



Treffen der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz mit Regierungsvertretern vom 31. Januar 2024.

Positionspapier der Zentralschweizer Kantonsregierungen, genehmigt im Januar 2024, zum Thema:

Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI): Botschaft 2023 zum Stand der Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur und Ausblick auf Botschaft 2026

1. Ausgangslage

Zum Ausbau der Bahninfrastruktur legt der Bundesrat alle vier Jahre einen Bericht vor. Das eidgenössische Parlament hat im Juni 2019 den Ausbausritt 2035 (AS 2035) genehmigt. Am 16. August 2023 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft «Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie Perspektive Bahn 2050» (Botschaft 2023). Die Beratung in den eidgenössischen Räten läuft gegenwärtig. Die Vorbereitungsarbeiten für die nächsten Botschaften 2026 und 2030 sind bereits im Gange. In der Botschaft 2026 wird namentlich die Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 vorgelegt, während die Botschaft 2030 basierend auf der Perspektive Bahn 2050 ein neues Angebotskonzept beinhalten soll.

2. Stand der Bahnplanung in der Zentralschweiz

Die Bahnplanung in der Zentralschweiz basiert auf einem langfristigen Zielzustand, welchen die ZKöV dem Bund 2014 vorgelegt hat und welcher 2018 durch den Korridorrahmenplan Zentralschweiz bestätigt wurde. Das Zielkonzept erfordert die Realisierung der beiden Schlüsselinfrastrukturen Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Erst diese beiden Grossprojekte ermöglichen, zusammen mit ergänzenden Massnahmen, stimmige Angebotskonzepte für die Zentralschweiz und sind damit Voraussetzung für eine klimaneutralere Mobilität in der Zentralschweiz.

Im Bundesbeschluss zum AS 2035 wurde der ZBT II als zu realisierendes Element aufgenommen (Art. 1 Abs. 2a.14. „Luzern–Zug–Zürich: Kapazitätsausbau und Beschleunigung“), zusammen mit ergänzenden Streckenausbauten zwischen Ebikon–Zug–Baar. Weitere Elemente in der Zentralschweiz sind Kapazitätsmassnahmen zwischen Olten und Luzern (Art. 1 Abs. 2a.13.), auf der Schweizerischen Südostbahn (SOB) ein Ausbau der Strecken Wädenswil–Einsiedeln und Arth-Goldau–Pfäffikon (Art. 1. Abs. 2b.16) und auf der Zentralbahn (zb) ein Ausbau der Strecken Luzern–Interlaken Ost und Luzern–Engelberg (Art. 1. Abs. 2b.17). Der DBL ist explizit als zu projektierendes Vorhaben aufgeführt (Art. 1. Abs. 2h «Projektierung (inkl. Auflageprojekt) für Kapazitätsausbau Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof)»).

Die Planungen für die Ausbauten Luzern–Zug–Zürich (inkl. ZBT II) sowie auf der SOB und zb laufen. Für die ZKöV ist es von zentraler Bedeutung, dass beim ZBT II keine weiteren Verzögerungen eintreten und die Projektierung rasch vorangetrieben wird. Ohne ZBT II sind auch weitere, zukünftige Projekte «blockiert».

Beim DBL wurde das Vorprojekt Ende Mai 2023 abgeschlossen und vorgestellt. Gegenwärtig laufen die Arbeiten zur Realisierungsabfolge (RAL). In dieser Studie wird untersucht, welche Massnahmen auf den Zulaufstrecken notwendig sind (z.B. Ast Küsnacht, Gütsch), welche betrieblichen Anforderungen bestehen und in welcher Reihenfolge die Massnahmen umgesetzt werden sollten. Der Kanton Luzern, die Stadt Luzern, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus und der Verkehrsverbund Luzern arbeiten parallel an der Einbettung des DBL in die städtische und regionale

Mobilitätsplanung sowie in die städtebauliche Entwicklung. Zur Koordination der verschiedenen Planungen wurde eine Knotenorganisation unter der Führung des Bundesamts für Verkehr (BAV) aufgebaut.

3. Botschaft 2023 zum «Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie Perspektive Bahn 2050» (Geschäft 23.055)

Die Botschaft stellt den aktuellen Stand der Ausbauprogramme STEP 2025, STEP 2035, Vier-Meter-Korridor, Programm ZEB, HGV-Anschluss und Neat vor. Für die Ausbauschritte 2025 und 2035 schlägt der Bundesrat eine Erhöhung der Verpflichtungskredite vor, der ZEB Kredit soll reduziert werden. Die Anpassungen der Kredite werden von der ZKöV begrüsst, insbesondere die zusätzlichen Mittel für den ZBT II werden unterstützt.

In der parlamentarischen Beratung werden gegenwärtig verschiedene Optimierungen erwogen, wovon zwei für die Zentralschweiz von Belang sind: der Bahnhof Ebikon (Art. 14) und der Anschluss Meilibachtunnel im ZBT II (Art. 15).

Betreffend Bahnhof Ebikon unterstützt die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates den Vorschlag der ZKöV und der KöV, den Bahnhof Ebikon in einem, statt in zwei Schritten 4-gleisig auszubauen. Ein Ausbau des Bahnhofs Ebikon ist sowohl für das Angebotskonzept 2035 mit dem ZBT II sowie für ein künftiges Angebot mit dem DBL notwendig:

- Das Angebotskonzept 2035 sieht vor, dass in Ebikon halbstündlich ein RE Luzern-Zug-Zürich hält. Dafür muss das Mittelperron auf eine Länge von 320m verlängert werden.
- Mit der Realisierung des DBL muss der Bahnhof Ebikon jedoch auf vier Perronkanten mit einer Länge von je 320m ausgebaut werden, was umfangreiche Anpassungen an der Gleisgeometrie benötigt.

Die bisherigen Planungen zeigen, dass die Perronverlängerung von zwei Kanten nicht aufwärtskompatibel zu einem Ausbau mit vier Perronkanten ist. Der Bahnhof Ebikon wäre daher innert weniger Jahre zwei Mal umgebaut worden, was unnötig mehr Ressourcen in der Planung und in der Ausführung benötigt hätte. Weiter zeigen die laufenden Planungen zur Realisierungsabfolge, dass der Ausbau des Bahnhofs Ebikon zeitkritisch ist, um mit dem Bau des DBL beginnen zu können. Die ZKöV unterstützt deshalb die Aufnahme des Ausbaus des Bahnhofs Ebikon mit vier Perronkanten in die Botschaft 2023.

Zum ZBT II liegt aus der Beratung in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates ein Minderheitsantrag vor, ein Abzweigebauwerk als Vorleistung für einen späteren Meilibachtunnel aufzunehmen. Mit dem Meilibachtunnel könnten später Fernverkehrszüge Zürich-Chur bis Meilibach (Horgen) im ZBT verkehren und damit den Bahnhof Thalwil umfahren. Mit der Vorleistung wird vermieden, später für den Bau des Meilibachtunnels je eine Tunnelröhre des ZBT II für längere Perioden (ca. ein Jahr pro Tunnelröhre) zu sperren. Für die ZKöV ist es von zentraler Bedeutung, dass beim ZBT II keine weiteren Verzögerungen eintreten und die Projektierung rasch vorangetrieben wird. Eine Vorleistung für den Meilibachtunnel ist daher aus Sicht ZKöV nur zulässig, wenn dies zu keinen Verzögerungen beim ZBT II führt.

Langfristperspektive BAHN 2050

Mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 ist die ZKöV einverstanden. Die ZKöV unterstützt auch die Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen», da in und zwischen den Agglomerationsräumen das grösste Verlagerungspotential besteht.

4. Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte (Botschaften 2026 und 2030)

Für die Botschaft 2026 ist vorgesehen, dass das Angebotskonzept 2035 überarbeitet wird, unter Beibehalt der Angebotsziele. Dafür sind zusätzliche Infrastrukturen (Reparaturmassnahmen) notwendig. Welche dies sind, wird

gegenwärtig ausgearbeitet. Je nach Ankunftszeiten des Fernverkehrs in Luzern ist als Reparaturmassnahme insbesondere der Doppelspurtunnel Hergiswil zu prüfen, falls der Fahrplan der Strecken Luzern-Interlaken und Luzern-Engelberg (Zentralbahn) an veränderte Fahrlagen des Fernverkehrs angepasst werden muss. Als mögliche Ergänzung sollen für die Botschaft 2026 erste Etappen von einzelnen Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3) geprüft werden. Eine dieser Massnahmen ist der DBL.

Mit der Botschaft 2030 ist dann der nächste, gemäss Art. 48 EBG und Art. 15 ff. KPFV vollständig zu erarbeitende Ausbauschritt geplant, auf Grundlage der Perspektive BAHN 2050. Die Prüfung von weiteren Massnahmen zur Unterstützung der Perspektive Bahn 2050 (Kapazitätssteigerungen auf den verschiedenen Korridoren wie der Doppelspurtunnel Hergiswil, Fahrzeitverkürzungen in und zwischen Agglomerationen / Zentren) soll im Planungsprozess zur Botschaft 2030 erfolgen.

Die im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 in Art. 1 Abs. 3 genannten Grossprojekte können alle aufgrund ihrer Grösse kaum in einem einzigen Ausbauschritt finanziert werden, auch wenn deren Realisierung baulich nicht etappiert werden kann. Deshalb regt die ZKöV an, in den nächsten Ausbauschritten die Realisierung der Grossprojekte mit ihren langen Bauzeiten dadurch zu ermöglichen, dass deren Finanzierung auch über mehrere Botschaften vorgenommen werden kann. Zwar wird dadurch ein Teil des Inhalts der jeweils nachfolgenden Botschaft bereits vorweggenommen, dafür erhöht sich die Planungssicherheit für alle Beteiligten markant. Die damit möglichen zweckmässigen Realisierungsabfolgen mit nahtlosen Bauarbeiten senken erwiesenermassen die Erstellungskosten und den Ressourcenbedarf der Planungsbeteiligten.

5. Durchgangsbahnhof Luzern

Der Bahnknoten Luzern inklusive seiner Zufahrten hat seine Kapazitätsgrenze erreicht. Diese Situation lässt keine Weiterentwicklung des Angebots zu, obwohl die Nachfrage und das Verlagerungspotenzial dies erfordern würden. Der DBL hat sich nach eingehenden Untersuchungen als die beste Lösung für den Bahnknoten Luzern und die Weiterentwicklung des Zentralschweizer Bahnangebots herausgestellt. Das Vorprojekt wurde Ende Mai 2023 abgeschlossen und publiziert. Gegenwärtig laufen die Abklärungen zur Realisierungsabfolge. Die Arbeiten für das Bau- und Auflageprojekt zum Tiefbahnhof und Dreilindentunnel (erste Etappe) sollen 2024 starten. Für eine direkte Überführung aus der Planung in die Realisierung erachtet die ZKöV die Aufnahme des DBL in die Botschaft 2026 als zu realisierendes Element als zwingend.

Eine Delegation der ZKöV hat sich am 13. März 2023 und am 19. November 2023 mit Bundesrat Albert Röstli, Vorsteher UVEK, getroffen. Zur Sitzung vom 19. November 2023 wurde ein Protokoll vereinbart, das aber zurzeit noch nicht in bereinigter Form vorliegt.

Es ist die Erwartung der Zentralschweiz, den DBL in der Botschaft 2026 als Gesamtprojekt zu präsentieren und über die Botschaften 2026 und 2030 zu finanzieren. Wichtig ist das Commitment für das Gesamtprojekt, denn nur so ist eine effiziente Planung und Ausführung möglich. Für eine möglichst rasche Realisierung ist zudem eine optimale Abstimmung der Massnahmen entlang der Achse Luzern-Zug-Zürich essentiell. Den beiden Schlüsselprojekten ZBT II und DBL ist erste Priorität beizumessen, vor kleineren Ausbauten in derselben Achse. Ansonsten besteht die Gefahr, dass sich Verzögerungen addieren und der DBL noch weiter verzögert wird.

6. Erwartungen der Kantone an Zentralschweizer Parlamentarierinnen und Parlamentarier für die Beratung der Botschaft 2023 und betreffend den Durchgangsbahnhof Luzern

Die Kantone laden die Zentralschweizer Parlamentarierinnen und Parlamentarier der eidgenössischen Räte ein, folgende Anliegen einzubringen.

Die Zentralschweizer Kantone unterstützen namentlich folgende Punkte der Botschaft 2023 «Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie Perspektive Bahn 2050»:

- Grundsätzliche Zustimmung zur Botschaft des Bundesrates.
- Ergänzung des 4-gleisigen Ausbaus des Bahnhofs Ebikon, damit der Bahnhof in einem Schritt ausgebaut werden kann.
- Umsetzung des ZBT II ohne weitere Verzögerungen. Eine Aufnahme einer Vorleistung für den Meilibachtunnel kann nur unterstützt werden, wenn dies zu keinen Verzögerungen führt.

Die Zentralschweizer Kantone verlangen die Aufnahme der Realisierung Durchgangsbahnhof Luzern in der Botschaft 2026 wie folgt:

- Genehmigung des Gesamtprojekts DBL in der Botschaft 2026.
- Finanzierung des ersten Realisierungsschrittes Dreilindentunnel mit Tiefbahnhof sowie erste Ausbauten auf den Zulaufstrecken in der Botschaft 2026.
- Finanzierung des zweiten Realisierungsschrittes Neustadttunnel (und damit Vervollständigung zum Durchgangsbahnhof) und weitere Ausbauten auf den Zulaufstrecken in der Botschaft 2030.
- Optimale Realisierungsabfolge ohne zeitliche Unterbrechungen, so dass der Dreilindentunnel mit Tiefbahnhof ca. 2040 und der ganze Durchgangsbahnhof ca. 2045 in Betrieb genommen werden können.

24. Januar 2024