



Regierungsrat

Luzern, 19. Februar 2019

## ANTWORT AUF ANFRAGE

A 665

Nummer: A 665  
Protokoll-Nr.: 190  
Eröffnet: 04.12.2018 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

### **Anfrage Peyer Ludwig und Mit. über die vorübergehende Verschlechterung der Bahnanbindung von Luzern nach Zürich-Flughafen, weitere mögliche Schlechterstellungen und die Angebotspolitik der SBB**

Zu Frage 1: Hat der Regierungsrat verbindliche Zusagen, dass die Schlechterstellung bei der Direktverbindung Luzern–Zürich Flughafen nach zwei Jahren tatsächlich wieder aufgehoben wird? Wenn ja, wie sehen diese Zusicherungen aus? Wenn nein, was unternimmt er, um den nötigen Druck auf die SBB auszuüben?

Wir haben letzten Sommer an einem Spitzentreffen mit der SBB von dieser das mündliche und schriftliche Versprechen erhalten, dass die Flughafenanbindung von Luzern her wieder mit dem IR70/IR13, Abfahrt xx.10 Uhr in Luzern, gewährleistet sein wird. Damit sind die Reiseketten auch für Luzern West, Ob- und Nidwalden ab Luzern zum Flughafen wieder umsteigefrei möglich. Zudem wird die Fahrzeit Luzern–Zürich ab 2021 kürzer, die Fahrzeit Luzern–Zürich Flughafen bleibt hingegen im Vergleich zum aktuellen Fahrplan 2019 unverändert (längere Standzeit in Zürich HB in der Durchbindung IR70/IR13 als in der Durchbindung des IR75).

Zu Frage 2: Teilt der Regierungsrat die Befürchtung, dass die SBB eine mögliche Schlechterstellung bei der Verbindung Luzern–Basel und umgekehrt planen? Wenn ja, was unternimmt der Regierungsrat dagegen?

Wir haben Kenntnis davon, dass es im Korridor Luzern–Olten–Basel voraussichtlich zu einem Angebotsabbau in zwei Schritten kommen wird: Mit dem Ausbausritt 2025 wird der 30-Minuten-Takt auf dem IR15 Luzern–Sursee–Zofingen–Bern eingeführt. Dies geht auf Kosten der heutigen Direktverbindung Luzern–Basel mit dem IR27 Luzern–Sursee–Zofingen–Olten–Liestal–Basel. Diese wird zu einer Umsteigeverbindung mit schlankem Anschluss in Zofingen. Diese Umwidmung erfolgt erst, wenn die dazu notwendigen Ausbauten im Knoten Bern abgeschlossen sind.

Sowohl ein 30-Minuten-Takt nach Bern wie auch weiterhin zwei direkte Züge nach Basel sind ab Luzern mit den Kapazitätsengpässen in und um den Knoten Luzern nicht möglich, was die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) klar zeigt. Im Ausbausritt 2035 wird aufgrund der Systematisierung zwischen Basel und Zürich in der Folge auch die Umsteigeverbindung in Zofingen wegfallen, womit die Strecke zwischen Luzern und Basel zur einzigen Schweizer Fernverkehrsstrecke im Stundentakt wird.

Wir setzen uns mit Nachdruck für die rasche Realisierung des DBL ein. Dieser ermöglicht mehr und in systematisiertem Takt verkehrende Züge zwischen Luzern und Olten, womit auch die von uns geforderte halbstündliche und rasche Direktverbindung nach Basel wieder möglich sein dürfte. Zudem sind zum Ausbauschritt 2035 gerade mit Blick auf die Verbindung Luzern-Basel noch Optimierungsarbeiten im Gange.

Zu Frage 3: Wie sieht die Bilanz für Luzern und die Zentralschweiz bei der weiteren Planung des Bahnangebotes (Ausbauschritte 2025 und 2035) aus? Gibt es Verbesserungen oder aber auch Verschlechterungen?

Im Ausbauschritt 2025 ist die erwähnte Umwidmung des IR27 Luzern–Basel zum 30-Minuten-Takt IR15 Luzern–Bern unter dem Strich für Luzern leicht positiv zu beurteilen, da insgesamt mehr Leute von dieser Massnahme profitieren, als sie davon benachteiligt werden. Weitere Verbesserungen gibt es mit der Verlängerung der S61 nach Willisau per Ende 2019 (neu als S77 Luzern–Willisau geführt) und der Einführung der S41 Luzern–Horw zu Hauptverkehrszeiten per Ende 2021.

Im Ausbauschritt 2035 profitiert gemäss aktuellem Arbeitsstand insbesondere der Korridor Luzern–Zürich dank dem Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) von Verbesserungen mit kürzeren Reisezeiten und mehr Zügen. Die Verbindungen Richtung Ob- und Nidwalden werden ebenfalls verbessert.

Die Verbindung nach Basel wird hingegen, wie oben erwähnt, im Ausbauschritt 2035 nochmals verschlechtert, womit Luzern–Basel der einzige Schweizer Fernverkehrskorridor mit einem Stundentakt wird, während anderorts das Angebot zum Halbstundentakt oder gar Viertelstundentakt verdichtet werden soll. Zudem ist das Angebot im Raum Schwyz nicht zufriedenstellend. Optimierungsarbeiten zum Ausbauschritt 2035 sind gerade mit Blick auf die Verbindung Luzern-Basel noch im Gange.

Zu Frage 4: Teilt der Regierungsrat die Befürchtung, dass die SBB bei der weiteren Angebotsplanung die Nutzenmaximierung im Fokus haben, also vor allem dort Verbesserungen planen, wo die grössten Passagierfrequenzen bestehen und damit der Auftrag des «Service public» (Erschliessung aller Landesteile, Pflege der Nord-Süd-Achse) zunehmend unter Druck gerät?

Zumindest auf die eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsstrecken bezogen teilen wir die Befürchtung, dass die SBB das betriebswirtschaftliche Ergebnis in der Angebotsplanung hoch gewichten. Dies ist einerseits verständlich, da Gewinne auf nachfragestarken Strecken im Rahmen der netzweiten Fernverkehrskonzession dazu dienen müssen, auch weniger nachfragestarke Strecken in allen Landesteilen mit einem regelmässigen Angebot auf eigene Rechnung zu betreiben. Andererseits kann diese betriebswirtschaftlich orientierte Haltung zu Lasten der vom Bund und den Kantonen bestellten Regionalverkehrsangeboten gehen (z.B. fehlende Trassen, weniger attraktive Anschlüsse).

Zu Frage 5: Was unternimmt der Regierungsrat gegenüber den SBB, um in Zukunft mögliche Schlechterstellungen von Luzern und damit der ganzen Zentralschweiz zu verhindern?

Der Kanton Luzern nutzt seine Kontakte auf der fachlichen und der politischen Ebene, um auf gute Verbindungen nach und ab Luzern hinzuwirken. Wir sind im regelmässigen Austausch mit den Vertreterinnen und Vertretern der SBB und des Bundesamtes für Verkehr. Zudem sind wir in den Planungen zu den nationalen Ausbauschritten im Lenkungsausschuss und auch in der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs vertreten. Auf

Fachebene wahrt der Verkehrsverbund Luzern die Interessen des Kantons Luzern. Auch unsere Luzerner Bundesparlamentarier engagieren sich stark für gute Bahnverbindungen von und nach Luzern und haben bereits mit verschiedenen Vorstössen auf die Situation der Zentralschweiz aufmerksam gemacht und Verbesserungen gefordert.