

**Anfrage Peyer Ludwig und Mit. über den Stand der Umsetzung des Konzeptes "Flügelzüge" auf der S-Bahn-Linie Luzern-Wolhusen-Entlebuch-Hinterland (A 236)****Eröffnet: 17. Juni 2008 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antwort Regierungsrat:**

*Frage 1: Werden mittlerweile konkrete Verhandlungen bei den Anbietern (SBB, BLS) betreffend Konzept "Flügelzüge" geführt?*

Der Kanton Luzern beauftragte im Mai 2007 die beiden im Raum Hinterland/Entlebuch produzierenden Transportunternehmen BLS und SBB, gemeinsam die Situation zu analysieren und Massnahmen zwecks Verbesserung vorzuschlagen (vgl. dazu auch die Beantwortung des Postulats Nr. 891 über die Überprüfung des Angebotskonzepts des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs für die Region Willisau und das Entlebuch von Ludwig Peyer und Mitunterzeichnenden). Primäre Ziele dieses Auftrags sind einerseits die Weiterentwicklung des Angebots mit Flügelzügen und andererseits die Klärung der Aufgaben- und Rollenteilung zwischen BLS und SBB. Im März und im Juli 2008 informierten die beauftragten Transportunternehmen die beteiligten Besteller, namentlich das Bundesamt für Verkehr BAV sowie die Kantone Bern, Solothurn und Luzern, über die Resultate.

*Frage 2: Wenn ja, liegen bereits konkrete Offerten der beiden Anbieter auf dem Tisch?*

Die Abklärungen für die beiden Aufträge „Flügelzüge“ und „Organisation“ haben folgendes ergeben:

**Flügelzüge:** Es wird eine Flügelung von S6 (S-Bahn-Linie Hinterland/Entlebuch) und RE (Regional Express Luzern – Bern) / S7 (S-Bahn-Linie Hinterland/Entlebuch) angestrebt. Aufgrund der Rollmaterialverfügbarkeiten bei BLS und SBB ist eine Etappierung notwendig, die erste Etappe beinhaltet die Flügelung der S6 mit der S7 in Wolhusen und die zweite Etappe umfasst die Flügelung von S6 und RE/S7 ebenfalls in Wolhusen (Zielzustand). Am 4. Oktober 2008 wurden Testfahrten für die Flügelung in Wolhusen durchgeführt.

**Organisation:** Die BLS übernimmt von den SBB das Linienmanagement für die S6 zwischen Luzern und Trubschachen und verfügt damit über das gesamte Linienmanagement Luzern–Wolhusen–Entlebuch–Hinterland. Die Konzessionen werden aufgrund des vorgeschlagenen Linienmanagements verschoben und die Anforderung des Kantons Luzern – wonach klare Verantwortlichkeiten geschaffen werden sollen – wird erfüllt.

*Frage 3: Wurden bereits entsprechende Bestellungen getätigt oder zumindest Optionen deponiert?*

Die aktuelle Situation erlaubt noch keine Bestellung. Am 1. Juli 2008 vereinbarten die beteiligten Transportunternehmen zusammen mit den Bestellern, dass zusätzliche Abklärungen notwendig seien. Insbesondere die Kantone Solothurn und Bern wollten zu diesem Zeitpunkt keine verbindliche Einwilligung abgeben. Dies ist nachvollziehbar, da zur Umsetzung des Konzepts folgende Bedingungen erfüllt sein müssen: Die BLS verschiebt die gesamte GTW-Flotte (GTW = Gelenktriebwagen oder auch Schienenpersonennahverkehrs-Triebwagen der Firma Stadler Rail) aus dem Raum Bern und Jura nach Luzern West und als Kompensation

übernimmt die SBB von der BLS das Linienmanagement für die Region Solothurn/Moutier sowie auch Produktionsleistungen von Solothurn bis nach Sonceboz und Biel.

Der Kanton Luzern unterstützte auf allen Ebenen und forcierte die Umsetzung des vorgeschlagenen Konzepts; darunter fallen die Federführung in den Verhandlungen mit den beteiligten Kantonen und mit dem BAV sowie umfangreiche Gespräche mit den Transportunternehmen. In den Verhandlungen machte der Kanton Luzern jederzeit unmissverständlich klar, dass er die Umsetzung der Vorschläge fordert und diese auch tatkräftig unterstütze.

*Frage 4: Wann können nach Einschätzung des Regierungsrates die ersten Flügelzüge auf den Strecken ins Hinterland und ins Entlebuch verkehren?*

Die ersten Flügelzüge können bei Umsetzung der ersten Etappe frühestens per Dezember 2010 verkehren.

*Frage 5: Welches sind die Gründe, wenn die Fragen 1 – 3 mit Nein beantwortet werden müssen?*

Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 1 - 3

*Frage 6: Ab wann wird die Fahrzeit der umsteigefreien Verbindungen Willisau-Luzern bzw. Luzern-Willisau verkürzt, und wie gross ist die Zeiteinsparung?*

Die Fahrzeit der heute bereits umsteigefreien Verbindung zwischen Willisau und Luzern wird grundsätzlich auch mit der ersten Etappe des Flügelzugkonzepts fahrzeitmässig nicht oder nur sehr geringfügig verändert. Für eine Verkürzung der Fahrzeit ist entweder die Realisierung der Kreuzungsstation Hasle oder ein Doppelspurabschnitt im Raum zwischen Malters und Littau notwendig. Aus Gründen der Finanzierung wird die Realisierung der Kreuzungsstation Hasle gegenüber einem Doppelspurabschnitt priorisiert; die Realisierung wird hinsichtlich eines längerfristigen Nutzens (Zeithorizont 2020) geprüft. Bei der Realisierung der Kreuzungsstation Hasle würde die zeitliche Einsparung zwischen Willisau und Luzern rund fünf bis sieben Minuten betragen.

Luzern, 14. Oktober 2008 / RRB-Nr. 1134