



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

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

Bundesamt für Verkehr BAV
Sektion Planung
3003 Bern

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

Luzern, 26. März 2018 ABP

Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Schiene; Anhörung der Kantone

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2017 lädt das Bundesamt für Verkehr BAV gemeinsam mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE zur Stellungnahme zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene ein. Unsere Stellungnahme bezieht sich in erster Linie auf das Objektblatt 5.1 Raum Luzern.

1 Grundsätzliches

Der Kanton Luzern begrüsst die Löschung der Variante «Doppelspurausbau Rotsee» und die Nennung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) als einzige Lösung zum dringend erforderlichen Ausbau des Bahnhofs und der Zufahrt Luzern. Dieser wichtige Entscheid passt zum Zielbild des Kantons Luzern, das sowohl im kantonalen Richtplan wie auch im Agglomerationsprogramm, im öV-Bericht und sämtlichen weiteren dazugehörigen Planungen verankert ist. Gestützt wird diese Anpassung durch die Erkenntnisse aus dem Korridorrahmenplan Zentralschweiz, in dem der DBL ebenfalls bestätigt wird. Die Anpassung ist somit aufgrund des mehrfach aufgezeigten Nutzens nachvollziehbar und folgerichtig.

Die im Objektblatt 5.1 Raum Luzern als betroffene Amtsstellen aufgeführten Kantone Nidwalden und Obwalden sind direkt betroffene Nachbarkantone, die gemäss Raumkonzept Schweiz ebenfalls zum inneren Bereich des Handlungsraums Luzern gehören. Sie befürworten diese Anpassung des Sachplans Verkehr Teil Infrastruktur Schiene. Denn auch in ihren beiden Richtplänen sind verbindliche Richtplanaussagen verankert, die den DBL erforderlich machen.

2 Programm zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur

In der Tabelle zum Programm zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur wird auf Seite 10 des Konzeptteils noch die Bezeichnung Tiefbahnhof Luzern verwendet.

Antrag:

Die Bezeichnung «Tiefbahnhof Luzern» ist in der Tabelle Programm zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur durch die Bezeichnung «Durchgangsbahnhof Luzern» zu ersetzen.

3 OB 5.1 Raum Luzern

Verwendung einheitlicher Begriffe

Der zur Anpassung vorliegende Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Schiene listet im Konzeptteil unter dem Kapitel 4.1 « Verbesserung der Funktionalität des nationalen Bahnnetzes» in der Tabelle «Programm zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur» auf Seite 10 drei Vorhaben für den Raum Luzern auf:

1. Ausbau Zufahrt Luzern mit dem Dreilindentunnel und dem Neustadttunnel
2. Ausbau Knoten Luzern mit dem Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern
3. Doppelspurige Einfahrt in den Bahnhof Luzern mit einer schmalspurigen Doppelspurstreck vom Bahnhof Luzern bis zur Langensandbrücke

Die Vorhaben sind im Objektblatt 5.1 Raum Luzern in Text und Karte wie auch im Konzeptteil zu wenig präzise beschrieben und führen teilweise zu Unklarheiten.

Antrag:

Im Objektblatt 5.1 Raum Luzern (Text und Karte) wie auch in der Tabelle «Programm zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur» auf Seite 10 des Konzeptteils sollen die folgenden drei klar unterscheidbaren Begriffe für die Vorhaben verwendet werden:

1. *Ausbau Zufahrt Luzern Normalspur (Dreilindentunnel und Neustadttunnel)*
2. *Ausbau Knoten Luzern Normalspur (Durchgangsbahnhof)*
3. *Ausbau Knoten Luzern Schmalspur (Doppelspur Zentralbahn im Bahnhofbereich)*

Allgemeine Informationen und technische Daten

Die Auflistung der «Anderer Partner» ist nicht vollständig.

Antrag:

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

Funktion und Begründung

Es fehlt im Abschnitt «Funktion und Begründung» eine kurze Einführung zur Besonderheit des Knotens Luzern respektive eine fundierte Begründung für den DBL. Aus Sicht des Kantons Luzern ist eine möglichst rasche Realisierung des Projekts vor dem Zeithorizont 2030 zwingend, denn ein Ausbau des Angebots ist ohne Infrastrukturergänzung mittels DBL nicht mehr möglich. In Luzern kommen 6 Bahnkorridore zusammen (5 Normalspur, 1 Meterspur). Zahlreiche Einspurstrecken, vor allem auf den Nebenentwicklungsachsen (Luzern West, Seetal und Korridor Küssnacht), erschweren die Angebotsoptimierung der vier beteiligten Transportunternehmen auf der bereits heute ausgelasteten Infrastruktur im Knoten Luzern. Unter anderem aus diesem Grund fordert der Kanton Luzern in der Stellungnahme zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35, dass die Projektierung des DBL in Übereinstimmung mit der bereits im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2025 enthaltenen Regelung unverzüglich aufzunehmen, umfassend voranzutreiben und vom Bund zu finanzieren ist. Ebenfalls fordert der Kanton Luzern für den DBL eine für den Kanton Luzern tragbare Vorfinanzierung, damit ein möglicher Baustart vor 2030 realistisch wird.

Antrag:

Der Abschnitt «Funktion und Begründung» soll im Hinblick auf die Besonderheiten des Knotens Luzern überarbeitet respektive durch eine fundierte Begründung für die möglichst rasche Umsetzung ersetzt werden.

Für den Ausbau Knoten Luzern Schmalspur (Doppelspur Zentralbahn im Bahnhofbereich) ist das Vorprojekt abgeschlossen und es folgt nun das Bauprojekt. Die Inbetriebnahme ist per Ende 2021 im Zusammenhang mit der Einführung der S41 gemäss Ausbauschnitt 2025 vorgesehen. Die im Kapitel Funktion und Begründung gemachten Aussagen können somit angepasst respektive aktualisiert werden.

Antrag:

Der Abschnitt «Funktion und Begründung» soll im Hinblick auf den geplanten Ausbau Knoten Luzern Schmalspur (Doppelspur Zentralbahn im Bahnhofbereich) mit voraussichtlicher Inbetriebnahme per Ende 2021 angepasst werden.

Vorhaben

Gemäss den Ausführungen unter «Verwendung einheitlicher Begriffe» sind die Vorhaben im Text und Karte zu wenig präzise beschrieben. Insbesondere ist die Differenzierung der Ausbauten in „Zufahrt“ und „Knoten“ missverständlich.

Antrag:

In Abschnitt Vorhaben sind die Vorhaben Ausbau Zufahrt Luzern Normalspur (Dreilindentunnel und Neustadttunnel), Ausbau Knoten Luzern Normalspur (Durchgangsbahnhof) und Ausbau Knoten Luzern Schmalspur (Doppelspur Zentralbahn im Bahnhofbereich) klar zu definieren und zu unterscheiden. Zudem ist der 2. Satz wie folgt zu formulieren: „Längerfristig In einer zweiten Etappe wird der tiefliegende Bahnhof mit einer Zufahrt via Neustadttunnel zum Portal Heimbach zum Durchgangsbahnhof ausgebaut.“

Die Begriffe in der Karte sind ebenfalls an die notwendige Aufteilung in die drei Vorhaben anzupassen.

Antrag:

In der Karte ist der Text «Ausbau Knoten Luzern Normalspur (ZE)» und «Ausbau Knoten Luzern Schmalspur» durch «Ausbau Knoten Luzern Normalspur (Durchgangsbahnhof)» und «Ausbau Knoten Luzern Schmalspur (Doppelspur Zentralbahn im Bahnhofbereich)» zu ergänzen und anzupassen sowie fett zu markieren.

Antrag:

In der Karte muss der feine Strich für „Ausbau Zufahrt Luzern – Neustadttunnel“ unmissverständlich und ausschliesslich für die grüne Strichlierung gelten.

Stand der Beschlussfassung

Der Ausbau Zufahrt Luzern Normalspur (Dreilindentunnel und Neustadttunnel) wird neu als Koordinationsstand Zwischenergebnis festgehalten – diese Entwicklung wird grundsätzlich befürwortet. Aufgrund der aktuellen Ausgangslage und den klaren Signalen hinsichtlich des DBL als einzige Variante sieht der Kanton Luzern sowohl für das Vorhaben Ausbau Zufahrt Luzern Normalspur (Dreilindentunnel und Neustadttunnel) als auch für das Vorhaben Ausbau Knoten Luzern Normalspur (Durchgangsbahnhof) die Festsetzung als folgerichtigen Koordinationsstand. Zumal für die erste Etappe bereits ein Vorprojekt vorliegt, und auch die zweite Etappe genügend konkret ist. Zudem ist im vom Bundesrat am 22. Juni 2016 genehmigten kantonalen Richtplan in der behördenverbindlichen Koordinationsaufgabe M5-2 für den Durchgangsbahnhof Luzern mit den beiden Etappen auch der Koordinationsstand Festsetzung festgehalten. Des Weiteren ist auch hier eine textliche Präzisierung vorzunehmen.

Antrag:

Der Koordinationsstand bei «Ausbau Zufahrt Luzern Normalspur (Dreilindentunnel und Neustadttunnel)» und bei «Ausbau Knoten Luzern Normalspur (Durchgangsbahnhof)» ist zu korrigieren und als Festsetzung anzugeben.

Hinweise zu den Festlegungen

Den im Objektblatt gemachten Aussagen, dass die angestrebten Angebotserweiterungen im Raum Luzern erst nach den Kapazitätsausbauten im Raum Thalwil/Zug realisierbar seien, kann seitens des Kantons nicht zugestimmt werden. Der DBL würde bereits ohne Zimmer-

bergbasistunnel II einen signifikanten Angebotsausbau in Richtung Rotkreuz-Zug und Olten/Seetal/Hinterland ermöglichen. Es ist einzig richtig, dass der DBL erst mit dem Kapazitätsausbau im Raum Thalwil/Zug seinen vollen Nutzen entfaltet.

Antrag:

Die Formulierung «Gemäss den Abklärungen des Bundes im Rahmen der Arbeiten STEP sind die angestrebten Angebotserweiterungen im Raum Luzern erst nach den Kapazitätsausbauten im Raum Thalwil/Zug realisierbar.» ist hinsichtlich eines – unabhängig von Ausbauten im Raum Thalwil/Zug - möglichen Ausbaus in Richtung Rotkreuz-Zug und Olten/Seetal/Hinterland anzupassen.

Wie bereits erwähnt ist die Inbetriebnahme der Doppelspur der Zentralbahn im Bahnhofbereich per Ende 2021 geplant. Aus diesem Grund passt die Ergänzende Formulierung im Objektblatt «Im Falle einer Realisierung...» nicht.

Antrag:

Das Objektblatt 5.1 Raum Luzern soll wie folgt umformuliert werden: ~~«Im Falle einer Realisierung des Vorhabens Ausbau Zufahrt Luzern ist der Rahmenplan zu überprüfen. Der Doppelspurausbau der Meterspur ist aufwärtskompatibel zum Durchgangsbahnhof Luzern vorzunehmen. Wegfallende Abstellanlagen sind ausserhalb des Bahnhofs Luzern in ausreichendem Ausmass zu kompensieren.»~~

4 Weitere Stellungnahmen

Im Rahmen der Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene haben wir die betroffenen Gemeinden gemäss Objektblatt 5.1 Raum Luzern ebenfalls zur Stellungnahme eingeladen. Für die Gemeinde Ebikon wie auch für die Stadt Luzern ist der DBL von zentraler Bedeutung, damit die angestrebte Entwicklung in Luzern stattfinden und die aktuellen wie auch künftigen Mobilitätsbedürfnisse der Zentralschweiz befriedigt werden können. Die Fokussierung auf den DBL entspricht den regionalen Vorstellungen und es wird begrüsst, dass auch der Bund den DBL mittel- und langfristig als einzige zweckmässige Variante festhält. Zur Kenntnisnahme leiten wir Ihnen die Stellungnahmen ebenfalls weiter.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und ersuchen Sie, unsere Anträge und Ausführungen bei der weiteren Bearbeitung des Sachplan Verkehrs, Teilinfrastruktur Schiene, zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse



Robert Küng
Regierungsrat

Beilagen:

- Stellungnahme Stadt Luzern vom 31. Januar 2018
- Stellungnahme Gemeinde Ebikon vom 1. Februar 2018



Stadtratsbeschluss Nr. 63

Bau-, Umwelt- und Wirtschafts-
departement
Patrick Abegg
Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern

**Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur
Schiene: Anhörung der Kantone
Stellungnahme zuhanden des Kantons**

Sitzung vom 31. Januar 2018

Sehr geehrter Herr Abegg

Besten Dank für Ihr Schreiben vom 21. Dezember 2017 und die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Anpassungen und Fortschreibungen 2018 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), in Bezug auf das Objektblatt (OB) 5.1 Raum Luzern.

Mit der Streichung der Variante «Doppelspurausbau Rotsee und Ausbauten Fluhmühle-Luzern» liegt der Fokus des Ausbaus Zufahrt Luzern im überarbeiteten OB 5.1 neu vollumfänglich auf der Planung und Realisierung eines Doppelspurtunnels mit einem Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Die Streichung begründet sich dadurch, dass mit der Variante Rotsee aufgrund der verbleibenden Engpässe im Vorbahnhof wie auch in der Bahnhofshalle die angestrebte Angebotsentwicklung des Regionalverkehrs nicht erreicht werden kann. Mit der Fokussierung auf die Variante Doppelspurtunnel mit einem Durchgangsbahnhof folgt der SIS dem Richtplan Kanton Luzern, der am 24. August 2011 vom Bundesrat genehmigt wurde und sich klar für die Variante DBL ausspricht. Diese Anpassung im SIS und der neu gesetzte Schwerpunkt werden von der Stadt Luzern sehr begrüsst, und der von «Vorstudie» auf «Zwischenergebnis» veränderte Koordinationsstand wird unterstützt.

Für die Stadt Luzern ist der Durchgangsbahnhof von zentraler Bedeutung, damit die angestrebte Entwicklung unserer Stadt stattfinden und die aktuellen wie auch künftigen Mobilitätsbedürfnisse der Zentralschweiz befriedigt werden können. Der Durchgangsbahnhof beseitigt die an mehreren Punkten bestehenden Engpässe, verbessert das Angebot auf der Achse Olten–Sursee–Luzern–Zug massiv und verkürzt zudem die Reisezeiten im internationalen Nord-Süd-Verkehr zwischen der Westschweiz und dem Tessin einerseits sowie der Deutschschweiz und dem Tessin andererseits, wie auch zwischen den regionalen Zentren. Im Bahnhof Luzern ermöglichen frei werdende

Kopie an:

- Gemeindeverband LuzernPlus
- Gemeinderat Ebikon

Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 88
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: sk@stadtluzern.ch
www.stadtluzern.ch

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 essenziell. Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs werden kürzere Reisezeiten, gute Durchbindungen und die Voraussetzung für einen Vollknoten geschaffen sowie raumplanerische und wirtschaftliche Impulse gesetzt. Aufgrund dieser internationalen, nationalen und regionalen Bedeutung des Durchgangsbahnhofs erachtet die Stadt Luzern die Fokussierung auf den Doppelspurtunnel mit einem Durchgangsbahnhof als sinnvoll und begrüsst es, dass auch der Bund den Durchgangsbahnhof mittel- und langfristig als einzige zweckmässige Variante festhält.

Die Stadt Luzern bedankt sich bei Ihnen für den Miteinbezug im Vernehmlassungsverfahren und bittet Sie um die Berücksichtigung der zustimmenden Grundhaltung der Stadt Luzern beim Verfassen der Kantonsstellungnahme.

Freundliche Grüsse



Beat Züsli
Stadtpräsident



Dr. Urs Achermann
Stadtschreiber



POSTVERSAND

- 2. Feb. 2018

Stellungnahme Gemeinde Ebikon – 1.02.2018

Seitens Gemeinde Ebikon haben wir keine Bemerkungen zu den Anpassungen im Sachplan und verzichten daher auf eine Stellungnahme. Die Bereinigung des Doppelspurausbaus und die Verankerung des Tiefbahnhofs entspricht den regionalen Vorstellungen.