



Kantonsrat

Sitzung vom: 27. Juni 2011, vormittags

Protokoll-Nr. 283

Nr. 283

Motion Bühler Adrian und Mit. über die Erhöhung der Transportkapazität auf der Seetalbahn S9 Luzern-Lenzburg zu Hauptverkehrszeiten (M 794). Erheblicherklärung als Postulat

Im Namen des Regierungsrates beantragt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Max Pfister, die am 7. Dezember 2010 eröffnete Motion von Adrian Bühler über die Erhöhung der Transportkapazität auf der Seetalbahn S9 Luzern-Lenzburg zu Hauptverkehrszeiten als Postulat erheblich zu erklären. Die schriftliche Begründung lautet wie folgt:

"Die positive Nachfrageentwicklung auf der S-Bahn-Linie S9 im Seetal hat zu einer zunehmenden Auslastung der Züge insbesondere während der Hauptverkehrszeiten geführt. Wir unterstützen deshalb die geforderten zusätzlichen Abklärungen. Der Verkehrsverbund Luzern hat bereits die SBB in einem ersten Schritt mit einer Kapazitätsbetrachtung für die S9 beauftragt. Diese wurde in drei Schritten durchgeführt:

- **Nachfrageanalyse:** Wachstum der vergangenen Jahre und erwartetes zukünftiges Nachfragewachstum auf diesem Korridor;
- **Handlungsbedarf:** Vergleich der erwarteten Nachfrageentwicklung mit der heutigen Beförderungskapazität (Sitzplätze) und Analyse des bestehenden Handlungsbedarfs;
- **Massnahmen:** Prüfung möglicher Massnahmen für Kapazitätserweiterungen. Aufzeigen der Rahmenbedingungen.

Nachfrage

Die Nachfrage auf der S9 hat von 2007 bis 2009 im werktäglichen Verkehr um etwa 6 Prozent pro Jahr zugenommen. Dabei ist der Abschnitt Seon – Lenzburg prozentual etwas stärker gewachsen als der Zulauf nach Luzern. 2010 hat sich das Wachstum abgeschwächt. Die aktuellen Nachfrageprognosen vom SBB Personenverkehr sagen für das Seetal gegenüber 2009 ein Wachstum von rund 20 Prozent bis 2020 voraus. Langfristig gehen wir angesichts der prognostizierten Siedlungsentwicklung im Kanton Luzern, der wachsenden Kapazitätsengpässen auf der Strasse und der geplanten Angebotsverbesserungen im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof Luzern von einem deutlich höheren Wachstum auf der Seetalbahn aus. Im Botschaftsentwurf des Bundes vom 30. März 2011 zur Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“ wird bis 2030 im Personenverkehr der Bahn gesamtschweizerisch von einem durchschnittlichen Wachstum von rund 60 Prozent gegenüber heute ausgegangen.

Handlungsbedarf

Heute setzen die SBB für die stark ausgelasteten Kurse Doppeltraktionen mit 278 Sitzplätzen ein. Die Sitzplatzkapazität der heute auf der S9 eingesetzten „Seetal-GTW“ reicht damit grösstenteils aus, um die gegenwärtige Nachfrage bedienen zu können. Bei verschiedenen Zügen während der Hauptverkehrszeiten (HVZ) besteht hingegen Handlungsbedarf, da diese mit dem prognostizierten Nachfragewachstum die Grenze ihrer Sitzplatzkapazität erreichen werden. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die Auslastung nicht immer über den ganzen Zug gleichmässig erfolgt. Der Abschnitt Luzern – Hochdorf wird im Botschaftsentwurf des Bundes vom 30.

März 2011 zur Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“ als Kapazitätsengpass bezeichnet.

Massnahmen

Nach ersten Untersuchungen der SBB zeichnen sich drei Massnahmen ab, die weiter zu vertiefen sind:

- Akzeptanz von mehr Stehplätzen während der Hauptverkehrszeiten;
- Doppeltraktion für stark ausgelastete Kurse, die heute in Einfachtraktion verkehren;
- Führung von Zusatzzügen während der Hauptverkehrszeiten zur Entlastung des Regelangebots.

- **Akzeptanz von Stehplätzen**
Mit der Nachfrageprognose 2020 der SBB werden täglich zwei Kurse Stehplätze von etwa 40 Personen pro Zug aufweisen. Dies entspricht etwa 6 – 7 Personen pro Türbereich. Bei weiteren fünf Zügen sind Stehplätze in geringerem Umfang zu erwarten. Auf S-Bahn-Linien werden Stehplätze für kürzere Strecken und in begrenztem Umfang in der Regel als zumutbar erachtet. Die Akzeptanz von mehr Stehplätzen in der HVZ ist die einfachste und wirtschaftlichste Massnahme, die mittelfristig benötigten Kapazitäten bereitstellen zu können.

- **Verstärkung von Einfach- auf Doppeltraktionen**
Für weitere Doppeltraktionen werden zusätzliche Fahrzeuge Seetal-GTW benötigt. Für einen Einsatz auf der S9 müssen diese entweder aus ihrem neben der Seetalbahn zweiten Einsatzgebiet zwischen Zofingen und Lenzburg abgezogen (und dort durch andere Fahrzeuge ersetzt) oder neu beschafft werden. Die durch den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge entstehenden Mehrkosten müssten durch die Besteller entsprechend abgegolten werden.

- **Zusatzzüge während der Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung**
Bereits heute verkehrt zur Entlastung des Regelangebots am Morgen ein zusätzlicher Zug ab Hochdorf bis Luzern (07.07 Uhr ab Hochdorf). Für eine weitere Entlastung der mittelfristig stark frequentierten Kurse am Morgen in Richtung Luzern und in der Gegenrichtung am Abend ist eine Ausdehnung der Zusatzangebote zu prüfen. Dazu sind weitere Detailabklärungen hinsichtlich der Trassierbarkeit erforderlich. Kritisch sind insbesondere der Knoten Luzern und die Zufahrt durch den Gütschtunnel, die alle Normalspurlinien nach Luzern gemeinsam benützen und bereits heute maximal ausgelastet sind. Inwiefern hier kurzfristig noch Handlungsspielraum besteht, kann nur im Rahmen detaillierter Fahrplanstudien für die Zufahrt Luzern ermittelt werden.

- **Nicht weiterzufolgende Massnahmen: Dreifachtraktion und Einsatz von Doppelstockzügen**
Eine Verlängerung der Züge durch den Einsatz von Dreifachtraktionen ist denkbar. Dies erforderte aber erhebliche Infrastrukturinvestitionen, da die Perron- und Kreuzungsanlagen im Seetal nur für eine Doppeltraktion der Seetal-GTW ausgelegt sind. Für längere Züge müssten daher sowohl die Perrons von heute 110 m auf 160 m verlängert, als auch Weichen, Signale und zum Teil auch Bahnübergänge versetzt werden. Erste Einschätzungen der Fachdienste der SBB gehen für diese Investitionen von einem hohen zweistelligen Millionenbetrag aus.

Der Einsatz von Doppelstockzügen zur Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten wäre ebenfalls mit hohen Investitionen verbunden. Grund hierfür ist das besondere Lichtraumprofil im Seetal, das nur den Einsatz von Fahrzeugen mit einem um 20 cm schmaleren Wagenkasten zulässt. Daher müssten entweder das Lichtraumprofil ausgebaut oder angepasste spezielle Doppelstockfahrzeuge beschafft werden. Beides wäre mit hohen finanziellen und technischen Risiken verbunden.

Weiteres Vorgehen

Im nächsten Schritt werden nun eine regionale Gesamtsicht des Kapazitätsbedarfs auf den einzelnen Korridoren sowie mögliche Lösungsansätze für mittelfristig realisierbare Kapazitätssteigerungen erarbeitet werden. Diese regionale Gesamtsicht umfasst alle auf den Bahnhof Luzern zulaufenden Bahn-Korridore. Auf dieser Grundlage wird dann eine Priorisierung des Handlungsbedarfs auf den einzelnen Korridoren vorgenommen. Die Erarbeitung dieser regionalen Gesamtsicht ist nun Gegenstand der Arbeiten im Rahmen des Angebotsplanungsprojekts Zentralschweiz, wo der Verkehrsverbund Luzern zusammen mit den SBB die mittelfristige Angebotsentwicklung für diese Region plant. Die Resultate dieser Planungsphase sind bis Ende 2012 zu erwarten. Anschliessend werden entsprechende Schritte eingeleitet werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die geforderten Abklärungen eingeleitet sind und Massnahmen für die Erhöhung der Transportkapazitäten auf der Seetalbahnlinie notwendig sind. Die Umsetzung dieser Massnahmen liegt im Aufgaben- und Verantwortungsbereich des Regierungsrates und des Verkehrsverbundes. Vorlagen an Ihren Rat sind deshalb nicht erforderlich. Eine solche Forderung kann nicht in Form einer Motion, sondern nur eines Postulates überwiesen werden (§§ 67 f. des Kantonsratsgesetzes)."

Adrian Bühler hält fest, für das Seetal sei die Seetalbahn ein Lebensnerv und eine Erfolgsgeschichte. Das sei nicht immer so gewesen. Um ein Haar wäre die Seetalbahn vor zwanzig Jahren durch einen Bus ersetzt worden. Es sei wohl der Weitsicht und der Hartnäckigkeit des damaligen Baudirektors zu verdanken, dass die Seetalbahn von der Hauptstrasse weg mit einer neuen Linienführung totalsaniert worden sei. Kunden- und Passagierzahlen zwischen Luzern und Hochdorf stiegen seit ein paar Jahren überdurchschnittlich an. Das stehe auch in der Antwort des Regierungsrates. Auch der Bundesrat habe den Abschnitt als Kapazitätsengpass bezeichnet. Den Seetaler Gemeinden gelinge es, sich als attraktive Wohnregion zu positionieren. Es sei klar, dass eine gute Erschliessung die Nachfrage nach Wohnraum verstärke. Umgekehrt verlange die zunehmende Wohnbevölkerung nach einer noch besseren Erschliessung durch den öffentlichen und den motorisierten Individualverkehr. In der Antwort der Regierung stünden zwei entscheidende Passagen. Zum einen bestehe bei verschiedenen Zügen in den Hauptverkehrszeiten Handlungsbedarf und zum anderen, dass die Massnahmen zur Kapazitätssteigerung notwendig seien. Deshalb sei er mit der Überweisung als Postulat einverstanden. Monique Frey verweist auf die laufende Vernehmlassung zum öV-Bericht. Darin werde die Strategie des Verkehrsverbundes Luzern für den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern vorgestellt. Der Verbundrat agiere jedoch nicht als unabhängige Instanz, die den öffentlichen Verkehr am Markt entsprechend positionieren und ausbauen wolle. Deshalb habe sie Verständnis für die Motion, auch wenn damit lediglich ein Teilbereich besonders herausgenommen werde. Der öffentliche Verkehr weise im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr viel weniger CO₂-Ausstoss auf, benötige weniger Energie und nehme letztlich auch wesentlich weniger Boden in Anspruch. Das sei ein Vorteil, der im Kanton Luzern besonders stark ins Gewicht falle. Die Grünen unterstützten dieses Anliegen. Allerdings zählten sie darauf, dass die CVP im Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs eine forciertere, zukunftsfähigere, leistungsorientiertere und umweltschonendere Mobilität ebenfalls unterstütze und deshalb den öV-Bericht dann in diese Richtung mit korrigiere. Das Ziel müsse die Kapazitätserhöhung über einen Viertelstundentakt sein. Das mache die Bahn wesentlich flexibler und konkurrenzfähig gegenüber dem Auto. Damit könne das Umsteigen tatsächlich forciert werden. Zu dieser Diskussion gehöre deshalb auch die Verbesserung der Zufahrten zum Bahnhof Luzern - auch ohne Tiefbahnhof. Man wisse aus dem Bericht, dass man damit allenfalls im Jahr 2030 rechnen könne. Weitere Punkte im Zusammenhang mit der Brechung der Nachfragespitzen am Morgen, am Mittag und am Abend seien etwa die Flexibilisierung der Arbeitszeiten, denn viele hätten nach wie vor fixe Arbeitszeiten. Zudem müsste auch ein späterer Schulbeginn für Berufs- und Kantonsschülerinnen und -schüler thematisiert werden. Deshalb hätte man die Motion sehr gerne erheblich erklärt. Man sei klar für eine Anpassung der Kapazitäten. Da der Motionär mit einer Erheblicherklärung als Postulat einverstanden sei und nächstens der öV-Bericht in den Rat komme, könne man dem ebenfalls zustimmen.

Im Namen des Regierungsrates erklärt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Max Pfister, dass die Regierung die geäußerten Anliegen weitgehend teile. Da die Aufgabe in den Kompetenzbereich des Regierungsrates und des Verbundrates falle, könne das Anliegen jedoch aus formellen Gründen nicht als Motion übernommen werden.

Der Rat erklärt die Motion als Postulat erheblich.