

**Anfrage Zängerle Pius und Mit. über Luzern als Knoten im SBB-Netz ohne Doppelspur am Rotsee (A 72).****Eröffnet: 6. November 2007 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antwort Regierungsrat:**

Zu Frage 1: Die geografische Lage von Luzern ist für die Bildung eines Vollknotens ungünstig: Für einen Takt, der in der Schweiz in der Regel 30 Minuten oder ein Mehrfaches davon beträgt, sind die Fahrzeiten nach Luzern von den benachbarten Vollknoten aus entweder zu kurz oder zu lang. Die wichtigsten benachbarten Knoten sind Zürich, Olten und Bern (alle zur Minute 00/30). Die Knoten sind Grundlage für das Knotensystem der Schweiz und somit nicht veränderbar. Weil die Fahrzeit von den erwähnten Nachbarknoten nach Luzern keine rechtzeitigen Ankünfte im Taktsystem erlauben, ergibt sich in Luzern somit kein Vollknoten. Für einen Vollknoten wäre eine technische Fahrzeit von 20 bis 25 Minuten respektive von 50 bis 55 Minuten vom nächsten Knoten aus notwendig.

Diese Bedingung ist seit Dezember 2007 immerhin für die Strecke Luzern – Bern erfüllt, da die Fahrzeit über die Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist 60 statt wie bisher 65 Minuten beträgt. Auf der Strecke zwischen Luzern und Zürich benötigen die Fernverkehrszüge rund 40 bis 45 Minuten Fahrzeit; somit erreichen diese Züge den Knoten Luzern nicht rechtzeitig bzw. kommen zu früh an. Eine Reduktion der Fahrzeit von 45 auf 25 Minuten ist bei einem Halt in Zug nicht möglich. Der Bau des Zimmerberg-Basistunnels II würde eine Fahrzeitverkürzung auf rund 38 Minuten ermöglichen – aber auch 38 Minuten Fahrzeit zwischen Zürich und Luzern sind ungenügend, um den Knoten Luzern rechtzeitig zu den Minuten 00/30 zu erreichen. Von zentraler Bedeutung wird in diesem Zusammenhang die Planung bezüglich der Bahnhofzufahrt Luzern sein, bei der die Variante einer Direktzufahrt Ebikon – Luzern wahrscheinlich einen zusätzlichen Fahrzeitgewinn bringen dürfte.

Damit die Züge rechtzeitig zur Knotenzeit in Zürich und Luzern ankommen, ist eine Verlangsamung mit zusätzlichen Unterwegshalten theoretisch möglich, aber wegen der längeren Fahrzeit unerwünscht. Eine "Drehung" des Luzerner Knotens auf die Minuten 15/45 ist ebenfalls unerwünscht, da dann Züge von und nach Bern und Basel sowie die Züge ins bzw. aus dem Tessin nicht ins Knotensystem passen würden. In Luzern ist somit – auch mit einer Doppelspur am Rotsee und dem Zimmerberg-Basistunnel II – kein idealer Vollknoten zu erreichen. Es ist jedoch möglich, die Anschlusspinne enger zusammenzurücken und die Anschlüsse in Luzern weiter zu verbessern: Das Kernangebot von ZEB kann die heute starke Spreizung des Knotens Luzern (An- und Abfahrten über eine grössere Periode pro Stunde) komprimieren und damit bessere Anschlüsse schaffen.

Zu Frage 2: Die S-Bahn im Rontal ist nicht gefährdet. Im Gegenteil: Es ist das Ziel, per Dezember 2008 auf der S1 vom Stunden- zum Halbstundentakt überzugehen, sobald der Doppelspur-Ausbau zwischen Cham und Freudenberg realisiert ist. Gleichzeitig werden ebenfalls per Dezember 2008 die Verbindungen zwischen Luzern und Basel sowie zwischen Luzern und dem Tessin beschleunigt. Mit der beschlossenen Tieflegung und dem Doppelspur-Ausbau der Zentralbahn ergibt sich per Dezember 2013 die nächste grössere Angebotsverbesserung.

Zu Frage 3: Der Doppelspur-Ausbau am Rotsee ist nicht Bestandteil des Kernangebots ZEB, sondern ist innerhalb der Botschaft zur Gesamtschau FinöV eine von zehn Erweiterungsoptionen (der Zimmerberg-Basistunnel II inklusive der Doppelspur-Ausbau am Rotsee ist ebenfalls eine Erweiterungsoption). Die Botschaft sieht zudem einen Planungskredit von 40 Millionen Franken vor, welcher die Grundlagen für die Realisierung der von den Kantonen gefor-

dernten Erweiterungsoptionen schaffen soll – also auch für den Doppelspur-Ausbau am Rotsee (ZEB2). Es wird also die Aufgabe des Bundes sein, auf der Grundlage einer Angebotsplanung festzulegen, welche Infrastrukturprojekte für einen Zeitraum nach ZEB erforderlich sind.

Zu Frage 4: Der Bundesrat nahm im Herbst 2007 von der Vernehmlassung zur Gesamtschau FinöV und damit von ZEB Kenntnis. In der Folge beantragte dieser in der Botschaft zur Gesamtschau FinöV dem Eidgenössischen Parlament, die Bahninfrastruktur mit einem Kernangebot für 5.2 Milliarden Franken weiter zu entwickeln. Die bundesparlamentarische Beratung über die Botschaft wird im Herbst 2008 stattfinden.

Die Kosten für den Doppelspur-Ausbau am Rotsee mit rund 190 Millionen Franken (Preisbasis 2005) und den Zimmerberg-Basistunnel II inklusive den Doppelspur-Ausbau am Rotsee mit rund 1'100 Millionen Franken (Preisbasis 2005) sind erheblich und sind durch die Kanton alleine nicht tragbar. Der Doppelspur-Ausbau am Rotsee ist eine Minimalforderung des Kantons Luzern. Wir schätzen die Lage so ein, dass die Forderung nach dem Zimmerberg-Basistunnel II durch eine breite Allianz in der politischen Diskussion gestützt wird. Im Weiteren gehen wir davon aus, dass der Doppelspur-Ausbau am Rotsee von der Unterstützung für den Zimmerberg-Basistunnel II profitieren wird und als dessen Ergänzung ebenfalls berücksichtigt werden wird (vgl. dazu auch die Antwort zur Motion Nr. 141 von Giorgio Pardini und Mit. über die Mitfinanzierung der Doppelspur am Rotsee durch den Kanton Luzern).

Zu Frage 5: Im heutigen Zeitpunkt ist es falsch, andere Finanzierungsformen als diejenige im Zusammenhang mit der Gesamtschau FinöV zu fordern oder kantonsintern vorzuschlagen. Nichtsdestotrotz kann es künftig – nachdem die Beratung in den Eidgenössischen Räten stattgefunden hat – eine Beteiligung des Kantons sowohl an den Planungs- als auch an den Ausführungskosten sinnvoll sein. Diese Frage ist dann zu entscheiden, wenn alle Entscheidungsgrundlagen vorliegen. Dies ist heute aber nicht der Fall.

Konkret heisst das: Falls die Eidgenössischen Räte im Herbst 2008 dem Bundesrat ohne Änderungen folgen, hat dies folgende prognostizierte Auswirkungen auf den Doppelspur-Ausbau am Rotsee: Die im Agglomerationsprogramm des Kantons Luzern angestrebte Finanzierung über ZEB mit einer Realisierung ab 2015 wird nicht möglich sein. Deshalb ist das Projekt unter dem Vorbehalt Teil des Agglomerationsprogramms. Im Agglomerationsprogramm kann eine Bundesbeteiligung an den Investitionskosten im Umfang zwischen 30 bis 50 Prozent erwartet werden. Gleichzeitig müsste der Doppelspur-Ausbau am Rotsee als Projekt über einen Sonderkredit finanziert werden. Wir wahren aber die Interessen des Kantons Luzern bei der Beratung mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln und werden dazu die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier der Zentralschweiz einmal mehr auffordern, sich weiterhin für unsere Sache einzusetzen. Im Hinblick auf die Bedeutung und Dringlichkeit führen wir aber gemeinsam mit den SBB die Planung des Projekts in diesem Jahr fort.

Frage 6: Der Viertelstundentakt auf der S1 und damit die Doppelspur am Rotsee ist wichtige Voraussetzung für die weitere Entwicklung des Rontals (vgl. dazu auch die Erheblicherklärung des Postulats Nr. 81 von Herbert Widmer und Mit. über die Erhöhung der Taktfrequenz der S-Bahn auf der Strecke Luzern – Root – Rotkreuz). Über die Auswirkungen einer verzögerten Realisierung dieses Angebotsschritts können wir jedoch keine verlässliche Aussage machen. Immerhin halten wir fest, dass der Spatenstich für den Autobahnzubringer Rontal im November 2007 stattgefunden hat, die neuen S-Bahn-Haltestellen Buchrain und Root D4 bereits seit mehreren Jahren in Betrieb sind und mit Agglomobil Ende 2005 der strassengebundene öffentliche Verkehr im Rontal stark ausgebaut worden ist, und damit grosse und wichtige Schritte zur Erschliessung des Rontals entweder bereits umgesetzt oder doch kurz vor dem Abschluss stehen. Das Gebiet kann so bereits heute und in naher Zukunft seine wichtige Funktion als kantonaler Entwicklungsraum leisten.