



Regierungsrat

Luzern, 9. Dezember 2016

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 221

Nummer: P 221
Eröffnet: 08.11.2016 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 09.12.2016 / Ablehnung wegen Erfüllung
Protokoll-Nr.: 1309

Postulat Zehnder Ferdinand und Mit. über die Einbindung der Zentralschweiz ins (inter)nationale Bahnverkehrssystem

Die Agglomeration Luzern als grösster Entwicklungsraum in der Zentralschweiz ist wirtschaftlich, aber auch touristisch bedeutend. Zudem ist der Bahnhof Luzern das Tor zu den Kantonen Ob- und Nidwalden und national ein bedeutender Knotenpunkt im Bahnnetz. Die nationale Vernetzung und internationale Anbindung bildet das Rückgrat für einen optimalen Wirtschaftsraum. Eine häufige und direkte nationale Anbindung ist zentral. Die internationale Bahnanbindung von Luzern wurde in den vergangenen Jahrzehnten schrittweise reduziert. Mit Blick auf die Bedeutung des Zentralschweizer Tourismus und die Wirtschaft ist dieser schleichende Abbau nicht akzeptabel. Die Benachteiligung lässt sich aufgrund der Bedeutung des Bahnhofs Luzern im nationalen Vergleich in keiner Weise rechtfertigen.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 erlebt die Schweiz dank dem Gotthardbasistunnel einen Quantensprung auf der Nord-/Südverbindung mit grossen Reisezeitverkürzungen. Gleichzeitig wird die Zahl der direkten Züge zwischen Luzern und dem Tessin von heute 16 täglichen Zügen auf 7 Züge reduziert, wobei der erste direkte Zug am Morgen Luzern relativ spät verlässt.

Im Fahrplan 2016 verkehren ab Luzern folgende morgendliche Direktverbindungen:

- 06:18 ICN nach Lugano,
- 07:18 IR nach Locarno,
- 08:18 IR nach Locarno,
- 08:48 EC nach Milano,
- 09:18 IR nach Locarno,
- 10:18 ICN nach Lugano.

Im Fahrplan 2017 reduziert sich dieses Angebot ab Luzern auf folgende morgendliche Direktverbindung:

- 10:18 ICN nach Lugano.

Die anderen Verbindungen Luzern ab 06:18, 07:18, 08:18 und 09:18 verkehren nur noch bis Erstfeld bzw. Göschenen. Der EC Luzern-Mailand um 8:48 entfällt gänzlich.

Mit diesem Fahrplanangebot 2017 sind wir in keiner Weise zufrieden. Das Umsteigen zur Hauptreisezeit morgens Richtung Tessin ist mit dem postulierten Quantensprung auf der

Nord-/Südverbindung nicht vereinbar. Die Bevölkerung erwartet genauso wie wir, dass mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels die Reisezeit in die Südschweiz und nach Italien nicht nur zeitlich verkürzt wird, sondern dass auch ein optimales Angebot gefahren wird. Mehr als eine Halbierung der Anzahl Direktverbindungen, erst späte Direktverbindungen und Verbindungen mit Umsteigevorgängen entsprechen in keiner Weise unseren Vorstellungen eines optimalen Angebots und erfüllen auch die Erwartungen der Bevölkerung klar nicht. Wir erwarten, dass der Bund und auch die SBB-Fernverkehr die Bedeutung des Knotens Luzern anerkennen, ihre Versprechungen einhalten und sich entsprechend für gute Verbindungen einsetzen. Spätestens auf den Fahrplanwechsel 2018 müssen wieder mehr Direktverbindungen Richtung Süden eingeführt und wenn immer möglich direkt bis nach Mailand geführt werden.

Hinzu kommt, dass der eigenwirtschaftliche Fernverkehr seine Linien nach wirtschaftlichen Grundsätzen optimiert. Es ist zu beobachten, dass der Fernverkehr sein Netz vermehrt nach Zürich ausrichtet. Diese Tendenz gibt zu denken, soll doch die Bahn alle Kantone optimal vernetzen. Zudem besteht zwischen Angebot und Nachfrage ein direkter Zusammenhang, sodass sich ein Angebotsabbau heute auch nachteilig auf die Beurteilung der Entwicklung des Bahnknotens Luzern und insbesondere des Projekts Durchgangsbahnhof Luzern auswirkt. Diese Entwicklung wollen und werden wir nicht einfach hinnehmen. Der Durchgangsbahnhof verbessert die Mobilität sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene markant. Erst der Durchgangsbahnhof ermöglicht die im NEAT-Konzept vorgesehene Fahrzeit zwischen Luzern und Mailand: Das Tessin rückt dank Durchgangsbahnhof eine Viertelstunde näher an die Deutschschweiz, der Fahrzeitgewinn zwischen Deutschland–Basel und Mailand beträgt eine halbe Stunde. Die Nord-Süd-Verbindung via Luzern ist damit eine halbe Stunde schneller als via Zürich, was eine attraktive Alternative zur Verbindung über den stark frequentierten Hauptbahnhof Zürich schafft.

Aus all diesen Gründen haben wir uns bereits über verschiedene Kanäle für eine Verbesserung des Fahrplanangebots ab Luzern eingesetzt. So hat der Verbundrat des Verkehrsverbunds Luzern mit Brief vom 15. Juli 2016 an die SBB zum Fahrplan 2017 Stellung genommen und umfassend begründet, weshalb das neu geplante Angebot ab Luzern im Widerspruch zu den berechtigten Erwartungen mit dem Quantensprung auf der Nord-/Südverbindung steht. In Absprache mit den weiteren auf der Nord-/Südverbindung liegenden betroffenen Kantonen wie Solothurn und Basel Stadt hat der Verbundrat konkrete Anträge zur Verbesserung des Angebots gestellt. So forderte er beispielweise eine frühe Direktverbindung Basel-Luzern-Lugano sowie die Beibehaltung bzw. ein mit der neuen Infrastruktur Gotthardbasistunnel laufender Ausbau der internationalen Verbindungen ab Luzern nach Mailand. Im Weiteren stehen wir in engem Kontakt mit unseren Bundesparlamentariern, die in der Herbstsession 2016 insgesamt vier Interpellationen und eine Motion zur Bahnentwicklung im Raum Luzern beim Bundesrat eingereicht haben. Die Antworten des Bundesrats liegen seit Mitte November bereits vor, sodass die Vorstösse in der Wintersession 2016 im Parlament diskutiert werden.

Auch unabhängig vom Fahrplanangebot 2017 setzen wir uns über verschiedene Kanäle für eine Verbesserung des Bahnangebots ab und nach Luzern ein. Im April 2016 haben die Zentralschweizer Kantone gemeinsam mit der SBB die Gesamtperspektive Zentralschweiz verabschiedet. Dieses Programm zeigt – abgestimmt auf das langfristige Grossprojekt Durchgangsbahnhof Luzern – das Zielbild der Bahnangebots- und Bahnarealentwicklung in der Region Zentralschweiz im kurz- und mittelfristigen Zeithorizont und dient der SBB als Entscheidungsgrundlage bei der Angebotsplanung. Schlüsselrollen spielen dabei die beiden Hauptverkehrsachsen Ost-West (Bern-Luzern-Zürich-Ostschweiz) und Nord-Süd (Basel-Luzern-Tessin-Italien) sowie ein dichtes S-Bahn-Netz. Bereits im November 2014 haben die Zentralschweizer Kantone über die Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) dem Bund das Angebotskonzept der Planungsregion Zentralschweiz eingereicht. Das Angebotskonzept zielt auf eine mittel- bis langfristige Verbesserung des Bahnangebots

und dient dem Bund als Grundlage für die Planung des Regionalverkehrs im STEP Ausbauschnitt 2030. Aufgrund des prognostizierten Engpasses beim Bahnangebot fordern die Zentralschweizer Kantone insbesondere mehr Verbindungen auf den stark wachsenden Hauptentwicklungsachsen. Mehr Informationen zu den beiden Planungen finden sich unter www.vvl.ch/planung/planungsberichte/planung-zentralschweiz.

Wir wissen folglich um die Bedeutung eines angemessenen Bahnangebots für die Region Luzern und sind klar der Ansicht, dass das nun ab Dezember 2016 gefahrene Angebot weder die gemachten Versprechen noch die berechtigten Erwartungen an den mit dem Gotthardbasistunnel verbundenen Quantensprung erfüllt. Wir werden uns deshalb auch weiterhin mit unseren Partnern auf allen Ebenen sowohl bei den SBB als auch beim Bund für eine deutliche Verbesserung des Fahrplanangebots ab und nach Luzern und insbesondere auf der Nord-/Südverbindung einsetzen.

Im Sinn dieser Ausführungen erachten wir die Forderung des Postulats, uns bei den SBB dafür einzusetzen, dass die Zentralschweiz nicht vom (inter)nationalen Bahnverkehrs-System abgehängt wird, bereits als erfüllt und beantragen mit dieser Begründung dessen Ablehnung.