

**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Bundesamt für Verkehr  
Sektion Planung  
3003 Bern

per Mail an:  
sachplan.verkehr@bav.admin.ch

Luzern, 9. Dezember 2020

Protokoll-Nr.: 1396

**Anpassungen und Ergänzungen 2021 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Information und Mitwirkung nach Artikel 19 RPV**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 21. September 2020 lädt das Bundesamt für Verkehr BAV gemeinsam mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE die Kantonsregierungen ein, zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene Stellung (SIS) zu nehmen ein. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist das Folgende fest. Unsere Anträge beziehen sich in erster Linie auf das Objektblatt 5.1 Raum Luzern. Zum Konzeptteil haben wir lediglich Anregungen anzubringen.

**1 Grundsätzliches**

Die im Kapitel 3.4 «Grundsätze zur Abstimmung mit der Raumentwicklung» formulierten Grundsätze sind aus Sicht Bund plausibel formuliert. Allerdings nimmt der Bund dabei starken Einfluss, was die Kompetenzverteilung in der Raumplanung beeinträchtigt. Es ist zwar richtig, dass mit den Infrastrukturvorhaben im Bereich Schiene der Modalsplit zu Gunsten des öV verbessert werden soll, dass aber die Realisierung und Mitfinanzierung systematisch an solche Bedingungen geknüpft werden sollen (erster Punkt auf S. 26), geht unseres Erachtens zu weit. Dies gilt auch für den zweiten Satz im siebten Abschnitt auf S. 26 «(...) Er stellt gegebenenfalls für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur Bedingungen zur Optimierung der Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung».

*Antrag:*

- *Das Kapitel 3.4, Ziele, ist auf die Einhaltung der Kompetenzordnung in der schweizerischen Raumplanung hin zu überprüfen. Dabei ist die gute Zusammenarbeit zwischen Bund und Kanton, wie sie bisher gepflegt wurde, zu bewahren.*

## 2 Objektblatt 5.1 Raum Luzern

### Allgemeine Informationen und technische Daten

Die BLS wie auch die SOB sind im Umfeld des Bahnhofs Luzern zwar keine Infrastrukturbetreiberinnen, bedienen aber Luzern als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Deshalb schlagen wir deren Einbezug vor. Dies umso mehr, als die BLS Infrastrukturbetreiberin der Zulaufstrecke Wolhusen-Langenthal ist.

*Antrag:*

- *Bei den Partnern sind nebst SBB und zb auch die BLS und SOB zu erwähnen.*

### Funktion und Begründung

Im Richtplan des Kantons Luzern ist die S-Bahn-Haltestelle Ruopigen am Westportal des Zimmeregg隧nells enthalten. Diese steht in einem Zusammenhang mit dem im SIS genannten Doppelspurausbau Littau-Malters.

*Antrag:*

- *Ergänzung am Schluss beim Abschnitt der Strecke Luzern–Wolhusen: « ... notwendig. Zudem soll beim Westportal des Zimmeregg隧nells die Haltestelle Ruopigen geprüft und gegebenenfalls realisiert werden.»*

### Vorhaben

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist ein Schlüsselprojekt des Kantons Luzern und Bestandteil der zentralen Planungsinstrumente des Kantons. Im Agglomerationsprogramm Luzern, im kantonalen Richtplan – die beide vom Bund genehmigt werden – und im kantonalen öV-Bericht wird das Projekt mit höchster Priorität verfolgt. Auch der SBB-Korridorrahmenplan Zentralschweiz erachtet den DBL als zentrales Vorhaben zur Weiterentwicklung des Bahnknotens Luzern. Die Zentralschweizer Regierungskonferenz und die Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs haben den DBL neben dem Zimmerberg-Basistunnel 2 zudem als strategisches Projekt deklariert, das rasch möglichst realisiert werden muss.

Im Auftrag des Bundes plant die SBB einen viergleisigen Durchgangsbahnhof unter dem heutigen Bahnhof Luzern und die nötigen Ausbauten auf den Zulaufstrecken. Auch wenn die SBB gemeinsam mit einer externen Planungsgemeinschaft im Rahmen der Aktualisierung des Vorprojekts mögliche Bauabläufe für die Realisierung untersucht, ist das keinesfalls mit einer Etappierung des Vorhabens gleichzusetzen. Das aktualisierte Vorprojekt für den DBL soll bis Ende 2022 ausgearbeitet. Über die Realisierung des Projektes DBL wird das eidgenössische Parlament im nächsten Ausbauschnitt, voraussichtlich im Jahr 2026, entscheiden. Mit der Etappierung im Objektblatt des SIS wird eine Etappierung über mehrere Phasen vorgeschlagen (anstelle einer gegebenenfalls baulich bedingten etappierten Inbetriebnahme innerhalb desselben Ausbauschnitts), die wir klar ablehnen. Ebenfalls Teil der Untersuchungen ist die Einführung der Bahnstrecke von Küssnacht in den Durchgangsbahnhof mit einem neuen Tunnel ab dem Bahnübergang Dietschiberg. Dieses Element kann zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

*Antrag:*

- *Das Vorhaben ist wie folgt zu beschreiben: Ausbau Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten: Der Durchgangsbahnhof Luzern besteht aus einem Tiefbahnhof mit vier Gleisen unter dem bestehenden Bahnhof, einer 3.5 km langen unterirdischen doppelspurigen Zu- und Wegfahrt ab Ebikon (Dreilindentunnel) sowie einer ebenfalls unterirdischen doppelspurigen Zu- und Wegfahrt in das Gebiet Heimbach (Neustadtunnel). Dieses Gesamtprojekt (im selben Ausbauschnitt mit einer gegebenenfalls baulich bedingten etappierten Inbetriebnahme) umfasst auch die notwendige Verschiebung von Abstellanlagen sowie weitere für das Projekt unabdingbare Anpassungen der bestehenden Eisenbahnanlagen.*

*Das Projekt kann durch eine Einführung der Bahnstrecke von Küssnacht in den Durchgangsbahnhof ergänzt werden.*

*Doppelspur Malters – Littau: Zwischen Malters und Littau ist ein Doppelspurausbau von 6,1 km sowie eine allfällige Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Ruopigen vorgesehen.*

## **Vorgehen**

Der DBL funktioniert als Ganzes nur mit den erforderlichen Anpassungen auf den Zufahrten, dem Ausbau von Bahnhöfen sowie der Verschiebung von Abstellanlagen. Dies soll auch im Objektblatt ersichtlich gemacht werden.

*Antrag:*

- *Im Sinne der Projektzusammenhänge und einer deshalb angenommenen Sachplanrelevanz wird beantragt, im hellblau hinterlegten Teil folgende Ergänzungen vorzunehmen: «Ausbau Durchgangsbahnhof Luzern mit Zufahrten (inkl. notwendige neue Abstellanlagen und erforderliche flankierende Massnahmen an weiteren Bahnhöfen)»*

*sowie*

*«Doppelspurausbau: Littau-Malters (inkl. Prüfung neue Haltestelle Ruopigen)»*

Im Abschnitt Vorgehen wird auf verschiedene Herausforderungen wie Installationsplätze, Ablagerung des Ausbruchmaterials usw. eingegangen. Der archäologische Aspekt fehlt im Beschrieb. Im Perimeter ist mit aufwändigen archäologischen Untersuchungen zu rechnen. Die Linienführung im Luzerner Seebecken ist beispielsweise eine im kantonalen Fundstelleninventar rechtskräftig eingetragene archäologische Fundstelle. Diese ist Teil des historischen Siedlungsperimeters der Stadt Luzern, der im Schweizerischen Kulturgüterschutzinventar als archäologische Objekt von nationaler Bedeutung enthalten ist.

*Antrag:*

- *Der Abschnitt «Vorgehen» ist mit der archäologischen Sicht zu ergänzen.*

## **Hinweise zu den Karten**

Im Sinne der Projektzusammenhänge ist eine Ergänzung der Karten sinnvoll. Die Abstellanlagen sollen im weiteren Prozess der Sachplanbearbeitung (sobald die definitiven Standorte - z.B. Dierikon oder Root für den Raum Rontal - bekannt sind) auch in den Karten S. 116 und 117 eingetragen werden, mindestens als orientierender Inhalt. Ebenfalls sollen die Bahnhöfe Ebikon und Emmenbrücke in der Karte noch farblich hervorgehoben werden. Auch die im Zusammenhang mit der Doppelspur Littau - Malters zu prüfende Haltestelle Ruopigen ist noch einzuzeichnen. Das gilt auch für die potenziellen neuen, noch zu prüfenden S-Bahn-Haltestellen Kreuzstutz, Paulusplatz und Steghof.

## **Hinweise zu den Festlegungen**

Im Auftrag des Bundes plant die SBB ergänzende Massnahmen zum DBL, wie die neuen Abstellanlagen sowie den Ausbau der Bahnhöfe Sursee, Emmenbrücke und Ebikon. Dahinter stehen Annahmen für ein Angebotskonzept, das nicht mit der Planungsregion abgestimmt ist und keinen verbindlichen Charakter hat. Die Infrastruktur hat sich nach dem dann gültigen Angebotskonzept zu richten. Es ist daher zum jetzigen Zeitpunkt falsch, im Sachplan für den Bahnhof Ebikon nur zwei Perronkanten abzubilden, obwohl noch nicht hinreichend klar ist, ob diese für den vollwertigen Betrieb des DBL ausreichen. Dies steht unter anderem in Abhängigkeit zur Anzahl durchzubindender Züge und zur noch offenen Realisierung der Einführung der Bahnstrecke von Küssnacht in den Durchgangsbahnhof.

*Antrag:*

- *Auf die Nennung einer einschränkenden Anzahl Perronkanten ist zu verzichten, solange das für den DBL gültige Angebotskonzept nicht hinreichend klar ist.*

### **3 Konzeptteil**

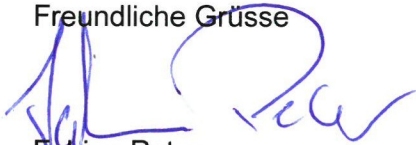
Zum Konzeptteil des SIS halten wir ergänzend das Folgende fest:

- Kap. 3.1, S. 14: Bei der Nennung der Langfristperspektive soll auch die in Arbeit befindliche Perspektive BAHN 2050 genannt werden, die unter anderem unter der Prämisse des Klimaziels des Bundes steht.
- Kap. 4.1, S. 51ff, Abb. 5 (Tabelle): Es ist nicht nachvollziehbar, nach welchen Kriterien Massnahmen der verschiedenen Infrastrukturausbauprogramme in dieser Liste aufgenommen sind oder nicht. Sie umfasst sowohl sachplanrelevante als auch nicht-sachplanrelevante Vorhaben sowie beschlossene und nicht beschlossene Vorhaben. Aus unserer Sicht fehlen folgende Vorhaben:
  - Ausbau Bahnhof Ebikon (AS 2035), beschlossen,
  - Ausbau Bahnhof Sursee (Horizont DBL), nicht beschlossen,
  - Ausbau Bahnhof Emmenbrücke (Horizont DBL), nicht beschlossen,
  - Ausbau Bahnhof Ebikon (Horizont DBL), nicht beschlossen,
  - Abstellanlage Rontal (Horizont DBL), nicht beschlossen,
  - Abstellanlage Raum Rothenburg-Sempach (langfristig), nicht beschlossen,
  - Güteranlage Dagmersellen (AS 2035), beschlossen,
  - Streckenausbauten Rothenburg Station–Sempach/Neuenkirch, Sursee–Nebikon–Dagmersellen inkl. Bahnhofsausbau Dagmersellen, Merlischachen–Immensee sowie Menznau–Gettnau (langfristig aufgrund Korridorrahmenplan Zentralschweiz), nicht beschlossen,
  - S-Bahn-Haltestellen Steghof, Paulusplatz, Kreuzstutz, Ruopigen, Wolhusen Markt (teilw. Horizont DBL, teilw. langfristig; enthalten im Richtplan Luzern 2015), Emmen Hübeli (langfristig aufgrund Korridorrahmenplan Zentralschweiz), sowie Horw See (Horizont DBL/langfristig, enthalten im Teilrichtplan LuzernSüd).
- Kap. 4.3, S. 68: In der Ausgangslage sind folgende Anpassungen erforderlich:
  - 2. Alinea: Zuerst sind verkehrsvermeidende Massnahmen zu ergreifen, dann verkehrslenkende (modale bzw. zeitliche Verlagerung) Massnahmen und zuletzt Massnahmen um den verbleibenden Verkehr verträglich abzuwickeln (Verkehrsmanagement, Emissionsreduktion).
  - 3. Alinea: statt von LV (Langsamverkehr) sollte – generell im SIS – von FVV (Fuss- und Veloverkehr) gesprochen werden.
  - 4. Alinea: neben den Verkehrsträgern (Schiene, Strasse, Wasser, Luft) sind auch die Verkehrsmittel (öV [Bahn, Bus, etc.], MIV, Velo, Fussverkehr, etc.) aufeinander abzustimmen.
- Kap. 4.3, S. 69: In der Beschreibung der Umsetzung soll stärker zum Vorschein kommen, dass die angestrebte modale Verlagerung nicht nur durch Anreizmassnahmen (Pull) wie öV-Ausbau und neue multimodale Drehscheiben erreicht wird, sondern dass es dazu auch Druckmassnahmen (Push) braucht (u.a. Parkierungsangebot, Parkplatzbewirtschaftung, Dosierungsmassnahmen).

Im Übrigen schliessen wir uns der Stellungnahme der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz vom 20. November 2020 an.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Ausführungen und insbesondere unserer Anträge bei der weiteren Behandlung.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter  
Regierungsrat