
Kantonsrat

Sitzung vom: 27. Januar 2015, nachmittags

Protokoll-Nr. 67

Nr. 67

Postulat Bühler Adrian und Mit. über die Erhöhung der Transportkapazitäten auf der Seetalbahn S9 Luzern-Lenzburg zu Hauptverkehrszeiten (P 609). Erheblicherklärung

Im Namen des Regierungsrates ist Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng bereit, das am 5. November 2014 eröffnete Postulat über die Erhöhung der Transportkapazitäten auf der Seetalbahn S9 Luzern-Lenzburg zu Hauptverkehrszeiten entgegenzunehmen. Die schriftliche Begründung lautet wie folgt:

"Die Seetalbahn hat nach langer Entscheidungsfindung 2002 ein neues Betriebskonzept erhalten. Mit an die Infrastrukturgegebenheiten im Seetal angepasstem Rollmaterial (schmale Wagenkästen), teilweise saniertem Infrastruktur und einem dichteren Fahrplan startete die Seetalbahn in eine neue Ära. Einstellungsabsichten wurden aufgegeben. Die Seetalbahn entwickelt sich seither erfreulich, so nahmen die Einsteigerinnen und Einsteiger der S9 von 2005 (rund 1,8 Mio. Einsteigerinnen und Einsteiger) bis 2013 (rund 3 Mio. Einsteigerinnen und Einsteiger) um rund 70% zu. Die Seetalbahn hat in der Nachfrage einen markanten Bruch im Bereich der Kantongrenze. So fahren zwischen Ermensee und Mosen täglich rund 900 Personen, während vor Luzern über 6000 und vor Lenzburg knapp über 2000 Personen gezählt werden. Heute werden die in den Hauptverkehrszeiten nötigen Doppeltraktionen (doppelt geführte Züge) während vielen Betriebsstunden über die ganze Strecke zwischen Luzern und Lenzburg geführt, obwohl sie an sich nur auf relativ kurzen Abschnitten (teilweise nur bis Gersag, maximal bis Hochdorf) gebraucht werden. Einzelne Doppeltraktionen kommen zudem in gewissen Zeitfenstern auf kurzen Abschnitten bereits selber an die Kapazitätsgrenze. Dreifachkompositionen sind wegen begrenzter Perron- und Gleislängen im Seetal nicht möglich. Bereits heute verkehrt ein einzelner zusätzlicher Zug in der Hauptverkehrszeit (7.07 Uhr ab Hochdorf nach Luzern), der dafür eine Güterverkehrstrasse beansprucht. Die Seetalbahn weist eine vergleichsweise tiefe Kostendeckung von 32% (Stand 2013) auf. Ein wirtschaftlicherer Betrieb ist wünschenswert und gemäss öV-Bericht 2014 bis 2017 anzustreben.

Nachfrageanalysen der SBB rechnen im Zulauf Luzern bis 2030 mit einem Personenträgerwachstum von rund 30%, das unter Berücksichtigung der kantonalen Entwicklungen, etwa rund um den Seetalplatz und der geplanten und teilweise in Umsetzung befindlichen Bushubs noch stärker steigen wird. Ein Teil dieser Nachfrage wird durch die S9 abgedeckt, womit einzelne Kurse die prognostizierte Nachfrage nicht mehr aufnehmen können. Es zeigt sich also, dass in der Hauptverkehrszeit das Angebot weiter schrittweise ausgebaut werden muss. In der Schlüsselplanung "Tiefbahnhof Luzern inkl. Mittelfristangebot Bahn 2025" ist ein Angebotsschritt 2025 beschrieben, in dem weitere Entlastungszüge Richtung Seetal geplant sind. Erst das im Vorprojekt Tiefbahnhof Luzern studierte Angebot für diesen Planungshorizont enthält den optimalen 15-Minuten-Takt ins Seetal (Zielzustand).

In einer vertieften Planung wurde zusammen mit SBB Personenverkehr und SBB Infrastruktur die Angebotsentwicklung der S9 zu den Hauptverkehrszeiten vertieft geprüft. Der nachfolgend beschriebene, zeitnahe Ausbau gilt als wirtschaftlichste Lösung, die zudem mit dem Zielzustand Tiefbahnhof Luzern vereinbar ist. Der Verkehrsverbund Luzern wird, vorbehält-

lich der Finanzierungsmöglichkeiten, die dafür nötigen Schritte im ordentlichen Bestellprozess einleiten:

- Schritt 1, möglich ab Dezember 2015:
Optimierter Einsatz heutiger Verstärkungsmodule (bei gleicher Anzahl Fahrzeuge). Es kann in der Morgenspitzenstunde ein weiterer Verstärkungskurs in Lastrichtung Hochdorf-Luzern, 8.07 Uhr ab Hochdorf, angeboten werden (statt diese Einheit als Doppeltraktion bis Lenzburg und wieder zurück ins Depot Luzern zu ziehen). Abends sind zwei zusätzliche Verstärkungskurse in Gegenlastrichtung Hochdorf-Luzern (17.07 Uhr und 18.07 Uhr ab Hochdorf) oder ein zusätzlicher Verstärkungskurs in Lastrichtung Luzern-Hochdorf (17.24 Uhr ab Luzern) möglich. Für den zusätzlichen Lastrichtungskurs Luzern-Hochdorf ist jedoch die dazu erforderliche Infrastruktur noch nicht bereit (fehlendes Signal "besetzte Einfahrt" in Hochdorf). Diese Zusatzzüge verkehren auf Güterverkehrstrassen. Diese Trassenkonflikte müssen im Fahrplanprozess ordentlich behandelt werden.
- Schritt 2, möglich ab Dezember 2016:
Einsatz des dann neu zur Verfügung stehenden, zusätzlichen Fahrzeugs (übernommen von der Nationalbahn Zofingen-Lenzburg, auf deren Strecke andere Fahrzeuge verkehren werden) für weitere Züge in den Hauptverkehrszeiten zwischen Hochdorf und Luzern oder allenfalls für zusätzliche Doppeltraktionen zwischen Luzern und Lenzburg. Die Züge zu den Hauptverkehrszeiten verkehren auf Güterverkehrstrassen. Diese Trassenkonflikte müssen im Fahrplanprozess ordentlich behandelt werden.
- Schritt 3, möglich ab Dezember 2016 und mit einsatzbereitem Signal "besetzte Einfahrt" in Hochdorf:
Einsatz der Verstärkungsfahrzeuge jeweils für Züge zu Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung (d.h. am Morgen Richtung Luzern, am Abend Richtung Hochdorf). Die Rückfahrt der Verstärkungskurse muss wegen fehlenden Trassen im Zulauf Luzern und fehlenden Abstellmöglichkeiten in Hochdorf jeweils als Doppeltraktion mit einem Regelkurs erfolgen. Diese Hauptverkehrszeit-Züge verkehren auf Güterverkehrstrassen. Diese Trassenkonflikte müssen im Fahrplanprozess ordentlich behandelt werden.

In Übereinstimmung mit dem Verkehrsverbund Luzern möchten wir möglichst rasch von Schritt 1 zu Schritt 3 kommen. Die dafür erforderlichen Planungsarbeiten wurden bereits initiiert. Mit diesem schrittweisen Ausbau kann die erwartete Nachfrage mit der Seetalbahn verarbeitet werden. Die zusätzlichen Kurse sind zudem ein spürbarer Angebotsausbau fürs Seetal (neu in der Hauptverkehrszeit 3 statt wie heute 2 Verbindungen). Dieses Angebot wird das Seetal stärken, den Umstieg vom Auto zur Bahn fördern und damit den Modalsplit zu moderaten Kosten wie gewünscht verlagern.

Weitere Angebotsverbesserungen für das Seetal sind ab Fahrplan 2018 mit der neuen Linie 111 Eschenbach Bahnhof - Inwil - Mall of Switzerland - Ebikon Bahnhof vorgesehen, die dank schlankem Anschluss in Eschenbach eine schnelle Verbindung aus dem Seetal zu den Arbeitsplatzgebieten und Einkaufsmöglichkeiten im Rontal bietet. Zudem soll der TransSeetal-Express (Linie 110, Hochdorf - Rotkreuz) zu den Hauptverkehrszeiten verdichtet werden, da einzelne Kurse dieser Tangentialverbindung an die Kapazitätsgrenze stossen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der geforderte Kapazitätsausbau auf der S9 zwischen Luzern und Hochdorf bereits eingeleitet ist und die Umsetzung – abhängig von den finanziellen Möglichkeiten der Besteller, der dafür erforderlichen Infrastruktur sowie verfügbaren Güterverkehrstrassen – zeitnah erfolgen kann. Angesichts der kritischen Lage der Kantonsfinanzen bedeutet dies allerdings eine grosse Herausforderung. Das Postulat ist im Sinn dieser Ausführungen erheblich zu erklären.

(Glossar: Eisenbahntrasse meint den zur Verfügung stehenden, örtlich und zeitlich definierte Fahrweg auf dem Schienennetz. Gewisse Trassen sind für Güterverkehrsfahten, gewisse für den Personenverkehr vorreserviert. Im Jahresfahrplan werden gestützt auf fix angemeldete Bedürfnisse die auf einer Bahninfrastruktur zur Verfügung stehenden Trassen definitiv zugeteilt. Im Fall Hochdorf-Luzern erachten die Beteiligten die Chance als gegeben, dass

Personenzüge in der Hauptverkehrszeit Güterverkehrstrassen in Anspruch nehmen können.)"

Adrian Bühler erläutert, die Seetalbahn sei eine Erfolgsgeschichte: Allein zwischen 2005 und 2015 seien die Passagierzahlen um 70 Prozent gestiegen. Es sei deshalb richtig und wichtig die Kapazität auf der Seetallinie mit zusätzlichen Zügen auszubauen. Dies gelte zwar grundsätzlich, speziell aber nach dem Entscheid des Kantonsrates, die Planung der Talstrasse per sofort zu stoppen. Er danke der Regierung für die Überweisung als Postulat und die erheblich Erklärung und hoffe, dass der Kantonsrat diesem Vorschlag folge.

Jacqueline Mennel spricht sich im Namen der SP/Juso-Fraktion für das Postulat aus. Die S9 stossen während der Hauptverkehrszeiten seit Längerem an ihre Kapazitätsgrenzen. Positiv sei, dass es bezüglich einem Kapazitätsausbau nun vorwärtszugehen scheine. Allerdings sei es stossend, dass zuerst ein Postulat eingereicht werden müsse, damit der Zug ins Rollen komme. Die geforderten Massnahmen seien schliesslich bereits im öV-Bericht aufgeführt. Es dürfe nicht sein, dass alle im Bericht erwähnten Regionen ein Postulat einreichen müssten, damit die geplanten Massnahmen zur Umsetzung kämen. Als regelmässige Nutzerin der S9 freue sie sich dennoch, dass nun trotz der schwierigen Ausgangslage das Optimum aus der Strecke herausgeholt werde. In der Antwort der Regierung stehe allerdings auch, dass die Umsetzung der geplanten Massnahmen zur Erhöhung der Transportkapazität in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten des Kantons erfolgen müsste. Mit Blick auf die Finanzlage der letzten Jahre lasse dies die Befürchtung aufkommen, es handle sich hierbei nur um reine Willensbekundungen und der Ausbau nicht so vonstattengehen könne, wie er in der Antwort beschrieben werde. Sie erwarte daher von der CVP als Einreicherin dieses medienwirksamen Postulats, dass sie sich nicht nur auf dem Papier für den öV einsetze, sondern sich auch bei der Freigabe der entsprechenden Gelder und im ganzen Kanton stark mache. Denn selbst wenn die angekündigten Massnahmen tatsächlich umgesetzt würden, reiche dies bei Weitem nicht, um die gestiegene Nachfrage in Seetal wie auch im ganzen Kanton bewältigen zu können.

Andreas Zemp votiert im Namen der GLP-Fraktion für das Postulat und dessen Erheblichkeitserklärung. Der "Seetaler", wie er früher genannt wurde, sei nicht nur ein Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Seetal, sondern habe auch für die Gemeinde Emmen eine hohe Bedeutung für den Verkehr in die Stadt. Er könnte zwar aufgrund seiner Kenntnisse ein ausführliches Referat halten, beschränke sich hier aber auf das Wesentliche: Bei der Sanierung in den Neunzigerjahren sei der Fokus nicht auf einer Kapazitätserweiterung gelegen, sondern auf der Erhöhung der Sicherheit durch die Sanierung der ungesicherten Übergänge. So liessen die schmaleren Fahrzeuge ein Aufstellen von Barrieren zwischen dem Geleise und der Strasse zu. Allerdings seien diese schmaleren Fahrzeuge nur für den Streckenteil im Aargau notwendig und auf dem Abschnitt Luzern-Hitzkirch könnte mit normalen Fahrzeugen operiert werden. Es wären also anstelle von zwei Seetaler Gelenktriebwagen (GTW) mit 278 Sitzplätzen zwei Flirt-Gelenktriebwagen, wie sie auf der Strecke nach Olten im Einsatz stünden, mit 360 Sitzplätzen möglich. Eine umsteigefreie Fahrt sei in Anbetracht der sehr engen Sitze kaum mehr ein Marktbedürfnis. Eine weitere Frage sei die Zukunftssicherheit des Rollmaterials im Hinblick auf das Behindertengleichstellungsgesetz. Ab 2023 müssten die Perrons ein freies, ungehindertes einsteigen mit Rollstühlen ermöglichen. Der Seetaler-GTW habe 35 cm, die Oltener GTW hätten 50 cm Einsteigehöhe. Wie man dies in Emmenbrücke und Emmenbrücke-Gersag lösen wolle, sei ihm schleierhaft, denn ein Perron könne ja nur eine Höhe aufweisen. Dasselbe Problem stelle sich auch im Tiefbahnhof. Die Seetaler GTW seien heute aufgrund des fehlenden behindertentauglichen WCs für eine neue Inbetriebsetzung nicht mehr bewilligungsfähig. Im Zusammenhang mit dem Tief- und Durchgangsbahnhof Luzern beziehe man sich auf der entsprechenden Webseite immer wieder auf den Rahmenplan SBB als Bestvariante. Interessanterweise stünden just jene Massnahmen, welche eine Taktverdichtung auf der S 9 "Seetalerline" erst ermöglichen (Verzweigung Hübeli, Ausbau Kapazität Emmenbrücke), sei gar nicht die Rede, obwohl diese bereits in zweiter Priorität, also noch vor dem Durchgangsbahnhof, zu verwirklichen seien. Die Seetaler würden darauf achten, dass dies nicht vergessen werde. Man müsse weiter in Betracht ziehen, dass die Seetalbahn wie auch die gescheiterte Talstrasse eine Nord-Süd-Verbindung darstellten. Für das Verkehrsaufkommen in West-Ost-Richtung im Seetal seien aufgrund der ungünstigen Anschluss situation in Luzern schnellere Tangentialbuslinien nach Rotkreuz oder Sursee

sicher rascher umsetzbar und vermutlich kinderfreundlicher. Jedoch stelle das Postulat im anvisierten Zeithorizont einen ersten Schritt dar.

Monique Frey spricht sich im Namen der Grüne-Fraktion für das Postulat aus. Die Forderungen des Postulats sollten rasch umgesetzt werden. Es sei allerdings verwunderlich, wie viel ein unbestrittenes Postulat im Rat zu diskutieren gebe.

Im Namen des Regierungsrates spricht sich Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng für das Postulat aus. Die gute Erschliessung der Regionen des Kantons Luzern mit öffentlichen Verkehrsmitteln sei ein Grundanliegen der Regierung. Die sei aus der Antwort ersichtlich und auch so im öV-Bericht festgehalten. Die Seetalbahn sei mit einer Zunahme der Einsteigenden um 70 Prozent in den letzten acht Jahren wirklich eine Erfolgsgeschichte.

Dies sei aber auch mit dem speziellen Umstand verbunden, dass auf dieser Strecke sehr unterschiedliche hohe Fahrgastzahlen zu verzeichnen seien: 2000 kurz vor Lenzburg, 6000 gar vor Luzern, jedoch nur 900 zwischen Mosen und Ermensee. Dies führe die Herausforderung mit sich, dass diese Strecke mit 32 Prozent einen eher geringen Kostendeckungsgrad aufweise. Die Regierung sei auch tätig, ohne dass Postulate eingereicht würden. Sonst wäre das Aufzeigen der Schritte und Zeithorizonte in der Antwort nicht möglich gewesen. Die Angebots- und Kapazitätsplanung sei für das Jahr 2015 beim Bundesamt für Verkehr eingegeben worden. Der Regierungsrat plane also sehr langfristig. Ansonsten wäre beispielsweise die Angabe nicht möglich gewesen, dass im Schritt zwei (ab Dezember 2016) ein zusätzliches Fahrzeug von der Nationalbahn Zofingen-Lenzburg übernommen werden könne. Das Postulat sei - gemäss der Praxis wie mit solchen Postulaten verfahren werde - erheblich zu erklären, weil die geplanten Massnahmen eben noch nicht umgesetzt seien.

Der Rat erklärt das Postulat mit 100 zu 0 Stimmen erheblich.