



Regierungsrat

Luzern, 16. Mai 2023

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 867

Nummer: P 867
Eröffnet: 16.05.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 16.05.2023 / Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 484

Postulat Wyss Josef und Mit. über den maximalen Nutzen des Durchgangsbahnhofs Luzern für die Region und den Kanton Luzern

Es war und ist stets ein Anliegen unseres Rates, dass der Durchgangsbahnhof Luzern für die ganze Region Zentralschweiz und für den Kanton Luzern im Besonderen sowohl im Bereich der Mobilität wie auch für die Entwicklung unseres Kantons den höchstmöglichen Nutzen mit sich bringt. Diese Stossrichtung hat unser Rat von Anfang an konsequent verfolgt und unterstützt. So flossen etwa die im Postulat konkret angeführten Bahnhofsumbauten in Ebikon, Emmen oder Sursee und die darin ebenfalls geforderten Angebotsverbesserungen durch höhere Taktfrequenzen bereits in die verschiedenen Planungsarbeiten ein und werden auch zukünftig bestmöglich Berücksichtigung finden, um insbesondere die gesetzten Mobilitätsziele bestmöglich gemeinsam zu erreichen.

Der DBL schafft Raum auf Schiene und Strasse. Die neue Zufahrt zum Bahnhof Luzern ermöglicht häufigere, schnellere und mehr direktere Verbindungen auf allen Achsen des Schienenverkehrs. Die Erreichbarkeit des ganzen Kantons wird verbessert. Mit dem Ausbau der Bahnkapazitäten können Bahn und Bus besser aufeinander abgestimmt und miteinander vernetzt und der öffentliche Verkehr (öV) als Gesamtsystem nachhaltig verbessert werden. Dies ermöglicht insbesondere in der Agglomeration eine nachhaltige Verschiebung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hin zu einem höheren öV-Anteil. Damit die Wirkung des DBL – bestehend aus einem Tunnel von Ebikon bis zum Bahnhof Luzern (Dreilindentunnel), einem Tiefbahnhof mit vier Gleisen sowie einer unterirdischen Zu- und Wegfahrt durch das Gebiet Heimbach (Neustadttunnel) – bis in die Regionen hinausstrahlt, braucht es weitere Ausbauten auf den Zulaufstrecken, deren Ausgestaltung und Verortung vom zukünftigen Angebot abhängig sind. Absehbar ist, dass die Bahnhöfe Sursee, Emmenbrücke und Ebikon ausgebaut werden müssen, dass in Dierikon eine Abstellanlage erstellt werden muss und dass punktuell – je nach Angebotskonzept – zusätzliche Doppelspuren (bspw. Doppelspurausbau Malters – Littau) benötigt werden. Darüber hinaus können wir zum heutigen Zeitpunkt aufgrund des aktuellen Planungsstandes noch keine konkreteren Aussagen zu zusätzlichen Investitionen, ihren Nutzen und den davon betroffenen Gemeinden machen.

Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) hat das Schweizer Stimmvolk 2014 eine neue Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen bei der Finanzierung der öV-Infrastrukturen beschlossen. Seit 2016 sichert der Bund gemäss Bundesverfassung und Bahninfrastrukturfondsgesetz den Unterhalt der gesamten Schieneninfrastruktur (inkl. Privatbahnen) und finanziert die von ihm beschlossenen Ausbauvorhaben aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kantone leisten jährliche

Beiträge in den BIF. Das Bundesamt für Verkehr BAV plant und begleitet den Ausbau der Bahninfrastruktur. Dieser erfolgt mit verschiedenen grösseren Ausbauprogrammen wie der NEAT und den Ausbausritten 2025 und 2035. Die Ausbausritte der Eisenbahninfrastruktur werden durch die Bundesversammlung beschlossen. Die Erarbeitung der zugehörigen nationalen Angebotskonzepte – welche als Basis für die dazu notwendigen Infrastrukturen dienen – erfolgt unter der Führung des BAV unter Einbezug verschiedener Planungsbeteiligter. Die Angebotsvorstellungen zum Regionalverkehr werden von den Kantonen respektive den Planungsregionen (Planungsregion Zentralschweiz für die Region Luzern), zum Güterverkehr vom BAV unter Einbezug der Branche und für den Fernverkehr von der SBB eingegeben. Daraus folgt eine Gesamtplanung unter möglichst guter Berücksichtigung aller Ansprüche. Das Angebotskonzept und die dafür notwendigen Infrastrukturmassnahmen werden iterativ unter Berücksichtigung des finanziellen Rahmens und der Perspektive BAHN 2050 definiert.

Der Bund hat im Juni 2022 den Botschaftsentwurf 2023 zur Vernehmlassung publiziert. Darin zeigt er den aktuellen Stand der Ausbauprogramme, stellt die Ziele und Stossrichtung zur Perspektive BAHN 2050 dar und äussert sich zum Vorgehen mit den nächsten Ausbausritten. So wird nun klar, dass in der Botschaft 2026 der Ausbausritt 2035 «repariert» werden muss, damit das darin zugrunde gelegte Angebot auch effektiv gefahren werden kann. Dazu sollen auch erste Etappen von den im Bundesbeschluss zum Ausbausritt 2035 genannten Grossprojekten (inkl. DBL) geprüft werden. Der Kanton Luzern und die ZKöV (Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs) haben in ihren Vernehmlassungsantworten nebst der Unterstützung des geplanten Vorgehens auch klar die Berücksichtigung des Gesamtprojekts DBL in der Botschaft 2026 als zu realisierendes Element gefordert (vgl. [Stellungnahme](#) vom 27. September 2022).

Die Kosten für den DBL und ergänzende Massnahmen sind hoch und eine Etappierung des DBL soll vermieden werden. Ausserdem steht der DBL in Konkurrenz zu anderen Grossprojekten in der Schweiz. Fakt ist, dass das vorgesehene Kostendach der Botschaften 2026 und 2030 nicht für die vollständige Realisierung aller Grossprojekte ausreichen wird. Die Angebotsvorstellungen innerhalb der Regionen des Kantons Luzern und der gesamten Zentralschweiz und die damit verbundenen Infrastrukturen müssen deshalb bei der Erarbeitung des Angebotskonzepts sorgfältig untereinander abgewogen werden. Aus diesen Gründen wird im Auftrag des BAV von der SBB bis Ende 2023 eine Studie zur Realisierungsabfolge erarbeitet, die aufzeigen soll, welche Infrastrukturelemente des DBL und ergänzender Ausbauten in welcher Reihenfolge realisiert werden sollen, damit unter Beachtung der Finanzierbarkeit möglichst früh ein hoher Nutzen resultiert.

Das nächste Angebotskonzept wird unter der Leitung des BAV, mit Einbezug der Planungsregionen, für die Botschaft 2030 erarbeitet. Der Kanton Luzern setzt sich dabei für folgende Stossrichtungen ein:

- Mindestens halbstündliche, auf Hauptachsen viertelstündliche RE-Verbindungen zwischen den Haupt-, Agglomerationsneben- und Regionalzentren als Grundstruktur des Zentralschweizer öV-Netzes;
- Viertelstunden-Takt mit der S-Bahn;
- mindestens halbstündliche schnelle Direkt- oder attraktive Umsteigeverbindungen zu den nationalen Zentren (Richtung Zürich viertelstündlich) und den relevanten Flughäfen;
- möglichst viele Durchmesserlinien zur Vernetzung der Zentralschweiz und der Agglomeration Luzern;
- optimale Vernetzung der verschiedenen Zugprodukte untereinander und mit anderen Verkehrsmitteln an multimodalen Verkehrsdrehscheiben;
- neue S-Bahn-Haltestellen, wenn sie grosse Zusatzpotenziale erreichen und bzgl. Nachfrage und (Strecken-)Kapazität ins Gesamtgefüge eines Korridors passen;
- Beitrag des Schienengüterverkehrs zur wirtschaftlichen Versorgung der Zentralschweiz;
- Erhöhung des Modalsplits und des Anteils der sehr gut und gut mit der Bahn erschlossenen Bevölkerung und Arbeitsplätze sowie

- effizientere Nutzung der Infrastruktur und der betrieblichen Ressourcen.

Das Thema «Drittfinanzierungen» ist im Artikel 58b des Eisenbahngesetzes ([EBG](#)) geregelt. Die Kantone und weitere Dritte können zusätzliche oder alternative Massnahmen finanzieren, wenn deren Aufnahme in das strategische Entwicklungsprogramm möglich ist. Bei zusätzlichen Massnahmen tragen sie sämtliche Kosten und bei alternativen Massnahmen die Kostendifferenz zwischen der vom Bund und der von ihnen vorgesehenen Massnahme. Des Weiteren ist eine Vorfinanzierung gemäss Art. 58c EBG nur möglich, wenn die Realisierung oder Projektierung der entsprechenden Massnahme in einem von der Bundesversammlung beschlossenen Ausbauschnitt enthalten ist. Die Thematik wurde der Kommission Verkehr und Bau an der Sitzung vom 8. April 2022 entsprechend erläutert.

Der Einbezug der verschiedenen Anspruchsgruppen ist auch unserem Rat ein grosses Anliegen. Diese sollen werden seit jeher frühzeitig informiert und es werden möglichst verträgliche und breit abgestützte Lösungen gesucht. Die SBB Infrastruktur als Auftragnehmerin des BAV für die Planung des DBL informiert die direkt betroffenen Gemeinden, Eigentümerinnen und Eigentümer usw. abhängig vom Konkretisierungsgrad der jeweiligen Planung regelmässig über den aktuellen Stand. Beispielsweise wurden die Gemeinden Ebikon, Dierikon, Emmen und Sursee bereits zu einem frühen Zeitpunkt in die Planung miteinbezogen respektive werden jeweils über den aktuellen Stand informiert. Bei Ebikon werden dabei Themen wie Tunnelportal, Linienführung, Baustelleninstallationsflächen, Umbau Bahnhof Ebikon usw. thematisiert und diskutiert. Gleiches gilt für weitere, noch zu definierende Infrastrukturmassnahmen wie punktuelle Doppelspur- und Bahnhofsausbauten, die den Nutzen des DBL in die Regionen hinaustragen. Seit 1. November 2022 verfügt der Kanton über eine Gesamtkoordinatorin DBL im Departementssekretariat des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement. Zu ihren vielfältigen Aufgaben gehört u.a. auch ein aktives Stakeholdermanagement – dadurch soll der Austausch mit allen involvierten Stellen auf Bundesebene, innerhalb des Kantons sowie auf regionaler und kommunaler Ebene sichergestellt werden.

Zusammenfassend halten wir fest, dass für einen maximalen Nutzen des DBL auch für die Regionen zusätzliche Infrastrukturen auf den Zulaufstrecken notwendig sind. Diese haben eine hohe Abhängigkeit zum zukünftigen Angebot und können somit zum heutigen Zeitpunkt noch nicht genau beschrieben bzw. verortet werden. Die regionalen Angebotsvorstellungen für die nächsten Ausbauschnitte werden durch die Planungsregion Zentralschweiz nach Vorliegen nationaler Vorgaben vorbereitet, anschliessend auf nationaler Ebene unter Einbezug aller Ansprüche verschiedener Planungsregionen, des Fernverkehrs und des Güterverkehrs geplant und schliesslich durch die Bundesversammlung beschlossen.

Aus kantonaler Sicht gilt es in erster Linie alles dafür zu tun, damit die Finanzierung des DBL als Schlüsselinfrastruktur der Luzerner Verkehrspolitik als Ganzes in den nächsten Ausbauschnitt (Botschaft 2026) aufgenommen wird, wie das der Kanton Luzern und die ZKöV in ihrer Stellungnahme zum Botschaftsentwurf 2023 fordern. Die Abstellanlage in Dierikon soll ebenfalls in die Botschaft 2026 aufgenommen werden. Ausbauten auf den Zulaufstrecken können hingegen erst für die Botschaft 2030 geprüft werden, da sie abhängig vom Angebotskonzept sind. Der Einbezug der unterschiedlichen Anspruchsgruppen wie Gemeinden, Nachbarkantone, Grundeigentümerinnen und -eigentümer wird laufend auf die Herausforderungen angepasst und entsprechend dem Planungsstand intensiviert.

Im Sinn dieser Ausführung beantragen wir Ihnen, das Postulat erheblich zu erklären.