

16.3801 Interpellation

Welche Zukunft für den SBB-Verkehr in Luzern?

Eingereicht von: Schelbert Louis
Grüne Fraktion
Grüne Partei der Schweiz



Einreichungsdatum: 29.09.2016

Eingereicht im: Nationalrat

Stand der Beratung: Erledigt

Eingereichter Text

Für den Wirtschaftsstandort Luzern/Zentralschweiz ist ein besseres Angebot im nationalen und regionalen Schienenverkehr unabdingbar. Vergleicht man die Entwicklung des SBB-Angebots überregional, stellt man fest, dass diese Region nicht verwöhnt wird. Abgesehen von kleineren Massnahmen, stagniert das Angebot verbunden mit zum Teil rückläufigen Entwicklungen. Zwei Beispiele: 1. Wird der Halbstundentakt zwischen Bern und Luzern eingeführt (ein Zug mehr pro Stunde), soll ein Zug pro Stunde nach Basel aus dem Fahrplan gestrichen werden. 2. Trotz der generellen Verbesserung der Verbindung ins Tessin durch die Nutzung der Neat werden Luzern weniger Züge und damit Verschlechterungen in Aussicht gestellt.

Luzern/Zentralschweiz braucht nicht weniger, sondern mehr SBB-Verbindungen, national und regional. Das ist nicht nur aus Sicht Luzerns wichtig, sondern auch aus jener von Nid- und Obwalden. Sie wickeln ihre Schienenverkehre – abgesehen vom Brünig – über den Knoten Luzern ab. Das heisst: Schlechtere Verbindungen für Luzern bedeuten immer auch schlechtere Verbindungen für Nidwalden und Obwalden. Doch auch sie brauchen Verbesserungen.

Mehr Verbindungen ermöglicht das Zukunftsprojekt "Durchgangsbahnhof". Es findet in der Zentralschweiz und darüber hinaus breite Unterstützung (z. B. Städte-Allianz Verkehr Zentral- und Ostschweiz). Es ermöglicht die bessere Anbindung Luzerns, Ob- und Nidwaldens ans nationale Schienennetz, und es öffnet für alle SBB-Linien – nach Zürich, Olten/Basel, Bern/Westschweiz und in den Süden – wieder Perspektiven.

Ich bitte den Bundesrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie kommentiert er, dass der Halbstundentakt nach Bern mit einem Abbau der Verbindung nach Basel verbunden sein soll? Wie wäre der Abbau zu verhindern?
2. Aus welchen Gründen wird Luzern eine Verschlechterung der Verbindung in den Süden in Aussicht gestellt? Wie liesse sich der Abbau abwenden?
3. Wie beurteilt er die vorgesehene Entwicklung des SBB-Angebots für Luzern, Ob- und Nidwalden in den nächsten fünf bis zehn Jahren?

Stellungnahme des Bundesrates vom 16.11.2016

1. Das Angebot der Region Luzern entspricht der Nachfrage und ist mit anderen Teilen der Schweiz vergleichbar. Bei Angebotsanpassungen muss jeweils der Nutzen verschiedener Verbindungen gegeneinander abgewogen werden. Trotz des neu entstehenden Halbstundentaktes Luzern-Bern bleiben die beiden Verbindungen Luzern-Basel weiterhin bestehen. Allerdings wird bei einer der beiden Verbindungen bei unveränderter Reisezeit in Zofingen umzusteigen sein. Der Vorteil des neuen Halbstundentaktes nach Bern ist höher zu gewichten als der Nachteil des Umsteigens auf der bestehenden, langsamen Verbindung nach Basel. Zudem sind die Nutzerzahlen der Verbindung Bern-Luzern in den letzten zehn Jahren deutlich gestiegen. Eine vergleichbare Entwicklung ist beim Interregio Luzern-Zofingen-Basel nicht festzustellen.



2. Die Anzahl Direktverbindungen ab Luzern nach Lugano/Mailand ändert kaum. Die bisherigen Interregio-Direktverbindungen mit zahlreichen Zwischenhalten nach Locarno entfallen ab Dezember 2016, da die Interregiozüge nur noch bis Erstfeld fahren. Dort besteht Anschluss an die Regio-Express-Züge über die Gotthard-Bergstrecke ins Tessin. Bei den ICN-Verbindungen ändert die Anzahl an täglichen Direktverbindungen Basel-Luzern-Lugano mit Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels nicht. Allerdings verkehrt einer dieser direkten Züge neu am Abend statt am Morgen ab Basel resp. Luzern. Diese Anpassung ist durch die heutigen Kundenströme aus der Deutschschweiz ins Tessin und nach Italien bedingt, die insbesondere am Morgen ab Zürich deutlich höher sind als ab Basel oder Luzern.

Im internationalen Verkehr bleibt die heutige Direktverbindung mit Mailand bestehen. Allerdings wird diese neu nicht mehr morgens, sondern nachmittags angeboten. Während der Übergangsphase von Juni bis Dezember 2016 wurden vorübergehend beide Direktverbindungen angeboten. Ab Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels ist eine zweite Direktverbindung Luzern-Mailand pro Tag geplant.

Luzern und die Zentralschweiz profitieren ab Dezember 2016 von einer um rund 30 Minuten kürzeren Reisezeit ins Tessin und nach Italien. Dieser Fahrzeitgewinn gilt sowohl für die Direktverbindungen ins Tessin als auch für die Verbindungen mit Umsteigen in Arth-Goldau. Die minimale Bedienungsqualität der Haltestellen ist in der Fernverkehrskonzession festgehalten.

3. Auf dem Netz der Zentralbahn wurde bereits in den letzten Jahren massiv investiert, um das Angebot auszubauen, so etwa auf der Linie Luzern-Engelberg mit dem Engelbergtunnel seit Dezember 2010. Ende 2012 folgten der Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn von Luzern bis Allmend, die einen weiteren Angebotsausbau ermöglichten. So verkehren seit Ende 2013 die S-Bahn-Züge auf diesem Abschnitt neu im Viertelstundentakt. Mit den vom Parlament beschlossenen Ausbauten der Eisenbahninfrastruktur sieht der Bund auch einen weiteren Ausbau des Angebots für Luzern, Ob- und Nidwalden vor. Das Referenzkonzept 2025 sieht neben der Verdichtung zum Halbstundentakt zwischen Luzern und Bern auch verschiedene Verdichtungen auf Luzerner S-Bahnen vor. Weiter gehende Ausbauten werden im Rahmen des Ausbauschnittes 2030/35 geprüft.

Chronologie

16.12.2016 Nationalrat
Erledigt

Zuständigkeiten

Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Weitere Informationen

Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

Links

Weiterführende Unterlagen

[Amtliches Bulletin](#)

