



Sitzung vom: 27. September 2022
Beschluss Nr.: 94

Interpellation betreffend Auswirkungen des Durchgangsbahnhofs auf den Kanton Obwalden: Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

die Interpellation „Durchgangsbahnhof Luzern“ (54.22.10), welche Kantonsrat Dominik Imfeld, Sarnen, sowie 21 Mitunterzeichnende am 1. Juli 2022 eingereicht haben, wie folgt:

1. Gegenstand

Die Interpellanten weisen darauf hin, dass der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) das grösste Eisenbahninfrastrukturprojekt der Zentralschweiz der letzten Jahrzehnte sei. Der Ausbau des Bahnknotens Luzern sei für den Wirtschaftsstandort und den Tourismus in Obwalden von grosser Bedeutung, da er eine Stärkung des Anschlusses der Zentralbahn an die SBB ermögliche. Gemäss aktueller Planung sei der Entscheid des Bundesparlaments über den Bau des DBL für 2026 vorgesehen; entsprechende Planungen liefen im Rahmen des Ausbauschnitts 2035 für die Bahninfrastruktur. Nun befürchten die Interpellanten, dass die weitere Planung aufgrund des Berichts „BAHN 2050“ des Bundes gefährdet sein könnte.

2. Vorbemerkungen

Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) hat das Schweizer Stimmvolk 2014 eine neue Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen bei der Finanzierung der öV-Infrastrukturen beschlossen. Seit 2016 sichert der Bund gemäss Bundesverfassung und Bahninfrastrukturfondsgesetz (BIFG; SR 742.140) den Unterhalt der gesamten Schieneninfrastruktur (inkl. Privatbahnen) und finanziert die von ihm beschlossenen Ausbauprojekte aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kantone leisten jährliche Beiträge in den Bahninfrastrukturfonds.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) plant und begleitet den Ausbau der Bahninfrastruktur. Dieser erfolgt mit verschiedenen grösseren Ausbauprogrammen wie der NEAT und den Ausbauschnitten 2025 und 2035. Die Ausbauschnitte der Eisenbahninfrastruktur werden in so genannten Ausbauschnitten (AS) im Rahmen der Strategischen Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur (STEP) durch die Bundesversammlung beschlossen. Das eidgenössische Parlament hat im Juni 2019 den AS 2035 genehmigt. Gemäss diesem Beschluss muss die Botschaft zum nächsten Ausbauschnitt bis 2026 dem Parlament vorgelegt werden. Zudem beabsichtigt das Bundesamt für Verkehr (BAV) dem Parlament im Jahr 2023 eine Botschaft vorzulegen, in welcher zum aktuellen Stand der Ausbauschnitte sowie zur Perspektive BAHN 2050 berichtet wird. Das Vernehmlassungsverfahren dazu dauerte vom 22. Juni 2022 bis zum 14. Oktober 2022; siehe hierzu auch die Beantwortung der Frage unter Ziffer 3.6.

Die Bahnplanung in der Zentralschweiz basiert auf einem langfristigen Zielzustand, der dem Bund 2014 vorgelegt und 2018 durch den Korridorrahmenplan Zentralschweiz bestätigt wurde. Zur Erreichung des Zielzustands ist die Realisierung der beiden Schlüsselinfrastrukturen Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) erforderlich. Erst diese beiden Grossprojekte ermöglichen zusammen mit ergänzenden Massnahmen stimmige Angebotskonzepte für die Zentralschweiz und sind damit eine zentrale Voraussetzung für eine ressourcenschonendere Mobilität in der Zentralschweiz.

Im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 wurde der ZBT II als zu realisierendes Element aufgenommen, zusammen mit ergänzenden Streckenausbauten auf der Strecke Ebikon–Zug–Baar. Der DBL ist explizit als zu projektierendes Vorhaben aufgeführt und das Vorprojekt ist im Auftrag des BAV in Arbeit. Zur Koordination der verschiedenen Planungen rund um den DBL wurde eine Knotenorganisation unter der Führung des BAV aufgebaut.

Der Bahnknoten Luzern inklusive seiner Zufahrten hat in den letzten Jahren seine Kapazitätsgrenze erreicht. Diese Situation lässt keine Weiterentwicklung des Angebots zu, obwohl die Nachfrage und das Verlagerungspotenzial dies erfordern würde. Der DBL hat sich nach eingehenden Untersuchungen als die beste Lösung für den Bahnknoten Luzern herausgestellt.

3. Fragebeantwortung

3.1 Welche Bedeutung hat das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) aus Sicht des Regierungsrats für den Kanton Obwalden?

Beim DBL handelt es sich um ein Jahrhundertprojekt von zentraler Bedeutung für die gesamte Zentralschweiz. Mit der Realisierung kann ein bedeutsamer Kapazitätsengpass im Bahnsystem behoben werden. Die neue Durchmesserlinie verbindet die Hauptentwicklungsachsen des Kantons Luzern, entlastet das heutige Nadelöhr auf der Zufahrt zum Kopfbahnhof und verkürzt die Reisezeiten Richtung Zug - Zürich und Richtung Gotthard. Mit dem DBL wird gleichzeitig die Erreichbarkeit von Luzern im nationalen Kontext verbessert, und es werden die Voraussetzungen für den Angebotsausbau der S-Bahn geschaffen.

Wie der heutige Bahnhof Luzern stellt der DBL für die Kantone Obwalden und Nidwalden den zentralen Verknüpfungspunkt zwischen der Zentralbahn und dem nationalen Bahnnetz dar. Je attraktiver das Bahnangebot in Luzern ist, desto bessere Verbindungen sind auch für Obwalden und Nidwalden möglich, innerhalb der Agglomeration Luzern und Richtung Bern, Basel oder Zürich. Der DBL ist für die zukünftige Erschliessung somit auch für Obwalden und Nidwalden zentral, da alle für die beiden Kantone wichtigen Verbindungen über den Knoten Luzern laufen.

3.2 Welchen konkreten Nutzen bringt der DBL gemäss aktueller Planung (Angebotskonzept 2040) für die Bevölkerung von Obwalden? Wie entwickeln sich die Anschlüsse und Umsteigezeiten?

Mit dem Ausbauschnitt 2035 ist die Kapazität im Knoten Luzern und auf den Zulaufstrecken vollständig ausgeschöpft. Nur mit einem zusätzlichen, unterirdischen Bahnhof für die Normalspur und den damit verbundenen Ausbauten auf den Zulaufstrecken ist ein weiterer Ausbau im Bahnangebot im Grossraum Luzern möglich. Der Kanton Obwalden ist abhängig von den Anschlüssen im Bahnknoten Luzern. Der Hauptnutzen für den Kanton Obwalden besteht in der zukünftigen Verdichtung des Fahrplans und kürzeren Reisezeiten Richtung Zug - Zürich und im grösseren Angebot auf der S-Bahn Zentralschweiz.

Konkrete Aussagen zu Umsteigezeiten am Bahnhof Luzern lassen sich aktuell noch nicht machen, da für den Zeithorizont 2040 noch keine konkrete Angebotsplanung vorliegt. Dank den Angebotsausbauten zeichnet sich jedoch eine Verbesserung der Anschlusssituation ab. Zwei wich-

tige Voraussetzungen für schlanke und stabile Anschlüsse am Bahnhof Luzern sind ein zusätzliches, fünftes Gleis für die Zentralbahn im Bahnhof Luzern und der Doppelspurausbau Hergiswil Matt bis Hergiswil Bahnhof (Tunnel kurz).

3.3 In welcher Planungsphase befindet sich das Projekt? Wie sieht der genaue Zeitplan (Projektierung, PGV, Ausschreibung, Bau, Inbetriebnahme usw.) bis zur Realisierung 2040 aus und welche Zwischenziele sind geplant?

Die SBB plant seit 2019 im Auftrag des Bundes den DBL. Ende 2022 wird der Abschluss des Vorprojekts erwartet. Danach folgen das Bau- und Auflageprojekt. Die Planungsarbeiten im Umfang von 85 Millionen Franken werden über den 2014 beschlossenen STEP Ausbauschnitt 2025 vom Bund finanziert. Die Finanzierung für die Realisierung (inkl. Plangenehmigungsverfahren) des DBL inkl. ergänzender Massnahmen wird im Rahmen der Botschaft 2026 erwartet. Über die Realisierung entscheidet das Bundesparlament. Bei einer frühestmöglichen Terminannahme wäre eine Inbetriebnahme nach einer rund zehnjährigen Bauzeit (Baustart frühestens ab 2030) im Jahr 2040 möglich.

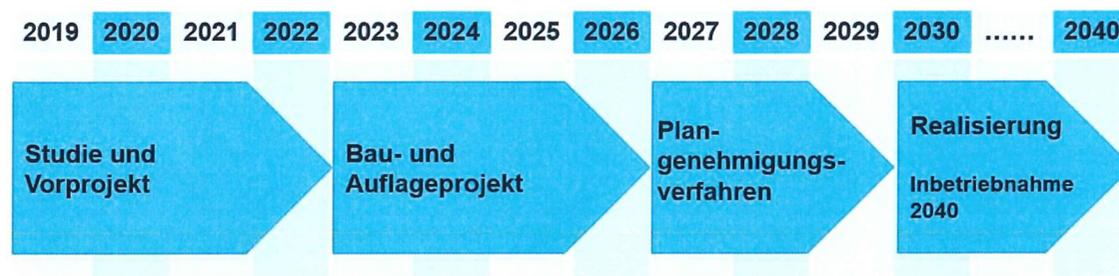


Abb. 1: Zeitplan (Quelle: Kanton Luzern)

3.4 Wie funktioniert die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen Luzern und Nidwalden, sowie mit dem Bund und den weiteren Partnern?

Eine enge Zusammenarbeit zwischen den wichtigsten Realisierungspartnern wird in einer so genannten Knotenorganisation sichergestellt. Darin sind neben den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden auch das BAV, die SBB, die Stadt Luzern und der Verkehrsverbund Luzern sowie die Zentralbahn vertreten. Bisher hat sich die Knotenorganisation für die gemeinsame Planung sehr bewährt. Darüber hinaus finden Sitzungen bspw. im Zusammenhang mit den Ausbauprogrammen zur Bahninfrastruktur, Austausch der Zentralschweizer Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) und der Fachkommission ZKöV statt. Aktuell laufen zudem Absprachen zur Vernehmlassung des Bundes zum Bericht betreffend Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur und zur Perspektive BAHN 2050. Die Zentralschweizer Kantone streben damit an, gegenüber der national organisierten Planung der Eisenbahninfrastrukturen gemeinsam und abgestimmt aufzutreten.

3.5 Welche Rolle nimmt der Regierungsrat in der Knotenorganisation ein und was wird konkret unternommen, um den Projektverlauf und den Realisierungsentscheid auf Bundesebene positiv zu beeinflussen?

Für den Einsitz in der Knotenorganisation haben sich die Kantone Obwalden und Nidwalden im Interesse einer schlanken Projektorganisation abgesprochen. In der strategisch-politischen Koordinationsgruppe hat der Vorsteher des Bau- und Raumentwicklungsdepartements, Landstatthalter Josef Hess (Kanton Obwalden), Einsitz genommen, in der Gesamtkoordination Fachebene Eveline Spichtig, Leiterin Fachstelle öffentlicher Verkehr (Kanton Nidwalden). Zwischen den Kantonen Obwalden und Nidwalden werden regelmässig Informationen ausgetauscht und gegenseitig Anliegen für die jeweiligen Sitzungen mitgeteilt. Bei der Erarbeitung von Positionspapieren (bspw. zuhanden der Parlamentariertreffen 2022 und 2023) oder bei Vernehmlassungen des Bundes werden die Antworten aufeinander abgestimmt. Die Kantone Obwalden und Nidwalden

verfolgen damit eine gemeinsame Strategie mit den weiteren Partnern und unterstützen deren Aktivitäten.

- 3.6 Welche Massnahmen, die im Zusammenhang mit dem DBL stehen, können bereits vor 2040 realisiert werden und welche Zwischenschritte sind konkret geplant, um das Nachfragewachstum zu bewältigen?

Damit der DBL seinen vollen Nutzen entfalten kann, ist der Ausbau der Achse Zug - Zürich ein zentrales Element. Diese Strecke ist teilweise einspurig. Die Beseitigung dieses Engpasses ist im Ausbauschnitt 2035 enthalten. Dazu wird ein neuer Tunnel (Zimmerberg II) von Baar Richtung Thalwil gebaut. Die Inbetriebnahme ist 2037 vorgesehen. Die SBB beschäftigt sich ausserdem bereits heute mit der Bauphasenplanung, der Bauleistik und ähnlichen Fragen.

Abgesehen vom DBL folgt im Rahmen des Ausbauschnitts 2035 voraussichtlich auf 2026/27 die Inbetriebnahme der Doppelspur Staldifeld bei Dallenwil, die eine Voraussetzung für die Einführung eines Halbstundentakts von Luzern nach Engelberg darstellt. Für diesen Zeitraum ist auch die Einführung des Halbstundentakts Luzern-Engelberg vorgesehen. Ebenso kann im Ausbauschnitt 2035 die S55 Luzern - Sachseln bis nach Lungern verlängert werden.

- 3.7 Wie beurteilt die Regierung den Bericht „Bahn 2050“, welchen der Bundesrat am 22. Juni 2022 veröffentlicht hat?

Mit der Perspektive BAHN 2050 wird die langfristige Entwicklung der Bahn auf aktualisierte Grundlagen gestellt und insbesondere auch die Klimastrategie der Schweiz berücksichtigt. Der Ausbau der Bahn soll in Zukunft primär auf kurzen und mittleren Distanzen erfolgen. Damit lässt sich der grösste Beitrag an die Verkehrsverlagerung und die Erreichung der Klimaziele 2050 der Schweiz erzielen. Neben der Perspektive BAHN 2050 informiert der Bund in seinem Bericht auch ausführlich über den Stand des Infrastrukturausbaus der Bahn.

Der Regierungsrat hat sich im Rahmen der Vernehmlassung ausführlich zum Bericht BAHN 2050 geäussert. Er begrüsst die Fokussierung auf die kurzen und mittleren Strecken auf der Bahn; diese sind für den Kanton Obwalden relevanter als der Fernverkehr. Darüber hinaus spricht sich der Regierungsrat deutlich für die Realisierung der beiden Schlüsselprojekte DBL und Zimmerberg II aus. Er unterstützt ausserdem die baldige Realisierung einer Doppelspur von Hergiswil Bahnhof bis Hergiswil Matt (Tunnel kurz), die auch für eine zukünftige Weiterentwicklung des Bahnangebots in Obwalden eine wichtige Voraussetzung bildet.

Zudem spricht sich der Regierungsrat in seiner Antwort für die Realisierung des Grimseltunnels aus; er erkennt darin sowohl Vorteile für einen sicheren Betrieb der Stromversorgung als auch ein grosses Potenzial für den Bahnverkehr im Alpenraum; der Grimseltunnel würde unter anderem eine direkte Verbindung von Luzern via Obwalden ins Wallis sowie nach Uri und Graubünden ermöglichen. Die Realisierung bedingt eine zeitliche Koordination der Infrastrukturplanungen für Hochspannungsleitung und Bahn, sowie eine Anpassung der laufenden Bahnplanung beim Bund und die Sicherstellung der entsprechenden Finanzierung. Der Regierungsrat hat den Bundesrat deshalb aufgefordert, die beiden Teilvorhaben zeitlich zu koordinieren und dem Parlament die Finanzierung (ca. 350 Millionen Franken für den Teil Bahn) zu beantragen.

Protokollauszug an:

- Mitglieder des Kantonsrats sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Interpellationstext)
- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung (per Mail)
- Baudirektion des Kantons Nidwalden, Buochserstrasse 1, 6371 Stans
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, 6002 Luzern
- zb Zentralbahn AG, Bahnhofstrasse 23, Postfach 1241, 6362 Stansstad

- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Verkehr
- Staatskanzlei

Im Namen des Regierungsrats



Nicole Frunz-Wallimann
Landschreiberin



Versand: 29. September 2022