



KANTONS RATSPROTOKOLL

Sitzung vom 25. März 2019
Kantonsratspräsidentin Hildegard Meier-Schöpfer

A 665 Anfrage Peyer Ludwig und Mit. über die vorübergehende Verschlechterung der Bahnanbindung von Luzern nach Zürich-Flughafen, weitere mögliche Schlechterstellungen und die Angebotspolitik der SBB / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Die Anfrage A 665 sowie die Anfrage A 671 von Hannes Koch über die massiv verschlechterten Reisezeiten Richtung Süden werden als Paket behandelt. Ludwig Peyer ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Hannes Koch ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Ludwig Peyer: Der Regierungsrat tut sein Möglichstes und hat das Grundproblem erkannt. Bei der gekappten Flughafenverbindung handelt es sich um eine regionalpolitische Auseinandersetzung, denn Luzern hat gegenüber Aarau, Zürich und St. Gallen das Nachsehen. Zusätzlich sind wir abhängig von der Einführung der sogenannten „Pannenzüge“. Ich weiss nicht, wie verlässlich die Aussage der SBB ist, dass in zwei Jahren alles gelöst sei. Grosse Sorge bereitet mir aber, dass der Anschein erweckt wird, die SBB nehme das Thema Service public nicht mehr so ernst. In der Antwort zu Frage 4 wird meine Befürchtung geteilt, dass die SBB auf den Fernverkehrsstrecken auf eine Gewinnmaximierung aus sind und dass sich das nachteilig auswirken könne. Hier müssen wir ansetzen, indem Luzern und die Zentralschweiz noch klarere Signale aussenden und wir den SBB mitteilen, dass es so nicht geht. Es besteht ein Angebotswettbewerb, und wir kommen nur zum Ziel, wenn wir uns klar und laut äussern. Der Durchgangsbahnhof nützt nur wenig, wenn wir schlechte Verbindungen haben, ganz zu schweigen von der touristischen Bedeutung Luzerns. Die Planung der Fahrpläne und Ausbauschritte sind noch im Gang, deshalb müssen wir uns mit aller Kraft für die Besserstellung von Luzern einsetzen.

Hannes Koch: Die Grüne Fraktion unterstützt das Anliegen von Ludwig Peyer. Die Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage A 665 zeigt auf, dass bereits vieles getan wird, um das Fernverkehrsangebot zu verbessern. Luzern verfügt bereits über gute Angebote, ausser nach Basel, bei dieser Verbindung besteht kein 30-Minuten-Takt. Auch die Wichtigkeit des geplanten Durchgangsbahnhofs wird bestätigt. Der Regierungsrat muss sich dafür einsetzen, dass der Service public erhalten bleibt und der öffentliche Verkehr gefördert wird. Bei meiner Anfrage A 671 geht es um die verschlechterten Reisezeiten. Die Antworten des Regierungsrates sind sehr aufschlussreich und zeigen, wie stark das Netz der SBB ausgelastet ist und wie effizient es genutzt wird. Die Antworten zeigen aber auch auf, dass eine konsequente Weiterentwicklung des Bahnnetzes – einschliesslich des Durchgangsbahnhofs – unbedingt notwendig ist. Leider ist es nicht möglich, alle Ansprüche

zu berücksichtigen, es braucht immer Kompromisse. Hier kommt wieder der Service public ins Spiel, und es stellt sich die Frage, welche Strecken mehr gewichtet werden. Wir gehen fest davon aus, dass der Regierungsrat in dieser Sache weiterhin aktiv bleibt.

Marcel Budmiger: Es freut mich, von der CVP ein so klares Statement zu hören. Leider sind es aber auch die Mitglieder der CVP, die in Bern falsche Entscheide treffen. Ich bezweifle, dass sich Ludwig Peyer gegenüber der ehemaligen CVP-Bundesrätin ebenfalls so klar geäußert hat. Es ist die bürgerliche Mehrheit, die den SBB den klaren Auftrag erteilt „Geld über alles und ein bisschen Regionalpolitik“. Wir baden jetzt das aus, was die bürgerlichen Parteien in Bern entscheiden. Der Kanton Luzern ist diesbezüglich aber nicht viel besser, so muss die Bevölkerung längere Reisezeiten und in Rothenburg und Ebikon ein Umsteigen in Kauf nehmen. Wenn es aber um die Verbindung zum Flughafen Zürich geht, ist es ein Problem, wenn sich die Reisezeit verlängert und umgestiegen werden muss. Wir sollten deshalb im nächsten öV-Bericht einen stärkeren öV fordern. Widersprüche gibt es zwar immer, sie sind aber auch Teil des Problems. Wenn nicht immer eine Gleichbehandlung des öV und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gefordert würde, würden mehr Personen den öV benutzen, und die Passagierzahlen würden entsprechend steigen. Das würde sich auch betriebswirtschaftlich auszahlen, und die SBB hätten keine Argumente mehr, um den Kanton Luzern aussen vor zu lassen. So wird beispielsweise für die Verbindung von Luzern nach Zürich ein Halt in Ebikon gefordert; dazu braucht es aber auch die notwendigen Passagierzahlen. Die Kritik Richtung Bern und an die SBB ist gerechtfertigt, aber auch der Kanton Luzern muss zuerst noch seine Hausaufgaben machen.

Simon Howald: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist und bleibt ein Kernanliegen der GLP-Fraktion. Durch die höhere Flächeneffizienz und die bessere Ökobilanz gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, beispielsweise beim Energiebezug durch den hohen Anteil von Wasserkraft bei den SBB, hat der öV eine geringere CO₂-Belastung zur Folge, was dem Klimaschutz zugutekommt. Deshalb steht die GLP-Fraktion den Verschlechterungen bei den Zugverbindungen grundsätzlich kritisch gegenüber. Es ist jedoch verständlich, dass es bei Bauarbeiten, zum Beispiel beim östlichen Zuger Seeufer, zu Engpässen kommt und Kompromisse eingegangen werden müssen. Für die GLP ist es dabei wichtig, dass solche Verschlechterungen lediglich temporär sein sollten und danach mindestens der vorherige Qualitätszustand wiederhergestellt wird. Bei Investition in die Bahninfrastruktur für temporäre Verbesserungen muss ausserdem die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden, um mit den finanziellen Ressourcen haushälterisch umzugehen. Investitionen sollen hauptsächlich für nachhaltige Projekte getätigt werden und weniger für temporäre Verbesserungen. Es fällt auf, dass bei den Diskussionen bezüglich Zugverkehr die Kapazitätsengpässe im Bahnhof Luzern stets eine bedeutende Einschränkung darstellen. Die GLP-Fraktion sieht sich immer wieder bestätigt, dass der Durchgangsbahnhof Luzern für den regionalen und überregionalen Zugverkehr essenziell ist und dringend benötigt wird. Die GLP-Fraktion steht generell ein für ein gesundes Gleichgewicht zwischen dem Ausbau der stark nachgefragten Zugverbindungen und der Sicherstellung der Erreichbarkeit der Randgebiete.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Unser Bahnsystem ist sehr stark ausgelastet, und die kleinsten Eingriffe ins Netz oder den Fahrplan haben enorme Auswirkungen zur Folge. Das stellen wir immer wieder fest, wenn wir in den Planungsregionen unsere Vorstellungen definieren. Die Schweiz besteht aus sechs Planungsregionen, die jeweils Jahre im Voraus über den Fahrplan diskutieren. Zurzeit befassen wir uns mit dem Fahrplan 2025, und es ist schwierig, allen Ansprüchen gerecht zu werden. Der Spruch „Allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann“ trifft insbesondere auf die Fahrplangestaltung zu. Dabei beneide ich das Bundesamt für Verkehr mit seiner übergeordneten Sicht nicht. Die Massnahmen werden übergeordnet beurteilt, die nationale Bahnplanung ist sehr komplex. Die Strecke Luzern–Olten–Basel bereitet mir Sorgen, denn dort sind Mankos spürbar, und wir haben zugunsten der Strecke Luzern–Zürich einen Verlust erlitten. Wir bleiben aber auch dort am Ball. Bezüglich des Durchgangsbahnhofs haben wir letzten Montag eine

Lobbyingveranstaltung mit dem Gotthardkomitee der ganzen Achse Basel–Luzern–Tessin im Bundeshaus abgehalten. Wenn mich mein Gefühl nicht täuscht, wird der Nationalrat die Beschlüsse des Ständerates übernehmen und dem Projekt Durchgangsbahnhof zustimmen. Unsere jahrelange Arbeit hat sich also gelohnt. Ich bin zuversichtlich, dass wir auch in der Übergangsfrist, bis der Durchgangsbahnhof gebaut ist, auf offene Ohren stossen.