



Stans, 18. Oktober 2022  
**Nr. 567**

Baudirektion. Parlamentarische Vorstösse. Interpellation der Landräte Mario Röthlisberger, Ennetbürgen, und Daniel Krucker, Emmetten, sowie Mitunterzeichnenden betreffend Auswirkung des Durchgangsbahnhofs Luzern auf den Kanton Nidwalden. Stellungnahme

## **1 Sachverhalt**

### **1.1**

Mit Schreiben vom 4. Juli 2022 übermittelte das Landratsbüro dem Regierungsrat die Interpellation der Landräte Mario Röthlisberger, Ennetbürgen, und Daniel Krucker, Emmetten, sowie Mitunterzeichnenden betreffend Auswirkung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) auf den Kanton Nidwalden.

### **1.2**

Die Interpellanten ersuchen um die Beantwortung verschiedener Fragen im Zusammenhang mit dem Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern. Zu den einzelnen Fragen wird auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

### **1.3**

Das Landratsbüro hat die Interpellation geprüft und festgestellt, dass sie Art. 53 Abs. 4 des Gesetzes über die Organisation und die Geschäftsführung des Landrates (Landratsgesetz, LRG; NG 151.1) entspricht. Zur Interpellation ist binnen sechs Monaten Stellung zu nehmen (vgl. § 108 Abs. 2 des Reglements über die Geschäftsordnung des Landrates [Landratsreglement, LRR; NG 151.11]).

### **1.4**

Für die Beantwortung hat die Baudirektion das Bundesamt für Verkehr (BAV), den Verkehrsverbund Luzern, den Kanton Obwalden (ähnlich lautender Vorstoss eingegangen) sowie die zb Zentralbahn AG (zb) zum Mitbericht eingeladen. Die Rückmeldungen sind in die Beantwortung der Fragen eingeflossen.

## **2 Erwägungen**

Der Regierungsrat nimmt fristgemäss zu den gestellten Fragen Stellung.

## 2.1 Beantwortung der Fragen

### 1. Welche Bedeutung hat das Projekt DBL aus Sicht des Regierungsrates für den Kanton Nidwalden?

Beim DBL handelt es sich um ein Jahrhundertprojekt von hoher Bedeutung für die gesamte Zentralschweiz. Mit der Realisierung kann ein bedeutsamer Kapazitätsengpass im Bahnsystem behoben werden. Die neue Durchmesserlinie verbindet die Hauptentwicklungsachsen des Kantons Luzern, entlastet das heutige Nadelöhr auf der Zufahrt zum Kopfbahnhof und verkürzt die Reisezeiten Richtung Zug-Zürich und Richtung Gotthard (je nach Wahl der Angebotsvariante). Mit dem DBL wird gleichzeitig die Erreichbarkeit von Luzern im nationalen Kontext verbessert, und es werden die Voraussetzungen für den Angebotsausbau der S-Bahn geschaffen.

Wie der heutige Bahnhof Luzern stellt der DBL für die Kantone Nidwalden und Obwalden den zentralen Verknüpfungspunkt zwischen der zb und dem nationalen Bahnnetz dar. Je attraktiver das Bahnangebot in Luzern ist, desto bessere Verbindungen sind auch für Ob- und Nidwalden möglich, innerhalb der Agglomeration Luzern und Richtung Bern, Basel oder Zürich. Der DBL ist für die zukünftige Erschliessung somit auch für Obwalden und Nidwalden zentral, da alle für die beiden Kantone wichtigen Verbindungen über den Knoten Luzern laufen. Auch wird es im Bahnhof voraussichtlich ein 5. Meterspurgleis für die zb geben. Insbesondere bei einem Vollausbau des DBL (mit Dreilinden- und Neustadtunnel) gibt es allenfalls Möglichkeiten, dass Gleise der Normalspur frei für zb-Gleise werden.

### 2. Welchen konkreten Nutzen bringt der DBL gemäss aktueller Planung (Angebotskonzept 2040) für die Bevölkerung von Nidwalden? Wie entwickeln sich die Anschlüsse und Umsteigezeiten?

Mit dem Ausbauschnitt 2035 ist die Kapazität im Knoten Luzern und auf den Zulaufstrecken vollständig ausgeschöpft. Nur mit einem zusätzlichen, unterirdischen Bahnhof für die Normalspur und den damit zusammenhängenden Ausbauten auf den Zulaufstrecken ist eine weitere Attraktivitätssteigerung im Bahnangebot im Grossraum Luzern möglich.

Im Rahmen der Arbeiten in der Planungsregion Zentralschweiz wurden verschiedene Angebotsvarianten untersucht und diese in verschiedene Stossrichtungen (wie bspw. der Korridor zb) unterteilt. Grosse Abhängigkeiten zum Korridor der zb hat der Korridor Olten - Luzern - Zug - Zürich bzw. die Anschlusssituation im Bahnhof Luzern. Die Knotenzeiten sind letztlich massgebend für die Lage der zb. Noch sind Aussagen zu Umsteigezeiten beim Bahnhof Luzern auf das Meterspurnetz der zb schwierig; die Anschlüsse in Luzern für die IR von Luzern nach Engelberg / Interlaken an das übergeordnete Normalspur-Fernverkehrsnetz sind zu einem späteren Zeitpunkt noch genauer zu untersuchen und bestmöglich zu optimieren. Dank den Angebotsausbauten zeichnet sich jedoch eine Verbesserung der Anschlusssituation ab. Dabei bräuchte ein zusätzliches fünftes Gleis für die zb im Luzerner Bahnhof in Verbindung mit dem Doppelspurausbau Hergiswil Matt bis Hergiswil Bahnhof («Tunnel kurz») in diesem Zusammenhang deutlich mehr Flexibilität bei den weiteren Planungen. Der Regierungsrat setzt sich insbesondere für die baldige Realisierung des Tunnels in Hergiswil ein.

Das Angebotskonzept wird jedoch erst noch durch die Planungsregion Zentralschweiz erarbeitet und erfolgt auf die Botschaft im eidgenössischen Parlament im Jahr 2030.

**3. In welcher Planungsphase befindet sich das Projekt? Wie sieht der genaue Zeitplan (Projektierung, PGV, Ausschreibung, Bau, Inbetriebnahme usw.) bis zur Realisierung 2040 aus und welche Zwischenziele sind geplant?**

Die SBB projiziert seit 2019 im Auftrag des Bundes den DBL, bestehend aus dem Tiefbahnhof, dem Dreilindentunnel und dem Neustadttunnel. Ende 2022 wird der Abschluss des aktualisierten Vorprojekts erwartet. Danach folgen das Bau- und Auflageprojekt. Im Rahmen der Botschaft 2026 wird das Bundesparlament voraussichtlich über die Realisierung und die Finanzierung des DBL entscheiden. Für die Planung des Bau- und Auflageprojekts sind rund vier Jahre veranschlagt; der Baubeginn kann somit frühestens 2030 erfolgen. Geplant ist eine Inbetriebnahme nach einer rund zehnjährigen Bauzeit demnach 2040.

**4. Wie funktioniert die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen Luzern und Obwalden, sowie mit dem Bund und den weiteren Partnern?**

Eine enge Zusammenarbeit zwischen den wichtigsten Realisierungspartnern wird in einer so genannten Knotenorganisation sichergestellt. Darin sind neben den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden auch das Bundesamt für Verkehr, die SBB, die Stadt Luzern und der Verkehrsverbund Luzern vertreten. Bisher hat sich die Knotenorganisation für die gemeinsame Planung sehr bewährt. Darüber hinaus finden Sitzungen, bspw. im Zusammenhang mit den Ausbauprogrammen zur Bahninfrastruktur, Austausch der Zentralschweizer Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) und der Fachkommission ZKöV statt. Zudem liefen Absprachen zur kürzlichen Vernehmlassung des Bundes zum Bericht betreffend den Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur und zur Perspektive BAHN 2050. Die Zentralschweizer Kantone streben damit an, gegenüber der national organisierten Planung der Eisenbahninfrastrukturen gemeinsam und abgestimmt aufzutreten.

**5. Der Kanton Nidwalden wird durch den Baudirektor von Obwalden in der Knotenorganisation vertreten. Was wird seitens des Regierungsrates konkret unternommen, um den Projektverlauf und den Realisierungsentscheid auf Bundesebene positiv zu beeinflussen?**

Für den Einsitz in der Knotenorganisation haben sich die Kantone Ob- und Nidwalden im Interesse einer schlanken Projektorganisation abgesprochen. In der strategisch-politischen Koordinationsgruppe hat RR Josef Hess (OW) Einsitz genommen, in der Gesamtkoordination Fachebene Eveline Spichtig (NW). Zwischen den Kantonen Nidwalden und Obwalden werden regelmässig Informationen ausgetauscht und gegenseitig Inputs für die jeweiligen Sitzungen mitgeteilt. Bei der Erarbeitung von Positionspapieren (bspw. zuhanden der Parlamentariertreffen 2022 und 2023) oder bei Vernehmlassungen des Bundes werden die Antworten aufeinander abgestimmt. Die Kantone Ob- und Nidwalden verfolgen damit eine gemeinsame Strategie mit den weiteren Partnern und unterstützen deren Aktivitäten.

**6. Welche Massnahmen, die im Zusammenhang mit dem DBL stehen, können bereits vor 2040 realisiert werden und welche Zwischenschritte sind konkret geplant, um das Nachfragewachstum zu bewältigen?**

Damit der DBL seinen vollen Nutzen entfalten kann, ist der Ausbau der Achse Zug - Zürich ein zentrales Element. Diese Strecke ist teilweise einspurig. Die Beseitigung dieses Engpasses ist im Ausbauschnitt 2035 enthalten. Dazu werden bis 2037 ein neuer Tunnel (Zimmerberg-Basistunnel Teil 2) von Baar Richtung Thalwil und ergänzende Ausbauten im Raum Zug gebaut. Die SBB beschäftigt sich ausserdem bereits heute mit der Bauphasenplanung, der Baulogistik und ähnlichen Fragen. In der Realisierung müssen gewisse Projektteile früher erstellt werden, damit andere später angefügt werden können. Ein Gegenstand der Projektierung ist deshalb die Festlegung der Reihenfolge der verschiedenen Bauteile. In welcher Abfolge das

Projekt schlussendlich umgesetzt wird, ist abhängig vom Realisierungsbeschluss des Parlaments, von der Bewilligung im Plangenehmigungsverfahren und den technischen Rahmenbedingungen.

Abgesehen vom DBL selbst folgt im Rahmen des Ausbaus Schritts 2035 voraussichtlich auf 2026/27 die Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus Staldifeld, welcher den Halbstundentakt von Luzern nach Engelberg ermöglicht. Für diesen Zeitraum ist auch die Einführung des Halbstundentakts Luzern-Engelberg vorgesehen. Weiter wurden im Rahmen der Arbeiten der Planungsregion Zentralschweiz mögliche Angebotsverbesserungen / -ausbauten gestützt auf das Angebotskonzept 2035 untersucht:

- 30'-Takt des IR Luzern - Engelberg und IR Luzern - Interlaken mit optimierten Anschlüssen sowohl für Nidwalden als auch für Obwalden in Luzern
- 30'-Takt der S4 Luzern - Wolfenschiessen bzw. Möglichkeit zu einem 15'-Takt zur Hauptverkehrszeit bis Stans (bzw. der S4 bis nach Sarnen)

Dafür würde folgende Infrastruktur benötigt:

- 5. Perronkante für die zb in Luzern
- Doppelspur Hergiswil Matt bis Bahnhof
- Doppelspur Stansstad bis Stans Bitzi
- Doppelspur Staldifeld (bereits im Ausbaus Schritt 2035 enthalten)

Zu einem späteren Zeitpunkt weiter zu vertiefen ist die allfällige Integration einer möglichen Haltestelle Stans, Bitzi (und weiteren Halten wie Luzern, Steghof oder Horw, See). Im Übrigen zeigte die Nachfrageprognose, dass bis zum Zeithorizont 2050 keine Überlast auf den Korridoren der zb besteht.

## 2.2 Fazit

Der Kanton Nidwalden aber auch Obwalden werden vom Bau des DBL profitieren. Dank dem attraktiveren Bahnangebot in Luzern bestehen mehr Möglichkeiten für Anschlüsse an den Fernverkehr. Dennoch werden erst weitere Planungen auf den einzelnen Korridoren in der Zentralschweiz zeigen, wie die Anschlusssituation im Bahnhof Luzern für die zb gestaltet werden kann. Das nächste Angebotskonzept wird dabei auf die Botschaft im eidgenössischen Parlament im Jahr 2030 erarbeitet. Durch den Einsitz in den verschiedenen Gremien, bspw. zum DBL, kann der Kanton Nidwalden bzw. Obwalden seine Anliegen (wie Bedarf an Abstellanlagen beim Bahnhof Luzern, 5. Perronkante für die zb) einbringen.

## Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, von der Beantwortung der Interpellation der Landräte Mario Röthlisberger, Ennetbürgen, und Daniel Krucker, Emmetten, sowie Mitunterzeichnenden, betreffend Auswirkung des Durchgangsbahnhofs Luzern auf den Kanton Nidwalden Kenntnis zu nehmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landrat Mario Röthlisberger, Ennetbürgen
- Landrat Daniel Krucker, Emmetten
- Landratssekretariat
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, 6002 Luzern
- Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern, Bahnhofstrasse 15, 6002 Luzern
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement Obwalden, Flüelistrasse 3, 6060 Sarnen

- Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
- zb Zentralbahn AG, Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad
- Baudirektion (elektronisch)
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

*A. Eberli*

Landschreiber Armin Eberli

