Bau-, Umwelt-, Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri Baudepartement des Kantons Schwyz Bau- und Raumentwicklungsdepartement des Kantons Obwalden Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Nidwalden Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug

> Bundesamt für Verkehr 3003 Bern

Luzern, 13. Juli 2006

Stellungnahme zu den Vorschlägen BAV/SBB über die "Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB)

Sehr geehrter Herr Direktor

Gestützt auf die Präsentation BAV/SBB am 7. April 2006 über die "Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) im Rahmen der KöV und die im Anschluss dazu erfolgten Besprechungen zwischen BAV/SBB und den Fachämtern nehmen die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Regierungsräte der Kantone Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden und Zug gemeinsam wie folgt Stellung:

1 Grundsätzliches

Wir stellen fest, dass die Vorschläge im Rahmen des Kernangebots ZEB für den Raum Zentralschweiz im Wesentlichen vom heutigen Fernverkehrsangebot ausgehen und der letzte grössere Ausbau mit dem Halbstundentakt Zürich – Luzern bereits auf das Jahr 1999 zurückgeht. Dies würde bedeuten, dass für die nächsten rund 25 Jahre im Raum Zentralschweiz keine Weiterentwicklung für den Schienenverkehr mehr möglich wäre. Dies käme einem Worst Case-Szenario mit fatalen Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung der Zentralschweiz sowie die Verkehrs- und Umweltpolitik des Bundes und der Kantone gleich. Wir stimmen den Zielen von ZEB, wonach die Nachfrage, die Kapazitätsengpässe und Marktchancen das Angebot bestimmen, vollumfänglich zu, erwarten aber, dass diese Zielsetzungen landesweit nach den gleichen Massstäben Anwendung finden.

Wir beantragen daher, dass gestützt auf die Zielsetzungen ZEB das Angebot für den Raum Zentralschweiz unter Berücksichtigung des Regionalverkehrs der absehbaren Entwicklung entsprechend ausgebaut wird. Die Schwerpunkte liegen dabei auf einem der Nachfrage und den Marktchancen basierenden Angebot, der Integration des Knotens Luzern in das Knotensystem Bahn 2000, Verkürzungen der Reisezeiten zwischen den Zentren Luzern – Zug – Zürich und dem Ausbau des Regionalverkehrs im Korridor Erstfeld – Arth-Goldau – Zug (- Zürich) bzw. Luzern und einer mit dem Angebot abgestimmten Infrastruktur, welche die erforderliche Kapazität und Zuverlässigkeit auch langfristig sicherstellen kann. Wir werden diese Schwerpunkte im Folgenden noch näher erläutern.

2 Verkehrsprognosen ZEB

Die hierzu vom Bundesamt für Verkehr den Kantonen zur Verfügung gestellten Unterlagen über den Einfluss der Strukturdaten von 2000 bis 2030 weisen für die Zentralschweiz sowohl bei der Einwohnerentwicklung wie auch bei der Beschäftigtenentwicklung die höchsten Zunahmen aus. Die Nachfrage nach Transportleistungen der Bahn wird somit in den nächsten 25 Jahren auch mit dem Ausbau der A4 im Korridor Luzern Süd, Luzern, Zug/Schwyz, Zürich überproportional wachsen. Damit werden auch die früheren im Rahmen des Konzepts Bahn 2000, 2. Etappe, erarbeiteten Verkehrsprognosen bestätigt.

3 Angebots- und Qualitätsvorgaben

3.1 Luzern - Zug - Zürich

<u>Die Unterstellung des heutigen Angebotskonzepts im Fernverkehr mit 2 stündlichen IR-Zügen zwischen Luzern – Zug – Zürich genügt unter Berücksichtigung der Nachfrage und Marktchancen auf diesem Korridor nicht.</u> Folgende Angebotsziele sind zu berücksichtigen:

- Beschleunigung Luzern Zürich
- Strukturierung Luzern Zürich
- Optimierung Knoten Luzern
- Beschleunigung Nord Süd und Integration in die Knoten Zürich und Mailand
- Verbesserung S-Bahnsystem Tessin
- Verbesserung S-Bahn Zürich mit Einbindung Stadtbahn Zug

Wir beantragen zwischen Luzern – Zug – Zürich folgendes zukunft- und marktgerechtes Angebot zu realisieren:

Antrag:

- ½-h-Takt mit IC mit einem Halt Luzern Zug Zürich (-Zürich Flughafen)
- IR-Zug Luzern Rotkreuz Zug Baar Thalwil -Zürich Enge Zürich stündlich (in Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung halbstündlich)
- ½-h-Takt S1 Luzern Rotkreuz Zug Baar (event. gemäss Vorschlag SBB mit Durchbindung auf S24 nach Thalwil Zürich Enge Zürich)
- ½-h Takt S1 (Luzern -) Rotkreuz Zug Baar

3.2 Gotthardkonzept Basel - Luzern/Zürich - Gotthard - Milano

Das ZEB-Kernangebot sieht nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Regelfall auf der Nord-Südachse Zürich/Basel – Luzern – Arth-Goldau – Tessin – Milano einen stündlichen Schnellzug via Gotthard-Basistunnel und einen stündlichen Schnellzug via die Bergstrecke vor. An den Wochenenden bzw. saisonal ist noch eine zweite Fahrplantrasse für einen Zusatzschnellzug via Gotthard-Basistunnel eingeplant.

Auf Grund des vorhandenen Marktpotentials ist davon auszugehen, dass bereits mittelfristig regelmässig stündlich zwei Schnellzüge mit Halt auch in Arth-Goldau durch den Basistunnel notwendig sind. Ebenso erachten wir für den Zeitraum ZEB den Halbstundentakt auf der Stadtbahnlinie 2 Zug – Arth-Goldau – Erstfeld als gegeben. Entweder in Kombination mit dem Fernverkehr oder mit der S2 muss eine halbstündliche, rasche Verbindung aus der Region Innerschwyz bis Zürich und Luzern mit maximal einmaligem, schlankem Umsteigen sichergestellt werden. Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit sind vorzusehen. Konflikte mit

den Anforderungen des Güterverkehrs für 260 Trassen pro Tag und den Anforderungen des Fern- und Regionalverkehrs, insbesondere auf dem Abschnitt Zug – Arth-Goldau – Erstfeld, sind vorprogrammiert. Dies ist im Rahmen der Weiterbearbeitung ZEB zu berücksichtigen.

Die bisherige Einbindung des Knotenpunktes Arth-Goldau muss auch mit dem Angebotskonzept ZEB aufrecht erhalten bleiben. Das Y-Arth-Goldau mit den Umsteigebeziehungen zwischen den Fernverkehrszügen und die Anbindung der Ostschweiz an die Gotthardachse via Pfäffikon nach Arth-Goldau sind zu festigen und weiter zu verbessern.

Antrag:

Im Rahmen ZEB sind auf der Achse Zürich/Basel – Luzern – Arth-Goldau – Tessin stündlich vorzusehen:

- 1 EC Zürich/Luzern Tessin Milano
- 1 IC Zürich/Luzern Tessin
- 1 IR Zürich/Luzern Bergstrecke Tessin
- 2 S-Bahnen Zug Arth-Goldau Erstfeld
- 1 S-Bahnen Luzern Brunnen/Erstfeld
- 1 Voralpenexpress Luzern Arth-Goldau St. Gallen

Zu den Hauptverkehrszeiten:

1 IR Erstfeld – Brunnen – Arth-Goldau – Zug – Zürich bzw. Arth-Goldau – Luzern

3.3 Knoten Luzern

Der Knoten Luzern spielt im Rahmen der Bahn 2000 eine entscheidende Rolle sowohl als Drehscheibe für die Fernverkehrsverbindungen im nationalen Kontext (Bahn 2000) als auch für die S-Bahnverbindungen im Raum Zentralschweiz. Der Ausgestaltung des Knotens Luzern zu einem Vollknoten kommt somit eine zentrale Bedeutung zu, was bisher in allen Planungen zu Bahn 2000 berücksichtigt war. Mit Erstaunen entnehmen wir nun aus den ZEB-Unterlagen, dass auf den Vollknoten Luzern verzichtet werden soll. Die in den erwähnten Unterlagen abgebildete Knotenstruktur klassiert den Knoten Luzern nur noch als "teilweise ausgebildet" und nicht mehr als "Vollknoten". Damit können wir uns nicht einverstanden erklären. Am Prinzip "Vollknoten Luzern" gemäss Bahn 2000 muss längerfristig festgehalten werden.

Weil der Gotthard-IC wegen seiner Bindungen in Arth-Goldau und Basel nicht vollständig in einen Knoten Luzern integriert werden kann, ist dies für alle übrigen Züge umso wichtiger. Entsprechend den Vorgaben für Bahn 2000 und ZEB sind sowohl der Berner IC wie auch der Basler IR und die schnellen Zürcher Züge zusammen mit den Zügen nach Engelberg und über den Brünig in einen vollwertigen Knoten Luzern einzubinden. Zudem muss der IR Luzern - Interlaken Ost (Fernverkehr) auch in Interlaken Ost in den Vollknoten integriert werden (insbesondere schlanke Anschlüsse Richtung Bern). Dies ist im Kernangebot ZEB konsequent zu beachten.

Antrag: Am Prinzip "Vollknoten Luzern" gemäss Bahn 2000 muss festgehalten werden. Die Optimierung des Knotens Luzern für den Fern- und S-Bahnverkehr ist als vordringliches Anliegen im Kernangebot ZEB zu berücksichtigen, dies sowohl beim Angebot als auch den dafür erforderlichen Infrastrukturen. Zusätzlich ist – analog heute – der stündliche Regionalexpresszug Luzern – Sursee – Olten vorzusehen. Der Fernverkehr Luzern – Interlaken Ost ist durch optimierte Fahrzeiten in beiden Knoten voll zu integrieren.

4 Infrastrukturen

Es liegt zwar an BAV und SBB die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen auf der Basis der Angebotskonzepte im Rahmen der Erweiterungsoptionen ZEB festzulegen, dennoch gestatten wir uns folgende Hinweise:

Doppelspur Rotsee

In allen bisherigen Planungen zur Bahn 2000 2. Etappe wurde seitens des Bundes eine Kapazitätssteigerung auf der Zufahrt ab Rotsee bis Fluhmühle für die Linie Luzern – Zürich und ab Fluhmühle/Gütsch bis zum Bahnhof Luzern für alle Zufahrtslinien als notwendig beurteilt. Dies entspricht auch der national üblichen Bahninfrastruktur welche auf nahezu allen Hauptlinien mindestens eine Doppelspur vorsieht. Um eine Weiterentwicklung zu ermöglichen wurden und werden mittlerweile zahlreiche Hauptlinien auf vier Gleise ausgebaut um den betreffenden Regionen eine Weiterentwicklung zu ermöglichen.

Auch aus nationaler Optik stellt der Einspurabschnitt am Rotsee einen bedeutenden Engpass im Netz der SBB dar und verhindert den weiteren Ausbau von Fern- und Regionalverkehr in der Zentralschweiz. Das Rontal als Entwicklungsschwerpunkt weist hohe eingezonte Baulandreserven aus. Es liegt zudem verkehrsgünstig zwischen den Zentren Luzern und Zug. Entsprechend hoch sind die bis 2020 prognostizierten Zuwächse bei den Einwohnern und bei den Arbeitsplätzen. Damit das Verkehrswachstum nicht ausschliesslich auf der Strasse stattfindet, ist auch der öV markant zu verbessern.

Dass die einspurige Streckenführung entlang des Rotsees ein Nadelöhr darstellt ist unbestritten. Deshalb haben die SBB und der Kanton Luzern in den letzten Jahren gemeinsame Anstrengungen für einen Doppelspurausbau Rotsee unternommen. Für die Erweiterungsoption ist gemäss Aussagen der SBB eine durchgehende Doppelspur Rotsee unabdingbar. Die Beseitigung des Engpasses Rotsee muss daher im Rahmen ZEB sichergestellt werden. Für die Zufahrt zum Bahnhof Luzern ab Fluhmühle bis Gütsch werden keine Angaben gemacht. Inwieweit und in welchem Ausmass auf der engeren Zufahrt zum Bahnhof Luzern Infrastrukturmassnahmen notwendig sind, ist zu klären.

Antrag:

Der Doppelspurausbau Rotsee ist im Kernangebot von ZEB aufzunehmen.

Zimmerberg-Basistunnel II

Der Zimmerberg-Basistunnels II zwischen Thalwil und Litti/Baar ist als wichtiges Element des NEAT-Beschlusses (Alptransit-Beschluss) für die Gotthard-Kantone nicht verhandelbar.

Die beiden alten Tunnel durch den Zimmerberg und den Albis entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen an moderne Tunnels (Lichtraumprofil, Sicherheit, Streckengeschwindigkeit). Sie sind in den nächsten Jahren sanierungsbedürftig. Dies würde zu aufwändigen Bauarbeiten unter Betrieb mit entsprechenden Kapazitätseinbussen und Kosten führen. Beim Bau des Zimmerbergtunnels I sind bereits ca. 90 Millionen Fr. für das Anschlussbauwerk Nidelbad bei Thalwil vorinvestiert worden. Diese Vorinvestition bringt ohne den Zimmerberg-Basistunnel II keinen Nutzen.

Der Zimmerberg-Basistunnel II ermöglicht einen Ausbau des Angebots und reduziert die Fahrzeiten zwischen Zug und Zürich auf konkurrenzlose 15 Minuten sowie zwischen Luzern und Zürich auf rund 38 Minuten. Damit wird die Bahn von Zug nach Zürich doppelt so schnell

wie die Strasse sein, aber auch von Luzern nach Zürich wird der Bahnfahrer um rund 20 % schneller in Zürich eintreffen als mit dem Auto. Die Marktchancen erhöhen sich für die Bahn mit dem ZBT II überproportional, daher scheint eine Verdoppelung der Frequenzen absolut erreichbar.

Der Gotthard-Basistunnel muss auch den Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz in Italien sicherstellen. Dazu müssen die Züge in Zürich und in Mailand die nationalen Anschlüsse erreichen können. Nach heutigem Planungsstand würden die Anschlusszüge in Mailand (Rom, Venezia, Lecce) um wenige Minuten verpasst. Die notwendige Fahrzeitverkürzung auf 2h 40' zwischen Zürich und Mailand kann nur mit dem Zimmerberg-Basistunnel II erreicht werden. Mit der Eröffnung des Gotthard Basistunnels ist der Axenausbau mit einer Umfahrung von Flüelen zu forcieren.

Antrag:

Der Zimmerberg-Basistunnel II ist im Kernangebot von ZEB aufzunehmen.

Ausbauten entlang Zugersee

Die eingleisige Strecke zwischen Arth-Goldau und Zug bleibt auch mit dem Zimmerberg-Basistunnel II ein Kapazitäts- und Fahrplanstabilitätsproblem. Die geänderte Fahrlage des Fernverkehrs beeinflusst das Angebot der Stadtbahn Zug. Der drohende Anschlussverlust der S2 an den schnellen Fernverkehr nach Zürich ist mit den entsprechenden Ausbauten am Zugersee oder mit der Spange Rotkreuz zu verhindern. Nur mit zusätzlichen Ausbauten entlang des Zugersees kann der zusätzliche Pendlerverkehr zwischen dem Raum Innerschwyz Richtung Zug und Zürich in Zukunft bewältigt werden. Das Ziel die Fahrzeit zwischen dem Raum Innerschwyz und Zürich auf massiv unter eine Stunde zu senken kann unter anderem nur mit entsprechenden Infrastrukturmassnahmen entlang des Zugersees erreicht werden.

Antrag:

Die vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen entlang des Zugersees sind zusätzlich zu erweitern, um die notwendige Stabilität des Fahrplans und die Erhöhung der Kapazität zu erreichen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anträge in der Vernehmlassung und der Botschaft zu ZEB zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

BAU-, UMWELT- UND WIRTSCHAFTS-DEPARTEMENT DES KANTONS LUZERN

Max Pfister, Regierungsrat

VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTION DES KANTONS URI

Isidor Baumann, Regierungsrat

BAUDEPARTEMENT DES KANTONS SCHWYZ

Lorenz/Bösch, Regierungsrat

BAU- UND RAUMENTWICKLUNGS-DEPARTEMENT DES KANTONS OBWALDEN

Hans Matter, Regierungsrat

VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTION DES KANTONS/NIDWALDEN

Gerhard Odermatt, Regierungsrat

VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTION DES KANTONS ZUG

Walter Suter, Regierungsrat

Kopie

 SBB AG, Herr Dr. Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung, Hochschulstr. 6, 3000 Bern 65