



Fragenkatalog

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Um die bestmögliche Auswertung Ihrer Stellungnahme zu gewährleisten, verwenden Sie bitte die neue Plattform «Consultations»:

<https://www.consultations.admin.ch/>

Falls Ihnen die Nutzung dieses Tools nicht möglich sein sollte, können Sie Ihre Stellungnahme als Dokument (vorzugsweise als PDF- und als Word-Version) erstellen und entweder in «Consultations» unter der Rubrik «Generelle Stellungnahme» hochladen oder an die folgende E-Mail-Adresse senden: konsultationen@bav.admin.ch Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
☐	Interessenvertretung
☐	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
☐	Forschung und Wissenschaft
☒	Gemeindeverband
Absender: REGION LUZERN WEST Menznauerstrasse 2 6110 Wolhusen	



Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine Bündelung der Vorlagen erlaubt es, erstmalig zum gleichen Zeitpunkt eine Übersicht über die Vorhaben in den drei Bundesprogrammen zu erhalten.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Bemerkungen:

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Fokussierung auf grosse, strukturell wirksame Projekte und gezielte Ausbauten in kapazitätskritischen Netzbereichen ist grundsätzlich zweckmässig.

Dieser Fokus darf aber nicht dazu führen, dass Angebotsverbesserungen in ländlichen Regionen wie z.B. in unserem Verbandsgebiet, die im schweizerischen Kontext vergleichsweise klein, aber für die ländlichen Regionen von zentraler Bedeutung sind, erschwert werden.

Ausbauschnitt 2027:

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturelle Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Dieser Grundsatzentscheid darf nicht dazu führen, dass weniger finanzielle Mittel für Projekte in ländlichen Regionen zur Verfügung stehen.

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüßen die Stossrichtung der Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» des Bundesrates. Wie erwartet ist der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) mit seiner ersten Etappe als nationales Schlüsselprojekt in der Botschaft enthalten. Das entspricht der verkehrlichen Bedeutung des Projekts für die gesamte Schweiz und ist sehr erfreulich. Entscheidend ist aus Sicht des Kantons Luzern, dass die Priorisierung der Projekte auf einer gesamtschweizerischen verkehrlichen Wirkung basiert. Die vom Bund gewählte Ausrichtung auf Grundlage des ETH-Gutachtens «Verkehr 2045» erachten wir als den richtigen Ansatz.

Der Durchgangsbahnhof nicht nur für die Zentralschweiz, sondern für die ganze Schweiz ein Schlüsselprojekt. Er erhöht die Kapazität, Qualität und Redundanz des gesamten Schweizer Schienennetzes, ermöglicht den durchgehenden Halbstundentakt zwischen allen Schweizer Grossstädten, verkürzt die Reisezeiten auf der Nord-Süd- sowie der West-Süd-Achse, entlastet die stark belastete West-Ost-Achse. Damit entfaltet der Durchgangsbahnhof einen Nutzen weit über die Zentralschweiz hinaus und leistet einen wesentlichen Beitrag zu einem leistungsfähigen Bahnnetz für die ganze Schweiz.

Deshalb erwarten wir, dass die erste Etappe wie vorgesehen Bestandteil der definitiven Botschaft bleibt und ohne Verzögerung beschlossen wird. Die zweite Etappe (Neustadtunnel und Anschluss Gütsch) gehört zudem zwingend in den nächsten Ausbauschnitt (Botschaft 2031). Nur der vollständige Ausbau des Durchgangsbahnhofs Luzern kann seine volle Wirkung für die Zentralschweiz entfalten.

Ebenso wichtig ist eine langfristig verlässliche Finanzierung. Der Bahninfrastrukturfonds muss nachhaltig alimentiert werden. Der Kanton Luzern begrüsst den Vorschlag des Bundesrates, das Mehrwertsteuerpromille zugunsten des Bahninfrastrukturfonds über 2030 hinaus zu verlängern. Nur mit einer gesicherten Finanzierung können die notwendigen Investitionen in das Schweizer Bahnnetz verlässlich umgesetzt werden.

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Insbesondere wenn ERTMS (European Rail Traffic Management System) genutzt werden kann, um die Kapazität der Infrastrukturen zu verbessern.

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Auf das Überhol-/Annahmegleis (Seite 32 der Botschaft) ist nicht zu verzichten.

Weitere Massnahmen:

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Sofern diese Bedingung ausschliesslich für strategische Netzelemente gilt (siehe auch Antwort zu Frage 11)

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten. ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die REGION LUZERN WEST begrüsst es, dass der Bundesrat über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen entscheiden soll. Wichtig dabei ist, dass unter diesen ergänzenden Massnahmen nicht nur Massnahmen wie in Kap. 2.1.9 beschrieben (Abstellanlagen, Weichen) zu verstehen sind.

Darunter müssen auch kleinere Massnahmen im ländlichen Raum verstanden werden können, die zwar keinen strategischen Charakter für die schweizweite Netzplanung haben, aber für die punktuelle Verbesserung der Angebote in ländlichen Gebieten zentral sind.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Bemerkungen:

Die REGION LUZERN WEST mit ihren 27 Verbandsgemeinden grenzt im Westen an den Kanton Bern. Die Hauptverbindung mit der Bahn führt von Luzern in Richtung Wolhusen, wo sie sich teilt nach Willisau-Huttwil-Langenthal und ins Entlebuch-Langnau i.E.-Konolfingen-Bern.

Eine Besonderheit dieser Bahnstrecke ist die sehr lange **einspurige** Streckenführung mit wenigen Kreuzungsmöglichkeiten, was Auswirkungen hat auf künftige Angebotsausbauten (AA) und die Fahrplanstabilität (FS). Das hat direkte Auswirkungen auf den Fahrplan. In unseren Anträge 1-5 werden besonders die beiden Punkte künftige Angebotsausbauten und Fahrplanstabilität (FS) hervorgehoben:

- (AA) Es besteht ein infrastrukturbedingt unsystematisches (stark hinkendes) Angebot. Dies ist in dieser ausgeprägten Form in der Schweiz selten, wenn nicht einmalig. Wir bitten Bund und Kanton Luzern, Möglichkeiten für ein systematisches Angebot mit vier stündlichen Zügen – zwei RegioExpress und zwei S-Bahnen – und geeigneter Weiterführung Richtung Entlebuch (-Bern) und Region Willisau mit Stärkung der regionalen Knoten (Wolhusen, Schüpfheim, Langnau i.E., Willisau, Huttwil) aufzuzeigen.
- (FS) Die zu erwartende rund zehnjährige Bauzeit des DBL dürfte zu baustellenbedingten Ereignissen führen. Die lange einspurige Streckenführung – insbesondere zwischen Luzern und Wolhusen – kann solche Ereignisse nicht kompensieren. Es wird zu Verspätungen und Zugsausfällen kommen.
- (AA, FS) Um künftige Angebotsausbauten zu ermöglichen und die zehnjährige Bauzeit des DBL mit einer normalen Fahrplanstabilität zu gewährleisten, wurde im Richtplan des Kantons Luzern ein möglicher Doppelspurausbau zwischen Littau und Wolhusen vorgesehen.
- (AA, FS) Vorausschauende Überlegungen finden sich ebenfalls im Sachplan Verkehr des Bundes, in welchem «zwischen Malters und Littau ein Doppelspurausbau von 6.1 Kilometern Länge vorgesehen» ist. Auch die Stadt Luzern würde einen Doppelspurausbau begrüßen.
- (AA) Zudem besteht mittelfristig die Notwendigkeit für das geforderte Angebot (4 Zugspaare pro Stunde plus Güterverkehr) zwischen Wolhusen und Luzern, was ebenfalls den Doppelspurausbau benötigt.

- (AA, FS) In Schüpfheim besteht ein 4. Gleis, allerdings nur mit einer Weiche und ohne Fahrleitung und Perron. Mit einer Ausstattung dieses 4. Gleises mit einer zweiten Weiche und Fahrleitung wird eine Kreuzungsmöglichkeit geschaffen. Dieses 4. Gleis soll deshalb angepasst werden, um Verspätungen und Zugsausfälle zu vermeiden. Gleichzeitig können so künftige Angebotsausbauten ermöglicht werden.
- (AA) Den Bedarf für eine ähnliche Systematik sehen wir auch am anderen Ende der Linie Luzern – Wolhusen – Bern mit halbstündlicher Systematisierung des RegioExpress (Langnau – Bern: zwei RE und zwei S-Bahn-Verbindungen pro Stunde auf der ganzen Linie Bern-Luzern, mit Zusatzzügen in den Spitzenstunden (S22 bez. S77)).
- (AA, FS) Kritisch bewerten wir in diesem Zusammenhang die Reduktion des Projekts «Verlängerung der Doppelspur Bowil–Signau». Gemeinsam mit der Region Emmental verfolgt die Region Luzern West seit Jahren das Ziel, auf der Achse Bern–Langnau–Luzern eine dritte stündliche Direktverbindung über den gesamten Tagesverlauf zu ermöglichen. Diese Angebotsverbesserung besitzt sowohl für die regionale Entwicklung als auch für die Vernetzung der Wirtschaftsräume eine hohe Bedeutung. Die vorgesehene Reduktion des Infrastrukturprojekts gefährdet die Umsetzung dieses strategischen Ziels und schwächt die Perspektiven für eine weitere Stärkung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum.

Basierend auf den oben genannten Punkten lauten unsere Anträge wie folgt:

Antrag 1 (AA): Möglichkeiten für ein systematisches Angebot mit vier stündlichen Zügen und geeigneter Weiterführung Richtung Entlebuch und Region Willisau mit Stärkung der regionalen Knoten (Wolhusen, Schüpfheim, Langnau i.E., Willisau, Huttwil) sind aufzuzeigen. Eine entsprechende Konzeptstudie ist zu erarbeiten.

Antrag 2 (AA): Ab Langnau i.E. ist die S6 nach Bern als RE weiterzuführen.

Antrag 3 (AA, FS): Mit dem Bau der 1. Etappe des DBL ist zwischen Wolhusen und Littau auf einem geeigneten Abschnitt ein Doppelspurausbau vorzunehmen.

Antrag 4 (AA, FS): In Schüpfheim ist mit dem Bau der 1. Etappe das bestehende 4. Gleis so auszustatten, dass sie für fahrplanmässige Wendemöglichkeiten genutzt werden kann.

Antrag 5 (AA, FS): Auf eine Reduktion des Projekts «Verlängerung der Doppelspur Bowil–Signau» ist zu verzichten.

Es ist uns zudem ein grosses Anliegen, dass der Regionalverkehr weiterhin gleichberechtigt mit Fern- und Güterverkehr geplant wird. Neben der berechtigten Überlastthematik (insbesondere in den Metropolitanregionen Zürich und Arc Lémanique relevant) fehlt uns als Beurteilungskriterium das Potential für eine Modalsplit-Verlagerung. Ebenso vermissen wir die als Beurteilungskriterium die regionale Standortgunst/Anbindung der Region an die Zentren (dezentrale Besiedlung der Schweiz mit strukturierender Wirkung des Bahnnetzes/Vermeiden von Zersiedlung in den Zwischenräumen).

Daraus leiten sich zwei Anträge ab:

Antrag 6: Der Regionalverkehr wird weiterhin gleichberechtigt mit Fern- und Güterverkehr geplant.

Antrag 7: Als Beurteilungskriterien werden das Potential für eine Modalsplit-Verlagerung und die Anbindung der Region an die Zentren aufgenommen.

Ausbau der Nationalstrassen

Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen:

14. Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse:

15. Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Ausbauschnitt 2027:

17. Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschnitt 2027 einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz:

18. Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Weitere Bemerkungen:

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Bemerkungen:

Programm Agglomerationsverkehr

20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Bemerkungen:

Weitere Themen/Bemerkungen

22. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank!