



CH-6061 Sarnen, Postfach 1163, BRD

Bundesamt für Verkehr BAV
Sektion Planung
Postfach
3003 Bern

Sarnen, 29. März 2018

**Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene SIS, Anpassungen und Fortschreibungen 2018:
Anhörung nach Art. 19 RPV**

Sehr geehrte Frau Direktorin Dr. Lezzi
Sehr geehrter Herr Direktor Dr. Füglistaler
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2017 haben das Bundesamt für Verkehr (BAV) und das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) die Kantone eingeladen, im Rahmen der Anhörung nach Art. 19 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV) zu den vorliegenden Anpassungen und Fortschreibungen 2018 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, bis zum 30. März 2018 Stellung zu nehmen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen und äussern uns zu den vorliegenden Unterlagen, insbesondere zu den vorgeschlagenen Anpassungen und Fortschreibungen im Objektblatt OB 5.1 Raum Luzern, wie folgt:

1 Grundsätzliche Bemerkungen

Der Kanton Obwalden begrüsst die Anpassung des Objektblattes OB 5.1 sehr, bei dem die Variante "Doppelspurausbau Rotsee" im Objektblatt gelöscht und der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) als einzige Lösung für das dringend erforderliche Sachplanvorhaben "Ausbau des Bahnhofs und der Zufahrt Luzern" genannt wird. Dieser wichtige Entscheid entspricht den Richtplanaussagen im Obwaldner Richtplan 2006 – 2020, bei denen sich der Kanton mit grösstem Nachdruck und in enger Zusammenarbeit mit dem Bund und den Kantonen Luzern und Nidwalden für die Erhaltung und Förderung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene einsetzt, insbesondere im Hinblick auf attraktive Verkehrsverbindungen zwischen Obwalden und den Agglomerationen Luzern, Zug und Zürich.

Auch der räumlich direkt involvierte Kanton Luzern und der sehr direkt betroffene Nachbarkanton Nidwalden, der gemäss Raumkonzept Schweiz genauso wie der Kanton Obwalden zum inneren Bereich des Handlungsraums Luzern gehört, unterstützen diese Anpassung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, sehr. Denn auch in ihren beiden Richtplänen sind verbindliche Richtplanaussagen verankert, die die Wichtigkeit und Dringlichkeit eines Durchgangsbahnhofs Luzern bestäti-

Bau- und Raumentwicklungsdepartement BRD

Flüelistrasse 3, 6060 Sarnen
Postadresse: Postfach 1163, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 64 35, Fax 041 660 71 91
brd@ow.ch
www.ow.ch

gen. Im Kanton Luzern sind die entsprechenden Aussagen neben dem kantonalen Richtplan auch im Agglomerationsprogramm, im öV-Bericht 2018 bis 2021 und in weiteren dazugehörigen Planungen verankert.

Gestützt werden die vorgeschlagenen Anpassungen und Fortschreibungen des Objektblattes OB 5.1 nicht nur durch die Richtplanaussagen der drei Kantone, sondern zudem auch durch die Erkenntnisse aus dem Korridorrahmenplan Zentralschweiz, in dem der DBL ebenfalls als einzige nachhaltige und aufwärtskompatible Lösung für die umfangreichen Probleme bei der Zufahrt zum und bei den fehlenden Kapazitäten im Bahnhof Luzern eingestuft wird. Die vorgeschlagenen Anpassungen und Fortschreibungen des Objektblattes OB 5.1 sind aufgrund der Bedeutung des Eisenbahnknotens Luzern und des mehrfach aufgezeigten Nutzens absolut folgerichtig und von grosser Wichtigkeit für die gesamte Zentralschweiz.

2 Verwendung einheitlicher Begriffe im Konzeptteil und im Objektblatt OB 5.1

Der heute gültige Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, vom 4. Dezember 2015 verwendet im Objektblatt OB 5.1 Raum Luzern im Textteil unter dem Titel "Vorhaben" und dem Titel "Stand der Beschlussfassung" die folgenden zwei Begriffe für sachplanrelevante Vorhaben, die auch im dazugehörigen Planteil des Objektblattes identisch dargestellt werden:

1. Ausbau Zufahrt Luzern mit einer ober- und einer unterirdische Variante. Einerseits ist dies die Variante mit dem Doppelspurausbau Rotsee und mit den Ausbauten Fluhmühle-Luzern und andererseits die Variante Doppelspurtunnel mit dem Dreilindentunnel und einem Tiefbahnhof als Kopfbahnhof, der längerfristig zum Durchgangsbahnhof ausgebaut wird.
2. Ausbau Knoten Luzern mit einer durchgehenden schmalspurigen Doppelspurstrecke à niveau oder niveaufrei von den Perronkanten der Zentralbahn im Bahnhof Luzern bis zum bestehenden Doppelspurabschnitt im Bereich der Langensandbrücke.

Der zur Anpassung vorliegende Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, vom 18. Dezember 2017 verwendet aber einerseits im Konzeptteil 4.1 und andererseits im Text- und Planteil des Objektblattes OB 5.1 unterschiedliche Begriffe für einzelne Sachplanvorhaben, die nicht in allen Bereichen die verschiedenen Vorhaben deckungsgleich umschreiben. Im angepassten Konzeptteil des Sachplans werden unter dem Titel 4.1 Verbesserung der Funktionalität des nationalen Bahnnetzes in der Tabelle "Programm zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur" (Abb. 7) auf Seite 10 drei Vorhaben für den Raum Luzern mit den folgenden Begriffen aufgelistet:

1. Ausbau Zufahrt Luzern mit dem Dreilindentunnel und dem Neustadttunnel.
2. Ausbau Knoten Luzern mit dem Tief- bzw. Durchgangsbahnhof.
3. Doppelspurige Einfahrt in den Bahnhof Luzern mit einer schmalspurigen Doppelspurstrecke vom Bahnhof Luzern bis zur Langensandbrücke.

Im Textteil des Objektblattes OB 5.1 Raum Luzern werden unter dem Titel "Vorhaben" auf Seite 51 und dem Titel "Stand der Beschlussfassung" auf Seite 53 hingegen nur zwei Begriffe für die verschiedenen Vorhaben im Raum Luzern aufgelistet:

1. Ausbau Zufahrt Luzern: Bei diesem Vorhaben wird im Text die oberirdische Variante mit dem Doppelspurausbau Rotsee und mit den Ausbauten Fluhmühle-Luzern gestrichen und die Variante Doppelspurtunnel wird textlich vollständig aus der Version des Sachplans vom 4. Dezember 2015 übernommen. Bei diesem Vorhaben ändert nur der Stand der Beschlussfassung.
2. Ausbau Knoten Luzern: Bei diesem Vorhaben wird der Text aus der Version des Sachplans vom 4. Dezember 2015 fast vollständig übernommen. Der Stand der Beschlussfassung verändert sich nicht. Unter dem Vorhaben "Ausbau Knoten Luzern" wird dabei aber nur die doppelspurige Einfahrt der Zentralbahn in den Bahnhof Luzern mit einer schmalspurigen Doppelspurstrecke vom Bahnhof Luzern bis zur Langensandbrücke beschrieben.

Zudem werden im Planteil des Objektblattes OB 5.1 auf Seite 52 wiederum anderslautende Begriffe verwendet, die aber grundsätzlich der – nach unserer Auffassung richtigen - Aufteilung in die drei Sachplanvorhaben Ausbau Zufahrt Luzern, Ausbau Knoten Luzern (Normalspur) und Ausbau Knoten Luzern (Schmalspur) entsprechen.

Antrag:

Um diese unterschiedliche Umschreibung der verschiedenen Sachplanvorhaben und damit verbundene allfällige Verwirrungen zu bereinigen, sind in der Tabelle des Konzeptteils 4.1 auf Seite 10, im Textteil des Objektblattes auf den Seiten 51 und 53 sowie im Planteil des Objektblattes auf Seite 52 die folgenden drei klar unterscheidbaren und einheitlich umschriebenen Begriffe für die Vorhaben im Raum Luzern zu verwenden:

1. Ausbau Zufahrt Luzern mit dem Dreilindentunnel und dem Neustadttunnel.
2. Ausbau Knoten Luzern (Normalspur) mit dem Tief- bzw. Durchgangsbahnhof.
3. Ausbau Knoten Luzern (Schmalspur) mit einer durchgehenden Doppelspurstrecke vom Bahnhof Luzern bis zur Langensandbrücke.

3 Anpassung weiterer Begriffe im Konzeptteil 4.1

In der Tabelle zum "Programm zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur" wird auf Seite 10 des Konzeptteils noch die Bezeichnung "Tiefbahnhof Luzern" verwendet.

Antrag:

Die Bezeichnung «Tiefbahnhof Luzern» ist in der Tabelle Programm zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur durch die Bezeichnung «Durchgangsbahnhof Luzern» zu ersetzen.

4 Objektblatt OB 5.1 Raum Luzern

Allgemeine Informationen und technische Daten

Die Auflistung der «Anderen Partner» ist nicht vollständig.

Antrag:

Bei den Partnern sind nebst SBB und zb auch die BLS und SOB zu erwähnen.

Grundlagen

Die rechte Spalte auf Seite 51 des Objektblattes OB 5.1 Raum Luzern mit dem Titel "Grundlagen" enthält keinen Hinweis auf die ausschlaggebende Grundlage für die vorgeschlagenen Anpassungen und Fortschreibungen des Objektblattes, den Korridorrahmenplan Zentralschweiz. Diese wichtige raumplanerische Grundlage wird lediglich unter dem Titel "Hinweise für die Festlegungen" auf Seite 54 oben ganz kurz als "Rahmenplan der SBB" erwähnt. Die wichtigen und grundsätzlichen Aussagen des Korridorrahmenplans Zentralschweiz müssen bei diesen Anpassungen stärker hervorgehoben werden. Der Rahmenplan ist im vorliegenden Fall nicht allein ein Planungsinstrument der SBB, sondern vielmehr ein breit abgestütztes Dokument, das von allen Parteien, gemäss seinen eigenen Aussagen auch vom BAV, als massgebende Grundlage anerkannt wird.

Antrag:

In der rechten Spalte auf Seite 51 des Objektblattes OB 5.1 Raum Luzern ist der Korridorrahmenplan Zentralschweiz (mit dem entsprechenden Fertigstellungsdatum) unter dem Titel "Grundlagen" aufzulisten. Auf Seite 54 ist der Satzteil "Rahmenplan der SBB" durch den Begriff "Korridorrahmenplan Zentralschweiz (mit dem entsprechenden Fertigstellungsdatum)" zu ersetzen.

Funktion und Begründung

Es fehlt im Abschnitt "Funktion und Begründung" eine kurze Einführung zur Besonderheit des Knotens Luzern respektive eine fundierte Begründung für den DBL. Aus Sicht des Kantons Obwalden ist der DBL unabdingbar und möglichst rasch zu realisieren, weil ein Ausbau des Angebots ohne Infrastrukturerergänzungen mittels dem DBL kaum noch möglich ist. Im Knoten Luzern kommen nämlich sieben Bahnkorridore zusammen (fünf normalspurige und zwei schmalspurige Korridore), die zahlreiche Einspurstrecken aufweisen. Deshalb ist die Angebotsoptimierung auf der bereits heute vollständig ausgelasteten Infrastruktur im Knoten Luzern fast unmöglich. Wenn die bestehenden Engpässe im Bahnhof Luzern ohne den DBL gelöst werden müssten, würde zudem das Verdrängen der Perrons der Zentralbahn aus der Luzerner Bahnhofshalle drohen. Dieser Sachverhalt würde für die Kantone Obwalden und Nidwalden eine inakzeptable Verschlechterung des Angebots des öffentlichen

Verkehrs darstellen, von der auch die stetig wachsenden internationalen Touristenströme nach Engelberg und Interlaken stark in Mitleidenschaft gezogen würden.

Unter anderem aus diesen Gründen fordern die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden in ihren Stellungnahmen zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35, dass die Projektierung des DBL in Übereinstimmung mit der bereits im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2025 enthaltenen Regelung gemäss Art. 1 Abs. 2 Bst. p unverzüglich aufzunehmen, umfassend voranzutreiben und vom Bund zeitgerecht zu finanzieren ist. Ebenfalls fordern der Kanton Obwalden und die beiden Nachbarkantone Nidwalden und Luzern für den DBL eine für diese Kantone tragbare Form der Vorfinanzierung, damit ein möglicher Baustart vor 2030 realistisch wird.

Antrag:

Der Abschnitt «Funktion und Begründung» soll im Hinblick auf die Besonderheiten des Knotens Luzern überarbeitet respektive durch eine fundierte Begründung für die möglichst rasche Umsetzung des DBL ersetzt werden.

Für das dritte Vorhaben im Objektblatt OB 5.1, den Ausbau des Knotens Luzern (Schmalspur) mit einer Doppelspur der Zentralbahn im Bahnhofbereich, ist das Vorprojekt abgeschlossen und es folgt nun das Bauprojekt. Die Inbetriebnahme ist per Ende 2021 im Zusammenhang mit der Einführung der S41 gemäss Ausbauschnitt 2025 vorgesehen. Die im Kapitel Funktion und Begründung gemachten Aussagen können somit angepasst respektive aktualisiert werden.

Antrag:

Der Abschnitt «Funktion und Begründung» soll im Hinblick auf den geplanten Ausbau Knoten Luzern (Schmalspur) mit einer Doppelspur der Zentralbahn im Bahnhofbereich mit voraussichtlicher Inbetriebnahme per Ende 2021 angepasst werden.

Vorhaben

Gemäss den Ausführungen unter Ziffer "2 Verwendung einheitlicher Begriffe im Konzeptteil und im Objektblatt OB 5.1" sind die beiden Sachplanvorhaben im Normalspurbereich textlich nicht klar umschrieben. Insbesondere ist die Differenzierung der Ausbauten im Textteil in „Zufahrt“ und „Knoten“ missverständlich, weil sie nicht mit der Tabelle im Konzeptteil zum "Programm zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur" und dem Planteil des Objektblattes OB 5.1 übereinstimmt.

Antrag:

Im Textteil des Objektblattes OB 5.1 Raum Luzern sind die drei Vorhaben Ausbau Zufahrt Luzern, Ausbau Knoten Luzern (Normalspur) und Ausbau Knoten Luzern (Schmalspur) klar zu definieren und zu unterscheiden. Zudem ist der 3. Satz der vorliegenden Beschreibung zum Vorhaben Ausbau Zufahrt Luzern wie folgt zu formulieren: „In einer zweiten Etappe wird der Tiefbahnhof zum Durchgangsbahnhof ausgebaut mit einer Zufahrt via Neustadttunnel zum Portal Heimbach.“

Stand der Beschlussfassung

Die drei Vorhaben "Ausbau Zufahrt Luzern", "Ausbau Knoten Luzern (Normalspur)" und "Ausbau Knoten Luzern (Schmalspur)" sind weit fortgeschritten. Für das Vorhaben "Ausbau Knoten Luzern (Schmalspur)" ist das Vorprojekt abgeschlossen und es folgt nun das Bauprojekt. Die Inbetriebnahme ist per Ende 2021 im Zusammenhang mit der Einführung der S41 gemäss Ausbauschnitt 2025 vorgesehen. Für das Vorhaben "Ausbau Zufahrt Luzern" liegt ebenfalls ein Vorprojekt vor und auch das Vorhaben "Ausbau Knoten Luzern (Normalspur)" ist weit fortgeschritten. Aufgrund der aktuellen Projektstände und den klaren Signalen hinsichtlich des DBL als einzig realisierbare Variante schlägt der Kanton Obwalden in Übereinstimmung mit dem Kanton Luzern vor, für alle drei Vorhaben den Koordinationsstand "Festsetzung" einzutragen. Dies entspricht auch dem vom Bundesrat am 22. Juni 2016 genehmigten kantonalen Richtplan des Kantons Luzern.

Antrag:

Der Koordinationsstand bei den drei Vorhaben "Ausbau Zufahrt Luzern", "Ausbau Knoten Luzern (Normalspur)" und "Ausbau Knoten Luzern (Schmalspur)" ist jeweils als Festsetzung einzutragen.

Hinweise zu den Festlegungen

Den im Objektblatt gemachten Aussagen, dass die angestrebten Angebotserweiterungen im Raum Luzern erst nach den Kapazitätsausbauten im Raum Thalwil/Zug realisierbar seien, kann so nicht zugestimmt werden. Einerseits besteht zwischen dem Vorhaben "Ausbau Knoten Luzern (Schmalspur)" und den Ausbauten im Raum Thalwil/Zug keine Abhängigkeit und andererseits ermöglichen

auch die Vorhaben "Ausbau Zufahrt Luzern" und "Ausbau Knoten Luzern (Normalspur)" bereits ohne Zimmerbergbasistunnel II (ZBT II) einen signifikanten Angebotsausbau auf den Bahnkorridoren Richtung Rotkreuz und Zug sowie Richtung Olten, Seetal und Luzerner Hinterland. Mit dem zusätzlichen Kapazitätsausbau im Raum Thalwil/Zug mittels dem ZBT II können die realisierten Ausbauten im Raum Luzern dann ihren vollen Nutzen entfalten.

Antrag:

Die Formulierung «Gemäss den Abklärungen des Bundes im Rahmen der Arbeiten STEP sind die angestrebten Angebotserweiterungen im Raum Luzern erst nach den Kapazitätsausbauten im Raum Thalwil/Zug realisierbar» ist hinsichtlich von – unabhängig von Ausbauten im Raum Thalwil/Zug – möglichen Angebotsausbauten auf den Bahnkorridoren Richtung Brünig, Engelberg, Rotkreuz und Zug, Olten, Seetal sowie Luzerner Hinterland anzupassen.

Wie bereits erwähnt ist die Inbetriebnahme der Doppelspur der Zentralbahn im Bahnhofbereich per Ende 2021 geplant. Aus diesem Grund passt die ergänzende Formulierung im Objektblatt «Im Falle einer Realisierung...» nicht zum fortgeschrittenen Planungsstand des Vorhabens.

Antrag:

Das Objektblatt OB 5.1 Raum Luzern wird im Textteil über den Ausbau des Angebots Luzern – Giswil und Luzern – Stans wie folgt umformuliert: «Im Falle einer Realisierung des Vorhabens Ausbau Zufahrt Luzern ist der Rahmenplan zu überprüfen. Der bevorstehende Ausbau Knoten Luzern (Schmalspur) ist aufwärtskompatibel zu den Vorhaben Ausbau Zufahrt Luzern und Ausbau Knoten Luzern (Normalspur) vorzunehmen. Wegfallende Abstellanlagen im Bahnhof Luzern sind in ausreichendem Ausmass durch entsprechende Abstellanlagen ausserhalb des Bahnhofs Luzern zu kompensieren.»

Wir bitten Sie, unsere Ausführungen und Anträge bei der weiteren Bearbeitung der Anpassungen und Fortschreibungen 2018 im Konzeptteil 4.1 und im Objektblatt OB 5.1 Raum Luzern des Sachplan Verkehrs, Teil Infrastruktur Strasse, vollumfänglich zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Departementsvorsteher


Dr. Josef Hess
Regierungsrat

Kopie an:

- Zirkulationsmappe Regierungsrat
- Volkswirtschaftsdepartement
- Volkswirtschaftsamt
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Verkehr