

Luzern, 4. Juli 2023

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 1106**

Nummer: A 1106
Protokoll-Nr.: 779
Eröffnet: 19.06.2023 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Koch Hannes und Mit. über den Entwurf des Fahrplans Luzern über Zürich Kloten in die Ostschweiz

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die Kappung der Verbindungen und den Wegfall der internationalen Verbindung?

Direktverbindungen aus Luzern-Zug an den Flughafen Zürich sind für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zentralschweiz und für den Tourismus von hoher Bedeutung. Auch für die Bevölkerung des Kantons Luzern entsprechen Direktverbindungen an den Flughafen einem wichtigen Bedürfnis, weil Umsteigevorgänge für Reisende mit Gepäck häufig als umständlich wahrgenommen werden. Die öV-Nachfrage im Korridor Luzern-Zug-Zürich steht in enger Konkurrenz zu den Nationalstrassen. Komforteinbussen beim öV-Angebot durch zusätzliche Umsteigevorgänge können für die angestrebte Nachfrageverlagerung auf den öffentlichen Verkehr hindernd wirken.

Dass Bauarbeiten auf dem Bahnnetz zu vorübergehenden und unvermeidbaren Einschränkungen führen und dass die Sperrung von Streckenabschnitten ein effizienteres und rascheres Bauen ermöglicht, ist grundsätzlich nachvollziehbar. Wir bedauern sehr, dass wir auch hier abgehängt werden und genau unsere Direktverbindungen aus Luzern an den Flughafen Zürich während der Baustelle des Wipkingerviadukts im Jahre 2024 entfallen. Einmal mehr geht eine Baustelle in einer anderen Region zu Lasten der Zentralschweiz. Wir warten bereits seit über 50 Jahren auf den Ausbau des Knoten Luzerns. Statt Ausbauten gibt es weitere Einschränkungen.

Wir erwarten von den SBB, dass ab Dezember 2024 wieder die bisherigen zwei stündlichen Direktverbindungen an den Flughafen Zürich angeboten werden. Zudem soll die Planung des Gesamtprojekts Durchgangsbahnhofs Luzern nun unverzüglich fortgesetzt werden. Der seit langem bekannte, dringende Handlungsbedarf am Bahnknoten Luzern ist unbestritten. Mit dem Vorprojekt Durchgangsbahnhof Luzern liegt nun seit Mai 2023 ein realisierbares Projekt vor.

Internationale Verbindungen sind für den Tourismus und für die Förderung von emissionsarmen Reisen wichtig. Im Fahrplan 2023 bestehen zwei Verbindungen nach Milano (Luzern ab 12.18 und 16.18 Uhr), sowie deren zwei in Gegenrichtung (Luzern an 11.41 und 13.41 Uhr).

Die Verbindung um 12.18 Uhr nach Milano startet bereits in Frankfurt; sie wird nur in Nord-Süd-Richtung über Luzern geführt, in der Gegenrichtung verkehrt sie über Brig-Bern. Die Fahrzeiten der Direktverbindungen Luzern-Milano sind mit 3h 30min aufgrund von Trassenkonflikten zwischen Lugano und Milano deutlich länger als mit Umstieg in Arth-Goldau (3h 11min) oder Lugano (3h). Aufgrund der längeren Fahrzeit sowie der eher unattraktiven Fahrplanlagen (Fehlen einer morgendlichen Verbindung ab Luzern) ist die Nachfrage gegenwärtig gemäss SBB gering. Die Verbindung Frankfurt-Luzern-Milano leidet zudem unter der aktuell schlechten Pünktlichkeit in Deutschland. Etliche Züge fallen aus oder müssen über die Südbahn (via Aarau-Wohlen) – ohne Halt in Luzern – umgeleitet werden. Ohne leistungsfähige Infrastruktur am Knoten Luzern ist nur ein eingeschränktes Angebot an internationalen Verbindungen über Luzern möglich. Erst der dringend notwendige Durchgangsbahnhof Luzern schafft die Möglichkeiten, das internationale Angebot zu verbessern.

Auch wenn wir die Reduktion der internationalen Verbindungen auf ein tägliches Zugpaar nach Milano bedauern, verstehen wir, dass die SBB bei der aktuellen Betriebsituation ein zuverlässiges Verkehren der nationalen Verbindungen bevorzugt. Dank dem neuen Konzept profitieren nationale Kundinnen und Kunden, so auch die Fahrgäste aus dem Kanton Luzern, auf der Strecke Basel-Luzern-Tessin von einem stabileren Betrieb und grosszügigeren Platzverhältnissen.

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) und unser Rat setzen sich für die in Aussicht gestellten Verbesserungen ab Fahrplan 2027 ein. Gemäss SBB ist vorgesehen, dass ab Fahrplan 2027 der trinationale Zug Milano-Frankfurt in beide Richtungen via Luzern geführt wird und mehr Direktverbindungen Luzern-Deutschland entstehen.

Zu Frage 2: Mit welchen Mitteln wehrt sich der Regierungsrat gegen die Kappung der Züge Richtung Flughafen und Ostschweiz?

Der VVL wurde von den SBB im Dezember 2022 über die Fahrplanänderungen informiert und war sich den Auswirkungen von Beginn an bewusst. Der VVL hat daraufhin bei der SBB interveniert und sie aufgefordert, für Luzern alternative Lösungen zu suchen. Auch hat der VVL mögliche Lösungsvorschläge eingereicht. Die SBB hat verschiedene Varianten geprüft, jedoch wären bei diesen Ansätzen deutlich mehr Kundinnen und Kunden betroffen oder diese wären betrieblich nicht umsetzbar gewesen. Bedauerlicherweise konnten keine anderen Lösungen gefunden werden, die verhältnismässig respektive überhaupt umsetzbar wären.

Der Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements hat am 18. Januar 2023 schriftlich bei der SBB interveniert und trotz Baustelle eine stündliche Direktverbindung zum Flughafen gefordert. Trotz Verständnis seitens SBB ist auch diese Lösung betrieblich nicht umsetzbar. Die SBB prüfen deshalb flankierende Massnahmen mit einem Gepäcktransport und kurzen Umsteigewegen in Zürich.

Regierungsrat und VVL haben damit ihre Möglichkeiten ausgeschöpft. Für Luzern sind vorübergehend keine Direktverbindungen umsetzbar. Die von der SBB versprochenen Massnahmen wie kurze Umsteigewege und Wiedereinführung nach einem Jahr werden konsequent eingefordert.

Der Regierungsrat setzt sich zudem weiterhin vehement dafür ein, dass der Durchgangsbahnhof Luzern mit Hochdruck weitergeplant wird. Auf diesen Befreiungsschlag in der Bahninfrastruktur wartet die Zentralschweiz schon lange.

Zu Frage 3: Weshalb können die Züge aus Luzern nicht über die Zürcher Durchmesserlinie geführt werden?

Die IR-Züge Luzern-Zug-Zürich fahren ab Thalwil durch den Zimmerbergtunnel nach Zürich. Zwischen dem Zimmerbergtunnel und der Durchmesserlinie besteht keine Gleisverbindung. Die Durchmesserlinie ist von Thalwil herkommend nur über die Seelinie über Zürich Enge erreichbar. Gleiches gilt für die Gegenrichtung.

Während der Bauphase des Wipkingerviaduktes war anfangs geplant, eine stündliche Verbindung ab Thalwil über die Seelinie und dann durch die Durchmesserlinie weiter zum Flughafen zu fahren. In der detaillierten Fahrplanplanung zeigte sich allerdings, dass dies aufgrund von Abkreuzungskonflikten in Thalwil leider nicht realisierbar ist und dies daher wiederum keine Alternative darstellt, die für Luzern wichtige Direktverbindung an den Flughafen Zürich anzubieten.

Zu Frage 4: Gibt es Anstrengungen seitens Bund, SBB und Zentralschweizer Kantone, den Zimmerbergtunnel mit der Durchmesserlinie zu verbinden?

Beim Bau der Durchmesserlinie wurde auf eine Verknüpfung mit dem Zimmerbergtunnel bewusst verzichtet. Aufgrund der hohen Zugzahlen müsste eine Verknüpfung konfliktfrei sein, was aufgrund der engen Platzverhältnisse im Einschnitt zwischen Zürich HB und Zürich Wiedikon als nicht realisierbar erachtet wurde – und nun zeitlich auch nicht mehr vor der baustellenbedingten Sperre möglich ist. Es bestehen daher weiterhin keine Absichten, den Zimmerbergtunnel mit der Durchmesserlinie zu verbinden.

Zu Frage 5: Welche Wege müssen Personen auf sich nehmen, die im HB Zürich für die Weiterfahrt umsteigen müssen?

Die Reisezeit wird insgesamt nicht verlängert und die Anschlüsse sind durch kurze Umsteigewege gewährleistet. In Zürich HB ist das Umsteigen ohne Reisezeitverlängerung möglich. Die Gleisbelegung wurde gemäss SBB so optimiert, dass Kundinnen und Kunden jeweils vom Perron in der Halle (Ankunft/Abfahrt Zug) direkt mit dem Schräglift auf den korrekten Perron in Zürich Löwenstrasse (Ankunft/Abfahrt Zürich Flughafen) umsteigen können.

Zu Frage 6: Wie kann die internationale Anknüpfung von Luzern als grosse Touristenstadt und Zentrum der Zentralschweiz mit Direktverbindungen verbessert werden?

Der Knoten Luzern ist heute bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet, zusätzliche Verbindungen sind nicht möglich. Von Luzern in Richtung Basel und in Richtung Arth-Goldau gibt es deshalb nur je eine stündliche Verbindung, bei welcher ein internationaler Zug eingesetzt werden

kann. Für bessere Verbindungen in Richtung Italien oder Deutschland würden halbstündliche Trassen Luzern-Basel und Luzern-Arth-Goldau mehr Spielraum bieten. Ein solcher Angebotsausbau ist aber erst mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und allenfalls weiteren Massnahmen möglich. Unser Rat setzt sich daher mit allen Kräften dafür ein, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern in die Botschaft 2026 aufgenommen wird und die Engpässe am Bahnhof Luzern endlich behoben werden können. Es ist ein Ausbau, der schon längst überfällig ist.