



Regierungsrat

Luzern, 18. Juni 2018

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 567**

Nummer: A 567
Protokoll-Nr.: 639
Eröffnet: 18.06.2018 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Peyer Ludwig und Mit. über die erneute Benachteiligung der Zentralschweiz im schweizerischen Bahnverkehr infolge Verschlechterung des Bahnangebotes von Luzern nach Zürich

Zu Frage 1: Wurde der Regierungsrat des Kantons Luzern über diese Angebotsverschlechterung vorab informiert? Wenn ja, wann und wie war seine Reaktion darauf?

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ist ein Zwischenschritt hin zum Angebotskonzept gemäss Ausbauschritt 2025, der vom eidgenössischen Parlament im Jahr 2013 beschlossen wurde. Mit der Durchmesserlinie Zürich und den Infrastrukturausbauten in der Ostschweiz ändern sich die Abfahrtszeiten ab Zürich nach St. Gallen und Romanshorn/Konstanz. Zugleich wird das Angebot ab Zürich nach St. Gallen und für die S-Bahn Zürich ausgebaut. Ab Zürich erfolgen die Abfahrten in die Ostschweiz als Folge davon neu in der vollen Stunde zu den Minuten xx.02 (St. Gallen), xx.05 (Romanshorn) und xx.09 (St. Gallen–Chur). Der IR aus Luzern kann nicht mehr an den Flughafen fahren, weil sein heutiges Trasse Zürich ab xx.01 in Konflikt mit der Trasse xx.02 nach St. Gallen steht. Im Ausbauschritt 2025 ist deshalb vorgesehen, dass ab Luzern neu der IR in der halben Stunde zum Flughafen fährt, indem dieser nach Konstanz durchgebunden wird.

Diese Angebotsänderungen sind auf die nationale Bahnplanung abgestimmt. Bereits 2013 hat der Kanton Luzern auf Fachebene bei den SBB interveniert und dargelegt, dass die Durchbindung von Luzern zum Flughafen und nach Konstanz zur halben Stunde einer Angebotsverschlechterung gleichkommt. Am 12. September 2016 informierte die SBB den Kanton Luzern über das Fernverkehrsangebot für die Fahrplanperiode 2018/2019. Dabei wurde ausgeführt, dass im Fahrplan 2019 das Angebot in die Ostschweiz gemäss Ausbauschritt 2025 ausgebaut wird, und ab diesem Zeitpunkt die Flughafenverbindung ab Luzern in die halbe Stunde gelegt wird. Der Kanton Luzern meldete bei der SBB wiederum unverzüglich seine Bedenken bezüglich der Angebotsänderung an, insbesondere was die Anschlüsse ab Brünig, Engelberg und Luzern West zum Direktzug an den Flughafen betrifft. Auf Fachebene fand in der Folge ein intensiver Austausch statt. Im Ergebnis soll der Zug zum Flughafen weiterhin in der vollen Stunde – mit einer Durchbindung nach St. Gallen–Chur (Zürich ab xx.09) – fahren. Dieser Zug soll auch wieder in Oerlikon halten können. Für diese Durchbindung benötigt die SBB allerdings die neuen Fernverkehr-Doppelstockzüge, um die geplanten Fahrzeiten halten zu können.

Die Ablieferung der neuen Züge hat sich erheblich verspätet, womit die Durchbindung Luzern–St. Gallen–Chur gemäss aktuellem Kenntnisstand erst Ende 2020 umgesetzt werden

kann. Dementsprechend soll die Direktverbindung ab Luzern an den Flughafen Zürich vorübergehend für zwei Jahre mit der ursprünglich geplanten Durchbindung nach Konstanz in der halben Stunde erfolgen.

Zu Frage 2: Wie beurteilt der Regierungsrat diese Verschlechterung des Fahrplanangebotes für die Zentralschweiz in Pendlerhinsicht, also unter besonderer Berücksichtigung der einzelnen Regionen als Zubringer zum Bahnhof Luzern (Entlebuch-Hinterland-Seetal-Sursee), aber auch in Bezug auf die Kantone Nid- und Obwalden?

Aus fachlicher Sicht mag nachvollziehbar sein, warum die heutige Trassierung mit kurzer Wendezeit in Zürich nicht mehr möglich ist und die Direktverbindung zum Flughafen vorübergehend um eine halbe Stunde gedreht werden muss. Aus Sicht der Zentralschweiz stellt die Fahrplananpassung aber eine Angebotsverschlechterung dar. Wir fordern weiterhin eine Direktverbindung zum Flughafen in der vollen Stunde – insbesondere unter Berücksichtigung der Anschlüsse aus Nidwalden, Obwalden und Luzern West. Dementsprechend werden wir uns dafür einsetzen, dass die Lösung mit der Durchbindung nach St. Gallen–Chur schnellstmöglich umgesetzt wird, sodass auch die Direktverbindung nach Oerlikon und zum Flughafen wieder in der vollen Stunde angeboten wird.

Zu Frage 3: Was unternimmt der Regierungsrat konkret gegen die systematische Schlechterstellung Luzerns im Bahnverkehrsangebot, namentlich gegen die bereits erfolgte Verschlechterung des Bahnangebotes Basel-Luzern-Lugano und gegen die Verschlechterung desjenigen Luzern-Zürich-Flughafen?

Der Kanton Luzern nutzt seine Kontakte auf der fachlichen und der politischen Ebene, um auf gute Verbindungen nach und ab Luzern hinzuwirken. Zum Beispiel setzte sich der Regierungsrat am Spitzentreffen mit dem Verwaltungsrat der SBB am 16. Mai 2018 für beide in der Frage genannten Anliegen ein. Beim Angebot ins Tessin konnten erste Erfolge erzielt werden: Einen weiteren Ausbau hat die SBB zugesagt, sobald die Bewilligung des BAV vorliegt.

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. Zur Verschlechterung des Angebots auf der Strecke Luzern-Zürich-Flughafen hat Ständerat Konrad Graber Ende Mai 2018 eine Interpellation (18.3403) eingereicht.

Zu Frage 4: Bestehen regelmässige Kontakte des Regierungsrates zu den Schweizerischen Bahnunternehmen (SBB, BLS, ZB etc.)?

Der Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement trifft die SBB und auch die weiteren Bahnunternehmen regelmässig zu Sitzungen. Am 16. Mai 2018 hat sich eine Delegation des Regierungsrats mit dem CEO und dem Verwaltungsrat der SBB getroffen. Zudem finden halbjährliche Sitzungen des Lenkungsausschusses der Planungsregion Zentralschweiz statt, an welchen alle genannten Bahnen teilnehmen. Die Fachebene hat mit allen Bahnunternehmen zu verschiedenen Themen einen laufenden Austausch.

Zu Frage 5: Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass Luzern im Schweizerischen Bahnangebot systematisch benachteiligt wird?

Eine gute Anbindung Luzerns an den Bahnverkehr ist zentral – nicht nur für Luzern, sondern für alle Zentralschweizer Kantone, die Bevölkerung, die Wirtschaft und den Tourismus in unserer Region. Gemeinsam mit den anderen Zentralschweizer Kantonen setzen wir uns deshalb laufend dafür ein, dass es zu keinen Benachteiligungen im Schweizerischen Bahnangebot kommt (vgl. auch unsere Antwort zu Frage 6). Die laufenden Planungen zum Ausbauschritt 2030/35 bestätigen, dass Angebotsverbesserungen erst mit dem Durchgangsbahnhof Luzern möglich sein werden. Bis zu dessen Inbetriebnahme wird sich der Regierungsrat weiterhin dafür einsetzen, dass das Angebot gemäss dem Ausbauschritt 2025 ausgebaut wird.

Zu Frage 6: Wie sieht die Strategie des Regierungsrates für die weitere Angebotsentwicklung für den Bahnknotenpunkt Luzern aus und wie beurteilt er die Erfolgchancen, diese Schlechterstellung abzuwenden? Was unternimmt er konkret?

Wie bereits ausgeführt, führt nur der Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern aus der Sackgasse. Sowohl für den Bund als auch die SBB ist der Durchgangsbahnhof die einzige Lösung zur Weiterentwicklung des Knotens Luzern (vgl. Anpassung Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene und SBB-Korridorrahmenplan Zentralschweiz). Es stellt sich nicht mehr die Frage, *ob* der Durchgangsbahnhof realisiert wird, sondern *wann*. Der Regierungsrat setzt sich dezidiert dafür ein, dass die erfreulicherweise jüngst unter dem Lead des BAV gestartete Projektierung des Durchgangsbahnhofs rasch vorangetrieben wird und dessen Projektierung inklusive Auflageverfahren im Ausbauschritt 2030/35 verankert wird. Gemeinsam mit den anderen Zentralschweizer Kantonen haben wir im Oktober 2017 eine Kampagne für den Durchgangsbahnhof und den Zimmerberg-Basistunnel 2 lanciert, die sehr gut aufgenommen wird. Weitere Kampagnenaktivitäten sind geplant. Zudem stehen wir in engem Kontakt mit unseren Bundesparlamentarierinnen und –parlamentariern, die sich in Bern stark machen für den Bahnknotenpunkt Luzern. Wir informieren fortlaufend über sämtliche Aktivitäten zugunsten einer guten Anbindung Luzerns und der Zentralschweiz an das Bahnangebot und über Aktuelles zum Durchgangsbahnhof auf unserer Homepage www.durchgangsbahnhof.lu.ch und der Kampagnenhomepage www.es-wird-eng.ch.

Auf den Durchgangsbahnhof wird bereits heute hingearbeitet. Die aktuellen und mittelfristigen Angebotsausbauten sind allesamt kompatibel mit dem Durchgangsbahnhof. Dazu gehören namentlich die Verlängerung S61 nach Willisau (Ende 2019), die Einführung der S41 Luzern–Horw (voraussichtlich Ende 2021) und der Halbstundentakt nach Bern (voraussichtlich bis 2030).