschluss muss der Ausbauschnitt 2030 bis 2018 dem Parlament vorgelegt werden.

Mit FABI ist neu der Bund Prozessführer in der Bahnplanung und auch Finanzier von Infrastrukturausbauten, welche gestützt auf genehmigte Angebotskonzepte erstellt werden. Die Kantone speisen gemäss einem Verteilschlüssel jährlich 500 Mio. Franken in den Fonds und werden im Gegenzug von der Privatbahnfinanzierung entlastet. Unter www.bav.admin.ch/fabi hat das BAV transparent dargelegt, wie ein nächster Ausbauschnitt 2030 erarbeitet wird. Auf Basis dieser Planungsgrundlagen werden verschiedene Angebotskonzepte erarbeitet:

- Federführend für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs sind die Kantone, die sich dazu in sechs Planungsregionen organisiert haben. In den Konzepten ist nebst der Darstellung des Bahnangebots auch zu begründen, wo und in welchem Ausmass Platzmangel reduziert wird oder wie das Angebot mit der Raumplanung zusammenspielt.
- Das Angebotskonzept für den eigenfinanzierten Fernverkehr wird unter Federführung des BAV und den SBB erstellt. Die Planungsregionen der Kantone können ihre Erwartungen an den Fernverkehr einbringen.
- Für den Güterverkehr leitet und koordiniert das BAV die Arbeiten zum Angebotskonzept. Die Güterverkehrsanlagen (Rangierbahnhöfe, Abstellanlagen, etc.) werden für den Güterverkehr gemeinsam und unter Einbezug der Branche geplant und gesamtschweizerisch koordiniert.

Die Erkenntnisse aus den Angebotsplanungen für die Verkehrsarten werden ausgetauscht. Die sechs Zentralschweizer Kantone sind in der Planungsregion Zentralschweiz (PR ZCH) zusammengeschlossen. In der zuständigen Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) vertritt Regierungsrat Robert Küng den Kanton Luzern. In den Fachgremien sind der fürs Angebot zuständige Verkehrsverbund Luzern und die für die Infrastruktur zuständige Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vertreten.

Zu Frage 2: Was sagt der Regierungsrat zu diesen Aussagen betreffend Luzern im Fahrplankonzept ab 2025 der Bahn?

Der mit dem Volksentscheid FABI genehmigte Ausbauschnitt 2025 wurde vor kurzem durch das BAV öffentlich publiziert. Das Referenzkonzept 2025, welches die fahrplantechnische Grundlage für die Umsetzungsplanung der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur und des Ausbauschnittes 2025 darstellt und gemäss BAV bereits eine hohe Planungsqualität aufweist, ist ebenfalls unter dem vorgenannten Internetlink des BAV aufgeschaltet. Die Aussagen im zitierten Zeitungsbericht basieren auf diesem publizierten Angebot. Denkbar sind natürlich kleinere Abweichungen in den noch folgenden Verfeinerungen von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur.

Die Umwidmung der Verbindung Luzern-Basel zu Gunsten von Luzern-Bern hat sich abgezeichnet, da im Zulauf Luzern die Infrastruktur kaum Spielraum für neue Zugverdichtungen zulässt. Erst das Angebot mit dem Bauwerk Durchgangsbahnhof Luzern sieht neben dem Halbstundentakt Luzern-Bern wieder 2x stündlich eine direkte Verbindung Luzern-Basel vor. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage die Umwidmung begründet (Fernverkehrsdaten liegen den kantonalen Behörden nicht vor) und sich offenbar für den Fernverkehr wirtschaftlich rechnet (bessere Auslastung Richtung Bern als Richtung Basel im Jahr 2025). Wir haben jedoch mit Befremden zur Kenntnis genommen, dass der Ausbauschnitt 2025 mit dem angekündigten Ausbau hin zum Halbstundentakt Luzern-Bern auf Kosten einer Verbindung Luzern-Basel geht. Aus unserer Sicht ist das ein Umbau, nicht ein Ausbau. Umso mehr werden nun Erwartungen an den nächsten Ausbauschnitt 2030 gestellt, wo die Zentralschweiz massgeblich von einem Ausbau profitieren soll.

Es gilt allerdings anzufügen, dass im Referenzkonzept 2025 für Luzern auch erste aufwärtskompatible Verbesserungen enthalten sind. Im Fernverkehr wird die Innerschweiz direkt mit der Ostschweiz verbunden, indem Züge von Bern über Luzern nach Zürich stündlich weiter nach Konstanz verkehren. Zudem wird die heutige S61 Luzern-Schachen neu von Luzern bis Willisau geführt. Richtung Luzern Süd ist mit der S41 Luzern-Horw eine neue S-Bahnlinie in der Hauptverkehrszeit abgebildet. Ins Seetal ist der Fahrweg Hochdorf-Luzern (Hochdorf ab x.07 Uhr) weiterhin enthalten. Der Verkehrsverbund Luzern plant zeitnah, auf diesem Güterverkehrsfahrweg zu weiteren Stunden Hauptverkehrszüge der S9 (Hochdorf-Luzern) zu führen. Alle diese Verbesserungen im Regionalverkehr bringen das Bahnsystem in Luzern schrittweise vorwärts.

Zu Frage 3: Wie zufrieden ist der Regierungsrat mit dem heutigen Planungsstand des Fahrplankonzeptes ab 2025?

Der Kanton Luzern hat seine öV-Strategie im Planungsbericht B93 über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017 festgehalten. Neben kurzfristigen Massnahmen enthält der Bericht auch mittel- bis langfristige Stossrichtungen. Zudem ist als Schlüsselplanung das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern inklusive Mittelfristangebot Bahn 2025 - ein zum Durchgangsbahnhof Luzern aufwärtskompatibler Zwischenschritt - aufgeführt. Das inzwischen abgeschlossene Projekt Mittelfristangebot Bahn 2025 lag dem BAV als Planungsleistung des Kantons Luzern vor, wurde aber nicht vollständig berücksichtigt. Daher entspricht das Referenzkonzept 2025 nur

teilweise unseren Vorstellungen. So fehlen vor allem Lösungen für unsere kantonal wichtigen Hauptentwicklungsachsen Luzern-Sursee-Olten und Luzern-Zug-Zürich. Daher haben wir im Ausbauschnitt 2030 auf diesen nachfragestarken Hauptentwicklungsachsen, insbesondere auf dem Abschnitt Zürich-Zug-Luzern-Sursee, ausdrücklich mehr Bahnverbindungen verlangt. Insbesondere ist die Vernetzung mit mehr Durchmesserlinien im Regional- wie auch im Fernverkehr zu verbessern. Auch Richtung Ob- und Nidwalden, ins Seetal und nach Luzern West sollen u.a. in der Hauptverkehrszeit mehr Verbindungen angeboten werden.

Zu Frage 4: Welche Auswirkungen haben diese Pläne auf die Attraktivität des Standortes Kanton Luzern?

Das Referenzkonzept 2025 dient als Ausgangslage für die aktuellen Planungen des BAV zum Ausbauschnitt 2030. Im darauf abgestützten Planungsprozess reichten die Planungsregionen dem Bund Ende November 2014 ihre regionalen Angebotskonzepte ein. Darin äussert sich die Planungsregion Zentralschweiz auch zum Referenzkonzept 2025. Aus Sicht des Kantons Luzern fehlen darin Angebote auf den Hauptentwicklungsachsen Luzern-Sursee-Olten und Luzern-Zug-Zürich sowie die Systematisierung des Angebots Luzern-Küssnacht. Um die erwartete Nachfrage zu bewältigen, müssen im Ausbauschnitt 2030 auf den Hauptentwicklungsachsen mehr Verbindungen angeboten werden.

Ein gut funktionierendes Verkehrssystem, in dicht bebauten Metropolitanräumen insbesondere das öffentliche Verkehrssystem, ist wichtig für die Attraktivität eines Wirtschaftsraums. Daher ist der ungenügende Ausbau nicht förderlich für die Attraktivität. Wichtig bleibt, das Zielangebot mit Durchgangsbahnhof Luzern weiter zu verfolgen und weiterhin vereint beim neuen Prozessführer Bund zu fordern. Ebenso wichtig ist, das Bahnangebot - wo noch möglich - schrittweise aufwärtskompatibel auszubauen. Die dazu nötige Finanzierung ist ebenso wichtig, wie die Finanzierung der weiteren Planung der Zentralschweizer Grossbauwerke.

Zu Frage 5: Welche Verbesserungen in dieser Sache möchte der Regierungsrat für den Kanton Luzern erreichen?

Der Bahnangebotsausbau erfolgt schrittweise. Wir setzen uns weiterhin dafür ein, mit einzelnen Schritten hin zum Zielangebot mit Durchgangsbahnhof Luzern zu gelangen. Dazu gehören auch kurzfristige Massnahmen, wie z.B. die konkreten Massnahmen zum Bahnausbau gemäss öV-Bericht 2014-2017. Diese werden trotz engem Finanzrahmen geplant und wenn immer möglich im Rahmen des finanziell Machbaren umgesetzt. Zudem gilt es, das Angebot 2025 gemäss dem nun publizierten Referenzkonzept 2025 zu vertiefen und Bestellungen für Regionalverkehrsleistungen bei den Transportunternehmungen einzufädeln und schliesslich auszulösen.

Mit dem regionalen Angebotskonzept 2030 fordert die ZKöV, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene die dynamische Entwicklung der Zentralschweiz und die Ziele der Raumplanung unterstützt. Die Zentralschweiz wurde bei den bisherigen Ausbauschnitten – beispielsweise der zukünftigen Entwicklung Bahninfrastruktur 2020 (ZEB) – wenig berücksichtigt, obwohl die Region eine beachtliche Entwicklung hinter und vor sich hat. Deshalb soll die Zentralschweiz nun vom Ausbauschnitt 2030 substantiell profitieren.

Zu Frage 6: Was unternimmt der Regierungsrat für die Erhaltung der Attraktivität des Kantons Luzern im Sinn einer guten Bahnanbindung?

Die ZKöV fordert mit dem eingereichten Angebotskonzept 2030 unter anderem mehr Bahnverbindungen auf den Hauptentwicklungsachsen, insbesondere auf dem Abschnitt Zürich-Zug-Luzern-Sursee. Weiter setzt das Konzept auf mehr Durchmesserlinien, welche die nati-

onalen sowie regionalen Zentren noch besser miteinander verbinden und die Kapazität erhöhen. So sollen beispielsweise die heutigen Linien auf der Achse Bern-Zofingen-Sursee-Luzern-Zug-Zürich miteinander via Durchgangsbahnhof Luzern verbunden werden, was den Fahrgästen viele neue und schnelle Direktverbindungen eröffnet (z.B. Sursee-Zürich oder Zug/Rontal-Bern). Mit der Verdichtung der S-Bahn zu Hauptverkehrszeiten umfasst das Angebotskonzept auch notwendige Ausbauten Richtung Obwalden und Nidwalden. In der ganzen Zentralschweiz wird zudem eine Systematisierung der Angebote angestrebt. Dies bedeutet in der Regel mindestens den Halbstundentakt, bei entsprechender Nachfrage auch dichter.

Das BAV wird nun die eingegangenen Angebotskonzepte 2030 bewerten, schweizweit harmonisieren und priorisieren. Anschliessend wird ein national abgestimmtes Zielangebot für 2030 erarbeitet und 2018 den nationalen Räten zur Entscheidung vorgelegt.