KANTON LUZERN

**Regierungsrat**

Luzern, 16. Dezember 2014

## STELLUNGNAHME ZU POSTULAT P 609

| | |
|---|---|
| Nummer: | P 609 |
| Eröffnet: | 05.11.2014 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement |
| Antrag Regierungsrat: | 16.12.2014 / Erheblicherklärung |
| Protokoll-Nr.: | 1347 |

## Postulat Bühler Adrian und Mit. über die Erhöhung der Transportkapazitäten auf der Seetalbahn S9 Luzern-Lenzburg zu Hauptverkehrszeiten

### A. Wortlaut des Postulats

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Transportkapazität auf der Seetalbahn S 9 Luzern–Lenzburg zu Hauptverkehrszeiten zu erhöhen. Dazu sollen zwei im öV-Bericht beschriebene Massnahmen prioritär umgesetzt werden: 1. Zusatzzüge während der Hauptverkehrszeiten. 2. Verstärkung von Einfach- auf Doppeltraktionen.

Begründung:
Den Seetaler Gemeinden ist es in den vergangenen Jahren gelungen, sich als attraktive Wohnregion zu positionieren. Es ist attraktiv, im Seetal zu wohnen, zu leben und zu arbeiten. Diese Entwicklung abseits der kantonal definierten Hauptentwicklungsachse ist erfreulich. Sie ist aber nicht selbstverständlich.
Der Kantonsrat hat entschieden, die Planungen für eine Talstrasse (Umfahrung Hochdorf, Ballwil und Eschenbach) zu stoppen. Ziel der Talstrasse war es, den Durchgangsverkehr und die Stauzeiten in den Dörfern zu verringern, den Verkehrsfluss und die Erreichbarkeit sicherzustellen sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Mit dem Planungsstopp besteht nun keine Möglichkeit mehr, die Variantenskizzen zu einem ausgereiften Vorprojekt weiterzuentwickeln.
Nach diesem Entscheid des Kantonsrates ist umso wichtiger, zumindest die Erschliessung und Erreichbarkeit der Region mit dem öV (Seetalbahn S 9) sicherzustellen. Seit Jahren stösst die Seetalbahn zu Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenze. Der Abschnitt Luzern–Hochdorf wurde in der Botschaft des Bundes zur Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» als Kapazitätsengpass ausgewiesen.
Der Regierungsrat wird daher beauftragt, die Transportkapazität auf der Seetalbahn S 9 Luzern–Lenzburg zu Hauptverkehrszeiten zu erhöhen. Dazu sollen zwei im öV-Bericht (B 93 Planungsbericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr 2014 bis 2017) beschriebene Massnahmen prioritär umgesetzt werden: 1. Zusatzzüge während der Hauptverkehrszeiten. 2. Verstärkung von Einfach- auf Doppeltraktionen.

*Bühler Adrian*
Odermatt Markus
Knüsel Kronenberg Marie-Theres
Bucher Franz
Wismer-Felder Priska
Oehen Thomas
Frey Monique
Mennel Kaeslin Jacqueline
Müller Damian
Odoni Romy
Omlin Marcel
Winiger Fredy
Schneider Andy

**B. Begründung Antrag Regierungsrat**

Die Seetalbahn hat nach langer Entscheidungsfindung 2002 ein neues Betriebskonzept erhalten. Mit an die Infrastrukturgegebenheiten im Seetal angepasstem Rollmaterial (schmale Wagenkasten), teilweise sanierter 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 Kantonsgrenze. 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 Personenfahrtenwachstum 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, vorbehältlich 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 welcher 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 Güterverkehrsfahrten, 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.)