



INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER
ZENTRALSCHWEIZ

Stellungnahme Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz zur Vorlage für die „Finanzierung und Ausbau Bahninfrastrukturen FABI“ und zum „Sachplan Verkehr, Infrastruktur Schiene SIS“

Luzern, 7. Juli 2011

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen der Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz, dem wichtigsten Wirtschaftsverband in der Zentralschweiz, erlauben wir uns, zur Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) und zum Sachplan Verkehr, Infrastruktur Schiene (SIS) Stellung zu nehmen. Die wichtigsten Punkte unserer Stellungnahme lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Es braucht u.E. eine transparente und umfassende Finanzordnung. So sind beispielsweise alternative Modelle zur Finanzierung der Infrastrukturen der konzessionierten Transportunternehmen (KTU) zu entwickeln oder die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen bei der gesamten Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zu hinterfragen. Die Entwicklungen der letzten Jahre bei der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs oder der Bahninfrastrukturen sind in einer umfassenden Gesamtschau darzustellen. Gestützt auf diese Ausgangslage ist dann eine langfristig angelegte Finanzordnung zu entwickeln.
- Kantonsbeteiligungen am nationalen öV-Topf sind nicht zielführend: In der Vorlage ist vorgesehen, dass sich die Kantone im Umfang von jährlich 300 Mio. Franken am Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur beteiligen sollen. Einem solchen nationalen öV-Topf stehen wir kritisch gegenüber. Wir stellen fest, dass in den vergangenen Jahren insbesondere in die Ost/West-Achse investiert worden ist. Die Zentralschweiz ist seit Jahren bei der Verteilung von Geldern für Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs leer ausgegangen.
- Wir verlangen mit Nachdruck die Aufwertung des Bahnhofs Luzern zum Vollknoten mittels Tiefbahnhof. Dazu sind insbesondere die folgenden Punkte zu berücksichtigen:
 - Im strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) sollte der Ausbau der Schienenkapazität in Luzern mit dem Tiefbahnhof Luzern in die erste Dringlichkeitsstufe aufgenommen werden.
 - Der Tiefbahnhof Luzern ist so rasch als möglich zu realisieren, um für die Zentralschweiz die zusätzlich benötigte Schieneninfrastruktur zu schaffen. Wir befürworten einen Baubeginn 2017, unmittelbar nach Abschluss der Projektierung „Tiefbahnhof Luzern“.
 - Die gesetzliche Grundlage muss nebst der Vorfinanzierung auch eine Mitfinanzierung des Tiefbahnhofs Luzern durch die Zentralschweizer Kantone ermöglichen.
 - Die zusätzliche Schienenkapazität im Raum Luzern ist im Sachplan Verkehr, Infrastruktur Schiene in Form einer Durchmesserlinie mit Tiefbahnhof aufzunehmen.



Diese Forderungen haben für unseren Wirtschaftsverband aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit der Zentralschweiz aus den anderen Regionen und für die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Zentralschweiz als Bestandteil des Metropolitanraumes Zürich höchste Priorität. Im folgenden Teil werden die Hintergründe für diese Forderung im Detail erörtert:

Zusätzliche Schienenkapazität für Luzern – dringend aus mehreren Gründen

Gemäss den Ausführungen in den Vernehmlassungsunterlagen zielt die Vorlage basierend auf dem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP auf die Erhaltung und Verbesserung der Standortattraktivität der Schweiz. Zur Erreichung der angestrebten nachhaltigen räumlichen, wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung stehen die folgenden Ziele im Zentrum:

- Vervollständigung des Knotensystems und integrierter Taktfahrplan,
- Takterhöhung und Kapazitätserweiterung sowie
- Geschwindigkeitserhöhung auf einzelnen Strecken.

Eine der zentralen Stossrichtungen ist die Verbesserung der Erschliessung innerhalb der Metropolitanräume, wo der öffentliche Verkehr als attraktives Verkehrsmittel positioniert werden soll. Wie die Erläuterungen richtigerweise darlegen, sollen die Reisezeiten kurz sein und auf nachfragestarken Korridoren zwischen den Zentren der grösseren Agglomerationen, namentlich zwischen Zürich und Luzern der 15-Minuten-Takt angeboten werden. In den urbanen Zentren der Agglomerationen sollen die S-Bahnen viertelstündlich verkehren, während auf den übrigen Strecken der 30-Minuten-Takt im Fern- und Regionalverkehr der Regelfall sein soll.

Wir unterstützen diese Ausrichtung in allen Teilen, die endlich auch Luzern zu einem Vollknoten aufwertet. Wie unabhängige Studien und Untersuchungen und zuletzt der Rahmenplan Luzern, eine umfassende Planung der SBB, zeigen, vermag eine neue unterirdische Zufahrt zum Bahnhof Luzern auf dem Korridor Zürich-Luzern die nun auch gemäss Vernehmlassungsvorlage anzustrebende Entwicklung in bestmöglicher Weise umzusetzen. Im Vergleich mit anderen Varianten gewährleistet ein solcher Tiefbahnhof Luzern gerade bei einer Kosten-Nutzen-Betrachtung als Bestvariante den 15-Minuten-Takt auf der auch national äusserst wichtigen Verbindung zwischen Luzern und Zürich und die Etablierung eines 15-Minuten-Takt auf dem S-Bahn-Netz im Raum Luzern. Dieser vorerst als Kopfbahnhof vorgesehene Tiefbahnhof Luzern vermag das in rund 15 bis 20 Jahren benötigte Angebot abzudecken. Mit relativ bescheidenen weiteren Aufwendungen kann mit der Ergänzung zum Durchgangsbahnhof diejenige Infrastruktur geschaffen werden, welche die Kapazität für das Angebot von übermorgen sicherstellt.

Die Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz verlangt daher, dass die unterirdische Zufahrt Luzern der 1. Dringlichkeitsstufe zugeteilt wird und diese Massnahme als Bestvariante für den Knoten Luzern und damit für die gesamte Zentralschweiz die dort enthaltene unvollständige Massnahme der oberirdischen Zufahrt Luzern ersetzt. Die Regierungen der drei Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden haben wiederholt ausdrücklich ihre Bereitschaft signalisiert, mit einem substanziellen Beitrag bis zu einem Drittel der Gesamtkosten des Tiefbahnhofs Luzern massgeblich mitzuhelfen, damit dieses für die Zentralschweiz enorm wichtige Infrastrukturvorhaben möglichst schnell realisiert werden kann. Dabei könnte der Kostenbeitrag der Kantone in einem gewissen Umfang auch der Vorfinanzierung dienen und damit auf diesem Weg eine Aufnahme des Tiefbahnhofs in die 1. Dringlichkeitsstufe ermöglichen.



Die Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz hat enttäuscht von der aktuellen Fassung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) Kenntnis genommen. Zwar teilen wir die grundsätzlich die generelle Stossrichtung zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastrukturen und die beabsichtigte Flexibilisierung der Projektbeschlüsse im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP). Die Perspektive für Luzern, auf der Strecke Luzern-Zürich (Fernverkehr) einen Viertelstundentakt anbieten zu können, entspricht den allgemeinen Erwartungen. Diese Perspektive ist leider aber aus Sicht der heutigen Schienenkapazitäten unrealistisch. Es braucht zusätzliche Kapazitäten, wie dies auch bereits im Rahmenplan der SBB aus dem Jahre 2010 nachgewiesen wurde.

Es fällt uns daher schwer, nachzuvollziehen, dass der Tiefbahnhof Luzern bzw. der Ausbau der Strecke Luzern – Zürich nicht vertieft geprüft wurde (Kap. 1.6 Vernehmlassungsbericht), obwohl diese im ZEB-Gesetz enthalten sind. Ebenfalls erstaunt uns der Verweis auf den Doppelspurausbau am Rotsee als Massnahme von STEP. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Rahmenplan der SBB, welcher den Ausbau am Rotsee und Massnahmen an den weiteren Engpässen im Raum Luzern als nicht zweckdienlich beurteilt. Gleichzeitig wird der Tiefbahnhof Luzern als insgesamt günstigste Bestvariante favorisiert.

Das Ziel der Verbesserung der Verbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen und innerhalb derselben, der Verbesserung der Verbindungen im schweizerischen Städtenetz und mit den Zentren der Metropolitanräume und auch den Ausbau des Regional- und des Agglomerationsverkehrs unterstützen wir vollständig. Leider ist auch hier der Raum Zentralschweiz in kurzer und mittlerer Frist zu wenig stark berücksichtigt. Schon heute weist diese Linie hohe Frequenzen mit ungenügenden Kapazitäten auf. Die Entwicklung der Region Luzern – Zug in Richtung Zürich wird dadurch behindert.

Der Wirtschaftsstandort Zentralschweiz mit seinem natürlichen Zentrum Luzern braucht zusätzliche Schienenkapazität! Die Mobilität wird gemäss Agglomerationsprogramm Luzern weiter zunehmen. Nur mit zusätzlicher Schienenkapazität ist es möglich, die regionalen Bahnhöfe Emmenbrücke und Ebikon als Umsteigeknoten in der Agglomeration Luzern auszubilden. Zusammen mit dem Bahnhof Luzern bilden die drei S-Bahnhöfe Emmenbrücke (SBB), Ebikon (SBB) und Horw (ZB) das Rückgrat, einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung, welche das erwartete Wachstum absorbieren kann.

Aus diesem Grunde fordern wir, dass das Projekt Tiefbahnhof Luzern in die erste Dringlichkeitsstufe des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) aufgenommen wird. Wir sind mit der Aufhebung von Art 10 ZEB-Gesetz nicht einverstanden, da der Auftrag für die Strecke Luzern-Zürich nicht erfüllt ist. Wir fordern, dass der Tiefbahnhof Luzern in verbindlicher Art in diesem oder in einem anderen Gesetz aufgenommen wird. Wir schlagen vor, dass der Tiefbahnhof Luzern im Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur aufgenommen wird.



Baubeginn 2017, zusätzliche Kapazität bereit ab 2025

Die Wirtschaft und Bevölkerung der Zentralschweiz wartet bereits lange auf eine bessere Verkehrsanbindung. Schon mit der Bahn 2000 wurde uns eine bessere Anbindung an Zürich versprochen. 25 Jahre später ist dieses Versprechen weiterhin nicht erfüllt. Es ist somit höchste Zeit, dass in Luzern ein Ausbauschritt der Bahninfrastrukturen erfolgt. Es war daher nur folgerichtig, dass sich zuerst der Regierungsrat des Kantons Luzern, gefolgt vom Kantonsrat und schliesslich in einer eindrücklichen Volksabstimmung die Luzernerinnen und Luzerner von für die rasche Projektierung von zusätzlichen Schienenkapazitäten (mit Tiefbahnhof) ausgesprochen haben.

Wir unterstützen sehr, dass mit höchster Priorität am Projekt Tiefbahnhof gearbeitet wird. Inzwischen haben sich auch die SBB hinter das Projekt Tiefbahnhof gestellt. Umso wichtiger ist es, dass auch auf Ebene des Bundes die Weichen rechtzeitig gestellt werden, damit nach der Planung nahtlos mit dem Bau begonnen werden kann. Konkret verlangen wir, dass der Bund die Grundlagen für den Bau des Tiefbahnhofs Luzern ab 2017 schafft. Damit kann davon ausgegangen werden, dass die neue Schienenkapazität spätestens 2025 in Betrieb genommen werden kann.

Die Zentralschweizer Kantone sind bereit, sich am Projekt Tiefbahnhof Luzern zu beteiligen

Die Zentralschweizer Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden haben sich mehrfach und breit abgestützt für den Tiefbahnhof Luzern und damit verbunden für die finanzielle Beteiligung ausgesprochen. So hat etwa die Luzerner Stimmbevölkerung in der Abstimmung über das Projekt Tiefbahnhof Luzern mit 75% Ja eindrücklich gezeigt, dass das Projekt für unsere Region dringend ist und auch mitfinanziert werden soll.

Umso mehr sind wir enttäuscht darüber, dass in der Vernehmlassungsbotschaft keine Aussagen zur Mitfinanzierung von Projekten gemacht bzw. deren Anrechnung in der Kosten-Nutzen-Betrachtung gemacht werden. Da der Tiefbahnhof Luzern zweifellos auch regionale Wirkung hat, muss die Bereitschaft von Zentralschweizer Kantonen zur Mitfinanzierung bis zu einem Drittel der Kosten in der Planung und Bewertung berücksichtigt werden. Wir beantragen, dass die Möglichkeit der Mitfinanzierung durch die Kantone gesetzlich geregelt wird.

Langfristige Planung mit Durchmesserlinie

Auch der aufgelegte Sachplan Verkehr, Infrastruktur Schiene (SIS) erfüllt unsere Erwartungen nicht. Der Grundsatz, wonach die sachplanrelevanten Elemente von STEP in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene überführt werden sollen, wird für den Raum Luzern nur teilweise umgesetzt. Zwar wird die Perspektive eines Viertelstundentaktes Luzern – Zürich (Fernverkehr) im SIS abgebildet. Wir erwarten jedoch, dass die im Rahmenplan der SBB dargelegte und langfristig zu erreichende Durchmesserlinie für den Raum Luzern auch im Sachplan aufgenommen wird.



INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER
ZENTRALSCHWEIZ

Erlauben Sie uns abschliessend den Hinweis, dass die NEAT zwar durch die Zentralschweiz führt, aber den Zentralschweizer Kantonen nur wenig Nutzen bringt. Im Gegenzug wollen wir deshalb für die rasche Realisierung zusätzlicher Schienenkapazitäten in der Zentralschweiz zu kämpfen.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Punkten die Anliegen der Zentralschweizer Wirtschaft näher gebracht zu haben und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse,

Industrie- und Handelskammer Zentralschweiz

Hans Wicki
Präsident

Felix Howald
Direktor