

Luzern, 15. Januar 2018

Beilage

Antworten zum Fragenkatalog des Zentralschweizer Komitees Durchgangsbahnhof Luzern

Hinweis. Die Änderungen gegenüber der ZKöV-Stellungnahme sind in blau hervorgehoben.

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Das Komitee stimmt mit dem Bundesrat überein, dass ein weiterer Ausbauschritt der Bahninfrastruktur notwendig ist, um die prognostizierte Anzahl der Reisenden bzw. den Umfang an Gütertonnagen befördern zu können. Insbesondere in der Zentralschweiz ist ein Ausbau der Bahninfrastruktur dringend notwendig, um die weiterhin zunehmende Mobilität zukünftig gewährleisten und verkräftbar bewältigen zu können. Dies schafft nebenbei auch Spielraum für den Güterverkehr und dessen Verlagerung auf die Schiene (Alptransit Nord-Süd-Achse). In Luzern ist die spezielle Ausgangslage zu betrachten, dass das grosse ASTRA-Strassenprojekt A2 / A14 Gesamtsystem Bypass Luzern sehr zügig vorangetrieben wird. Sollen die Ziele der Verkehrsmittelverteilung erreicht werden, muss der Bahnausbau Schritt halten.

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrittes 2030/35 einverstanden (vgl. insb. Leitsätze)?

Das Komitee ist mit den Leitsätzen für den Ausbauschritt 2030/35 einverstanden. Auf diesen Leitsätzen beruhen auch die von der Planungsregion Zentralschweiz eingegebenen Angebotsziele. Bereits heute sind in der Zentralschweiz zu Hauptverkehrszeiten Überlasten zu verzeichnen, welche die Umsetzung der vorgesehenen Angebots- und Infrastrukturausbauten dringlich machen, insbesondere auf der Achse Zürich-Zug-Luzern-Sursee. Das Komitee ist auch mit den Zielen und Schritten sowie den Aussagen der Langfristperspektive für die Bahn einverstanden. Zur Erreichung der darin erwähnten Schritte sind sowohl der ZBT II wie der DBL essentiell. Ohne DBL verhindert das Nadelöhr bei der Zufahrt nach Luzern (5 Bahnkorridore werden durch zweispurigen Gütschtunnel geführt) die gewünschte Entwicklung. Deshalb fordert das Komitee die rasche Realisierung der beiden Bauwerke.

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschritt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?

[a. Variante Ausbauschritt 2030 (7 Mia. Fr.), b. Variante Ausbauschritt 2035 (11,5 Mia. Fr.)]

Das Komitee fordert die Variante Ausbauschritt 2035 mit 11.5 Mia. Franken Umfang. Für das Komitee ist die Realisierung des ZBT II im Ausbauschritt 2030/35 essentiell, um die aktuellen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse der Zentralschweiz befriedigen zu können. Das Komitee kann nachvollziehen, dass die vollumfängliche Realisierung des DBL innerhalb des gegebenen Finanzrahmens von 11.5 Milliarden Franken nicht möglich ist. Für die rasche Realisierung des

DBL ist eine für die Kantone finanziell tragbare Form der Vorfinanzierung zu ermöglichen (siehe Fragen 5 und 6).

Mit der Variante Ausbauschnitt 2030 über 7 Mia. Franken Umfang würde der Status quo in der Zentralschweiz hingegen wiederholt auf weitere lange Jahre hinaus bestehen bleiben, was in starkem Widerspruch zur bisherigen wie auch zur künftigen Nachfrageentwicklung in der Zentralschweiz, insb. auf der Achse Zürich–Zug–Luzern–Sursee–Olten steht. In der Vernehmlassungsvorlage wird der Angebotsausbau Zürich–Zug–Luzern mittels ZBT II mit der Beseitigung von Überlast und dem guten Nutzen/Kosten-Verhältnis begründet. Sofern der Ausbauschnitt 2030 über 7 Mia. Franken beschlossen würde, ist dieser daher mit dem ZBT II (Kapazitätsausbau Personenverkehr Luzern–Zug–Zürich) zu ergänzen, umso mehr, weil die Kosten dieses Projektes in den laufenden Arbeiten zur Kostenoptimierung reduziert werden könnten. [Parallel muss die Projektierung des Durchgangsbahnhof Luzern gemäss AS2025 ebenfalls weitergetrieben werden. Dies beinhaltet unter anderem die Ergänzung des Vorprojekts um die Rampe Heimbach. Das zuständige BAV soll die SBB beauftragen, 2018/2019 diese Arbeiten durchzuführen.](#)

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschnitt 2030 bzw. Ausbauschnitt 2035 einverstanden?

Und zwar: a. Beim Personenverkehr, b. Beim Güterverkehr, c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr, d. Bei den betrieblichen Anlagen, e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?

a. Personenverkehr:

In der Variante Ausbauschnitt 2030 über 7 Mia. Franken sind auf den Zentralschweizer Hauptachsen unverständlicherweise keine Angebotsverbesserungen ausgewiesen. Vielmehr wird die Verbindung aus der Zentralschweiz nach Basel wesentlich schlechter.

In der Vernehmlassungsvorlage wird der Angebotsausbau Zürich–Zug–Luzern mittels ZBT II mit der Beseitigung von Überlast und dem guten Nutzen/Kosten-Verhältnis begründet. Es erstaunt daher, dass beim Ausbauschnitt 2030 dieses Vorhaben mit überzeugendem Nutzen nicht berücksichtigt wird. Das Komitee fordert, sollte die Variante Ausbauschnitt 2030 zur Umsetzung gelangen, dass diese mit dem ZBT II ergänzt und unter Berücksichtigung der erfolgten Kostenoptimierung der Finanzrahmen entsprechend erhöht wird.

[Die Variante Ausbauschnitt 2035 über 11,5 Mia. Franken weist für die Zentralschweiz und Luzern eine Verbesserung des Angebots auch auf der Hauptachse Zürich–Zug–Luzern–Sursee–Olten auf, was zu begrüssen. Insbesondere dem 30-Minuten-Takt beim RE Luzern–Olten, dem 30-Minuten-Takt Luzern–Ebikon–Rotkreuz–Zug–Zürich \(mit stündlicher Führung ab Luzern\) und dem 30-Minuten-Takt der schnellen Züge Luzern–Zug–Zürich ist klar zuzustimmen. Dies gilt umso mehr, als das bestehende S-Bahnangebot dabei nicht zugunsten des Fernverkehrs eingeschränkt wird.](#)

Zur genauen Ausgestaltung der jeweiligen Fahrpläne bestehen zwar in den meisten Korridoren noch etliche offene Fragen, das Komitee ist aber zuversichtlich, dass sich im Rahmen der laufenden Fahrplanoptimierungen ein stimmiges Angebotskonzept 2035 erarbeiten lässt, welches die Bedürfnisse des Fern- und Regionalverkehrs sowie des Güterverkehrs gleichwertig abdeckt.

b. Güterverkehr:

Das Komitee begrüsst den Ausbau von Expresstrassen für den Güterverkehr, soweit dadurch nicht bestehende S-Bahnangebote verdrängt werden. Es sind aus der Vorlage hingegen keine direkten Verbesserungen beim Güterverkehr für die Zentralschweiz ersichtlich. Essentiell ist aus des Komitees, dass der Personenverkehr zu Hauptverkehrszeiten weiterhin einzelne ungenutzte Güterverkehrstrassen belegen kann. Das Komitee fordert daher, dass im Sinne

eines wirtschaftlichen Infrastrukturausbaus Hybridtrassen vorgesehen werden, welche – entsprechend der Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer – zu Hauptverkehrszeiten auch vom Personenverkehr genutzt werden können.

c. Grenzüberschreitender Verkehr:

Beim grenzüberschreitenden Verkehr sind keine Verbesserungen für die Zentralschweiz erkennbar. Das Komitee fordert eine stärkere Einbindung der Zentralschweiz in den internationalen Verkehr.

Die Nord-Süd-Achse Frankfurt–Basel–Milano ist weiterhin über Luzern zu führen und im Angebot schrittweise auszubauen. Der Durchgangsbahnhof Luzern ermöglicht im internationalen Verkehr Frankfurt–Mailand einen Quantensprung im Angebot. Der Fahrzeitgewinn zwischen Deutschland/Basel und Mailand beträgt eine halbe Stunde.

d. Betriebliche Anlagen:

Das Komitee unterstützt sämtliche vorgesehenen Ausbauten von betrieblichen Anlagen. Die Güterverkehrsanlage in Dagmersellen ermöglicht einen Ausbau beim Güterverkehr und gibt dem Personenverkehr auf der Achse Luzern–Olten höhere Freiheitsgrade. Sie ist in beiden Varianten notwendig, unabhängig des ZBT II, und somit in beiden Varianten separat auszuweisen.

e. Wenn Nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?:

Dringendere Massnahmen: Sofern entgegen dem Komitee-Antrag der Ausbauschnitt 2030 beschlossen würde, ist die Realisierung des ZBT II als sehr dringende Massnahme in den Ausbauschnitt 2030 aufzunehmen und zu realisieren. Für die Strecke Olten–Sursee–Luzern–Zug sind aufwärtskompatible Massnahmen vorzusehen, welche bereits vor der Inbetriebnahme der beiden Grossprojekte dringend notwendige Angebotsverbesserungen und Kapazitätserhöhungen ermöglichen (z.B. [Bahnhofsausbauten Emmenbrücke und Ebikon](#), [Entflechtung Emmen Hübeli](#), [Verkürzung der Zugfolgezeiten](#), [Bau einer zusätzlichen Unterführung im Bahnhof Luzern](#)).

Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?

Der DBL verbessert das Angebot auf der Achse Olten–Sursee–Luzern–Zug massiv, verkürzt zudem die Reisezeiten im internationalen Nord-Süd-Verkehr, zwischen der Westschweiz und dem Tessin einerseits sowie der Deutschschweiz und dem Tessin andererseits sowie zwischen den regionalen Zentren. Im Bahnhof Luzern ermöglichen frei werdende Flächen eine städtebauliche Entwicklung für Wohnen und Arbeiten. Auch für die Tourismusdestination Luzern und die Zentralschweizer Tourismusgebiete (u.a. Pilatus, Rigi, Bürgenstock, Andermatt, Engelberg) ist eine gute Erreichbarkeit essentiell. Mit der Realisierung des ZBT II und des DBL werden kürzere Reisezeiten, gute Durchbindungen und die Voraussetzung für einen Vollknoten geschaffen. Aufgrund dieser internationalen, nationalen und regionalen Bedeutung des DBL begrüsst das Komitee das Instrument der Vorfinanzierung.

Bei den Vorschlägen in der Vernehmlassungsbotschaft handelt es sich allerdings nicht um eine Vorfinanzierung gemäss Art. 58c EBG, sondern um eine angepasste Drittfinanzierung gemäss Art. 58b EBG. Mit diesem Vorschlag müssten die Kantone eine auf unbestimmte Zeit dauernde Finanzierung ohne Rückzahlungsgarantie eingehen. Neben den Infrastrukturkosten würde diese Finanzierung auch die Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt gemäss Art. 58b Abs. 3

EBG beinhalten. Insgesamt würden sich mit dem vorliegenden Vorschlag für die Kantone nicht mehrheitsfähige Finanzierungskosten und Finanzierungsrisiken auf unbestimmte Zeit ergeben.

Der Bund soll den Kantonen im Bundesbeschluss AS2030/35 die Möglichkeit zur tragbaren Vorfinanzierung der Projektierung und dem Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern ermöglichen (nach Art. 58c EBG). Hierzu müssen die Kantone vom Bund eine Umsetzungsgarantie für den AS2040 erhalten. Konkret heisst das, dass die Projektierung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern im Bundesbeschluss AS2030/35 verankert wird. Wie in Art. 58c EBG vorgesehen, kann die Bundesversammlung das Projekt beschliessen und das BAV die Genehmigung erteilen. Es ist weiter eine maximale Dauer der Vorfinanzierung durch Kantone festzulegen, damit die Kantone ihre maximale Finanzierung errechnen können. Dies ist für allfällige kantonale Volksabstimmungen zur Vorfinanzierung wichtig. Dadurch können die Kantone eine Vorfinanzierung von Projektierungsarbeiten und/oder des Baus verbindlich planen.

Mit der Verankerung im Bundesbeschluss besteht zudem die Möglichkeit, mit dem Durchgangsbahnhof Luzern – als baureifes Projekt – allfällige Lücken, die aufgrund von Verzögerungen bei Projekten entstehen, ausgefüllt werden. Diese Flexibilisierung verhindert einen Projektstau und eine Anhäufung von ungenutzten Mitteln im Bahninfrastrukturfonds (BIF). Luzern kann damit die einzig sinnvolle Zukunftslösung allenfalls früher nutzen.

Mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern ist 2026 zu beginnen (vgl. Terminplan in der Beilage). Dies wird erreicht, wenn 2018/2019 die Ergänzung des Vorprojektes erstellt wird. Zwischen 2020 und 2022 soll das Bau- und Auflageprojekt erarbeitet werden. Anschliessend sollen das Plangenehmigungsverfahren und die Ausschreibung parallel erfolgen. Umfasst der AS2030/35 nicht alle Projektierungsarbeiten, könnte dies mit einer Vorfinanzierung durch die Kantone überbrückt werden.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?

Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine angepasste Form einer Vorfinanzierung und der späteren Übernahme der Investitionskosten durch den Bund sind im Rahmen des Ausbauschriffs 2030/35 zu schaffen und dem Parlament in der gleichen Vorlage mit dem Bundesbeschluss zum Ausbauschrift 2030/2035 vorzulegen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Vorfinanzierung für die Kantone tragbar und die Risiken beherrschbar sind. Das Komitee bevorzugt eine sinngemässe Ergänzung des Art. 58c EBG, sodass der Bundesrat eine teilweise oder vollständige Vorfinanzierung weiterer Projekte, welche im Ausbauschrift explizit dafür genannt werden, freigeben kann.

Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

- Entwurf Bundesbeschluss zum Ausbauschrift 2030:
 - In Art. 1 Abs. 2 ist der Kapazitätsausbau zwischen Zug–Zürich (Zimmerberg-Basistunnel II) zu ergänzen.
 - In Art. 1 Abs. 2 lit. n ist die weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern explizit zu nennen.
 - In Art. 2 bevorzugt das Komitee "Artikel 58c EBG" anstelle "Artikel 58b Absatz 1 EBG".
- Entwurf Bundesbeschluss zum Ausbauschrift 2035:

- In Art. 1 Abs. 2i sind die Massnahmen zum Kapazitätsausbau Personenverkehr auf der Strecke Luzern-Zug-Zürich, namentlich also der Zimmerberg-Basistunnel II und der Durchgangsbahnhof Luzern, dieser zumindest mit einer ersten Finanzierungstranche für eine erste Etappe auch der Realisierung, in jedem Fall aber begleitende Infrastrukturmassnahmen auf der Achse Baar-Zug-Luzern-Olten, ausdrücklich anzuführen.
- In Art. 1 Abs. 2s ist – sollte die Ergänzung des Durchgangsbahnhofs Luzern in Art. 1 Abs. 2i nicht erfolgen – die umgehende weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ausdrücklich anzuführen.
- In Art. 2 bevorzugt das Komitee "Artikel 58c EBG" anstelle "Artikel 58b Absatz 1 EBG".
- In Erfüllung von Art. 1 Abs. 2 lit. p des Bundesbeschlusses zum Ausbauschritt 2025 erwartet das Komitee für die umfassende Projektierung der beiden Grossbauwerke ZBT II und DBL vom zuständigen BAV in nächster Zukunft verbindliche Termin- und Finanzpläne.

8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Im erläuternden Bericht fehlt dem Komitee eine positive Würdigung des Durchgangsbahnhof Luzern: Dies ist zu ergänzen mit der Bemerkung, dass der Durchgangsbahnhof Luzern die an mehreren Punkten bestehenden Engpässe beseitigt und damit möglicher Durchmesserlinien neben dem regionalen Quantensprung auch einen hohen Nutzen für Verbindungen in die ganze Schweiz bietet und zudem raumplanerische und wirtschaftliche Impulse setzt. Nicht zuletzt wird der Durchgangsbahnhof Luzern zusammen mit dem Zimmerberg-Basistunnel II positiv bewertet. Alle diese Vorteile sind ebenso positiv zu würdigen wie jene des Ausbaus des Lötschberg-Basistunnels, um etwaige Missverständnisse zu vermeiden. Zudem gilt es im Bericht nochmals zu erwähnen, dass auch der Bund den Durchgangsbahnhof Luzern (wie auch den Zimmerberg-Basistunnel II) als mittel- und langfristig einzig zweckmässige Variante betrachtet (Bestätigung durch Ergebnis im Korridorrahmenplan und die anstehende Anpassung des Sachplans Schiene).

Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist im Bundesbeschluss vom 21. Juni 2013 über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur bereits enthalten. In den letzten Jahren wurde einzig der unverbindliche SBB-Korridorrahmenplan Olten-Luzern-Zürich erarbeitet, welcher Grundsätze zum Korridor beleuchtet und dabei die Grossbauwerke Durchgangsbahnhof Luzern und Zimmerberg-Basistunnel 2 wiederum bestätigte. Die Projektierung umfasst aus Sicht des Komitees aber auch die Ergänzung des aktuellen Vorprojekts Tiefbahnhof Luzern um die Rampe Heimbach. Das zuständige BAV soll die SBB beauftragen, 2018/2019 diese Arbeiten durchzuführen. Die Erstellung des Bau- und Auflageprojekts, die Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens und die Ausschreibung sollen spätestens im Rahmen des Ausbauschritt 2035 vollzogen werden.

Das BAV berücksichtigt in seinen Planungsgrundlagen weder die kürzlich umgesetzten und in Zukunft entstehenden Bushubs noch die kantonalen Entwicklungsschwerpunktplanungen. Gerade in Luzern Nord, Ost und Süd, aber auch in Rotkreuz ist der Fortschritt der Siedlungsentwicklung bereits baulich sichtbar und in der Nachfrage immer stärker spürbar. In den Planungsgrundlagen und in den Nachfrageprognosen wurden diese Entwicklung stets zu wenig oder gar nicht berücksichtigt. Damit wird die im Umbruch befindliche Nachfrageverlagerung von der Strasse zur Bahn unzureichend berücksichtigt, es wird auf falsche (weil zu tiefe) Annahmen abgestellt. Das wirkt sich in der Folge insofern fatal aus, als durch die Verlagerung der zu erwartenden Überlasten nicht ausgewiesen werden und dadurch ein zu geringes Angebot bereitgestellt wird. In diesem Zusammenhang gilt es denn auch

festzuhalten, dass die Vernehmlassungsvorlage die gesamtverkehrliche Perspektive zu wenig einbezieht und dadurch etwa den Beitrag, den Bahnausbauten zum Abbau von Überlasten auch im Strassenverkehr leisten, nicht berücksichtigt. So ermöglicht gerade der Durchgangsbahnhof Luzern neben häufigeren und schnelleren Stadt–Stadt–Verbindungen und der besseren Vernetzung von Subzentren auch ein dichteres S-Bahnangebot im Raum Luzern. Dies wiederum ist die Voraussetzung dafür, dass die Mobilitätsnachfrage von der stark belasteten (und zeitweise überlasteten) Strasseninfrastruktur auf die umwelt- und flächeneffizientere Schieneninfrastruktur verlagert werden kann. In dem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Stadt Luzern in der Schweiz das zweittiefste Verhältnis von Verkehrsfläche zu Bevölkerung aufweist.

Der Entwurf des Bundesbeschlusses benennt aktuell nur die beiden Projekte „Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof)“ und „Luzern–Zug–Zürich: Kapazitätsausbau Personenverkehr“. Da es sich dabei nicht nur um zwei isolierte Tunnel-Projekte handelt, gilt es künftig zu erklären, welche konkreten Massnahmen dahinterstehen (z.B. nötige Streckenausbauten).

Damit die steigende Nachfrage im Personen- und Schienengüterverkehr auch künftig zuverlässig bewältigt werden kann, braucht es nebst dem Ausbau des Fahrplanangebots eine effiziente Auslastung der bestehenden Infrastruktur und des Rollmaterials. Nebst den Bauprojekten sollen auch neue Technologien und Modelle zur Kapazitätssteigerung der Bahninfrastruktur aber auch zur Steuerung der Auslastung stark vorangetrieben werden. Das Rollmaterial, der Betrieb und die Infrastruktur werden technologisch und technisch weiterentwickelt. Die Mobilitätsbranche ist hier primär im Lead und will parallel zu den Ausbauprojekten der Bahninfrastruktur auch neue Technologien testen und einführen, um für die künftigen Herausforderungen und Bedürfnisse gerüstet zu sein. Der Bund soll Anreize und begleitende Massnahmen dafür vorsehen.

Vor dem Hintergrund der sich wandelnden Mobilität ist die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn im nächsten Ausbauschnitt zu verstärken. Sowohl Tarifierhöhungen als auch Trassenpreiserhöhungen sind zu vermeiden. Mit jeder Preiserhöhung verliert der öV an Attraktivität und somit an Wettbewerbsfähigkeit.

Die Forderungen des Komitees in Kürze:

- Forderung 1 – Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs unverzüglich fortsetzen.
- Forderung 2 – Mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs 2026 starten.
- Forderung 3 – Vorfinanzierung mit Umsetzungsgarantie festschreiben.
- Forderung 4 – Den öV in der Zentralschweiz schrittweise weiterentwickeln.
- Forderung 5 – Variante mit 11,5 Milliarden umsetzen.