

kriens

Begründung zur Motion

Nr. 022/2025 Volksmotion Federer: Fortschrittliche Bahnzukunft Kriens

Eingang

24. März 2025

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement

Instrument und Prozess der Volksmotion

Die Gemeindeordnung von Kriens ermöglicht mit § 20 den Stimmberechtigten mit 200 Unterschriften die Eingabe einer Volksmotion, welche im Einwohnerrat als Motion innerhalb von 6 Monaten nach Eingang behandelt werden muss.

Die parlamentarische Behandlung richtet sich nach Art. 57 ff der Geschäftsordnung des Einwohnerrates.

Antrag des Stadtrates: Ablehnung

Begründung

Für die Planung und Finanzierung von Bahnangeboten und entsprechenden Bahninfrastrukturen ist der Bund zuständig; er finanziert den Unterhalt der gesamten Schieneninfrastruktur (inkl. Privatbahnen) und die von ihm beschlossenen Ausbauprojekte aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF).

Die Erarbeitung der zugehörigen nationalen Angebotskonzepte, welche als Basis für die dazu notwendigen Infrastrukturen dienen, erfolgt unter der Führung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) unter Einbezug der Bahnen und der in Planungsregionen organisierten Kantone. Die Angebotsvorstellungen zum Regionalverkehr werden von den Kantonen respektive den Planungsregionen (Planungsregion Zentralschweiz für die Region Luzern) eingegeben. Daraus folgt eine Gesamtplanung unter möglichst guter Berücksichtigung aller Ansprüche. Das Angebotskonzept und die dafür notwendigen Infrastrukturmassnahmen werden iterativ unter Berücksichtigung des finanziellen Rahmens und der Perspektive BAHN 2050 vom Bund definiert.

Die Bahnplanung ist also in hohem Masse von nationalen Rahmenbedingungen und Planungsprozessen abhängig. Der Prozess von einem Vorhaben bis zu seiner Realisierung durchläuft mehrere Planungs- und Finanzierungsstufen und kann von einer Vorstudie mit Variantenstudium über die Finanzierung, Vorprojekt, Bauprojekt, Genehmigungsverfahren bis zur Realisierung mehrere Jahrzehnte dauern.

Das zeigt auch das grösste Bahnprojekt in der Zentralschweiz deutlich auf: Der Bahnhof Luzern brannte 1971 zum grössten Teil nieder. Mit dem Neubau des Bahnhofs vor rund 35 Jahren wurden die ersten Vorinvestitionen in einen Durchgangsbahnhof getätigt. Bereits zu dieser Zeit wurden die Engpässe am Knoten Luzern erkannt. 2009 bewilligte das Stimmvolk des Kantons Luzern mit grosser Mehrheit (rund 52,55 % Ja-Anteil im Kanton, 51,74 % seitens Stadt Kriens) einen Kredit zur Planung eines Tiefbahnhofs im Bahnhof Luzern.

Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) hat die Zentralschweiz heute ein bereits sehr weit fortgeschrittenes Bahnprojekt, das einen Quantensprung für den öV im Grossraum Luzern bedeutet. Dank dem DBL kann ein attraktives S-Bahn-System mit Viertelstunden-



takt entstehen, wie es in anderen Zentren der Schweiz längst üblich ist. Das entlastet insbesondere auch die Strassen. Bessere Erreichbarkeit, ein leistungsfähiges und nachhaltiges Mobilitätssystem – das ist nicht zuletzt für die Wirtschafts- und Tourismusregion Zentralschweiz von enormer Bedeutung. Mit dem DBL kann auch Luzern im Halbstundentakt an die anderen Schweizer Städte angeschlossen werden, nach Zürich gar bis zu sechs Mal stündlich.

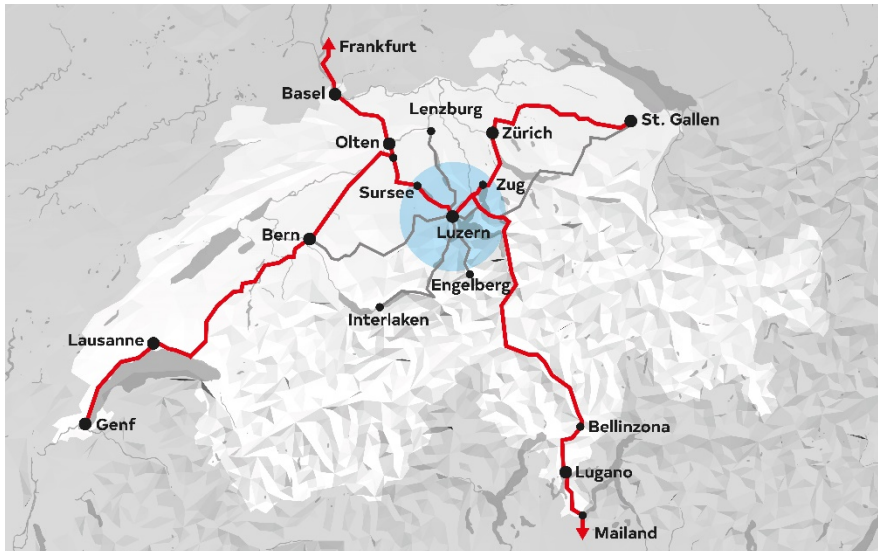


Abbildung 1 Nord-Süd- und Ost-West-Verbindung Quelle: Kanton Luzern

Gleichzeitig wird das Bussystem auf eine noch bessere Anbindung des Bahnhofs Luzern optimiert. Mit diesen Optimierungen werden auch die Anbindungen des Stadtkerns Kriens verbessert.

Der Planungsprozess zum Durchgangsbahnhof Luzern ist sehr weit fortgeschritten. Das nationale Parlament hat sich bereits 2013 und 2019 deutlich für den DBL ausgesprochen und dessen Projektierung finanziert. Die SBB haben im Auftrag des BAV ein gutes Projekt für den DBL ausgearbeitet, das die vier Engpässe am Knoten Luzern beseitigt und das regional und national einen sehr hohen Nutzen im Ausbau des öV-Angebots bringt. Für die erste Etappe (Tiefbahnhof mit Dreilindentunnel) erarbeiten die SBB aktuell im Auftrag des BAV ein baureifes Projekt. Diese Arbeiten laufen auf Hochtouren, damit das Projekt so bald wie möglich öffentlich aufgelegt werden kann. Damit hat der DBL gute Chancen, ab Anfang der 2030er-Jahre gebaut zu werden, in den 2040er Jahren Realität zu sein und seinen Nutzen entfalten zu können.

Alternativvorschläge, die vermeintlich weniger kosten und schneller umgesetzt sein sollen, verkennen, dass einem Projekt bis zur Realisierung ein sehr umfassender, langer Planungsprozess inkl. Variantenstudium vorangeht. In den umfangreichen Planungen – darunter der [Rahmenplan Luzern](#) (SBB, 2010), das [Vorprojekt Tiefbahnhof Luzern](#) (Kanton, 2013), das Variantenstudium zum Ausbau des Bahnknotens Luzern (Kanton, 2015) und der [Korridorrahmenplan](#) (SBB, 2018) – wurden zahlreiche Alternativvorschläge untersucht, um die Engpässe im Bahnknoten Luzern zu beseitigen und ein zukunftsfähiges Bahnangebot zu ermöglichen. Auch vergleichbare Ansätze wurden geprüft, konnten jedoch nicht überzeugen. Der DBL ging immer als Bestvariante hervor.

2015 wurde beispielsweise für den Knoten Luzern ein breit gefächertes Variantenstudium durchgeführt, bei dem Dritte diverse Lösungsansätze einbrachten (siehe [Synthesebericht zum Variantenstudium Ausbau Bahnknoten Luzern](#)). 30 Varianten wurden systematisch aufbereitet und beurteilt sowie 6 unterschiedliche Varianten mittels Vergleichswertanalyse und Kosten-Wirksamkeitsanalyse beurteilt. Darunter befanden sich vergleichbare Vari-

anten, wie die aktuell skizzierten Ideen mit Haltestellen im Stadtkern Kriens und Littau Zentrum, welche im Vergleich zu anderen Varianten wesentlich teuer ausfielen. Zur Beurteilung wurden diverse Kriterien einbezogen, unter anderem die Arbeitsplatz-, Einwohner- und Nachfrageentwicklungen, die mit den Massnahmen möglichen Angebote, Zugzahlen, Reisezeiten, der Konflikt mit der Umwelt sowie finanzielle Aspekte wie Etappierbarkeit und Investitionsaufwand. Die Auslösung des Bau- und Auflageprojekts für die erste Etappe DBL durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) zeigt klar, dass die Phase des Variantenstudiums definitiv längst abgeschlossen ist.

Die Zentralschweiz erhofft sich schon seit 50 Jahren einen immer dringender werdenden notwendigen Ausbau des Knotens Luzern - wurde bisher jedoch immer wieder vertröstet. Eine weitere Verzögerung ist aus Sicht des Stadtrates für die gesamte Region nicht vertretbar. Der Stadtrat taxiert den DBL als DAS Wachstumsprojekt für den öV in der ganzen Region und als ein zentrales Element des künftigen nationalen und regionalen Bahnnetzes. Alle Zentralschweizer Kantone unterstützen das Projekt geschlossen. Der DBL und ein entsprechend ausgebautes Bahnangebot sind in allen übergeordneten Planungsinstrumenten bei Bund, Kanton, Region und Gemeinden als Element enthalten.

Erst mit und dank des DBL können die Mobilitätsanforderungen an den öV in der Region realisiert werden. Mobilität muss dabei immer ganzheitlich betrachtet werden und damit auf allen Ebenen und für alle Verkehrsträger funktionieren. Dies benötigt ein Gesamtkonzept, das der ganzen Region den grösstmöglichen Gesamtnutzen bringt.

Die Stadt Kriens besitzt in ihrem grössten Entwicklungsgebiet, mit dem Bahnhof «Kriens Mattenhof» der Zentralbahn (zb) bereits einen Bahnhof, welcher zu Spitzenzeiten sechsmal stündlich von der S-Bahn bedient wird. Die Erschliessung des weiteren Krienser Stadtgebiets und die Vernetzung mit den umliegenden Gemeinden erfolgt darüber hinaus mit diversen Buslinien. Dabei sind kurzfristig verschiedene Verbesserungen vorgesehen oder bereits umgesetzt worden:

- neue Direktverbindungen mit der Linie 214 durch das Ränggloch nach Littau und Malers ab 1. Mai 2025,
- sowie ab Ende 2026 zusätzliche Kurse zu Spitzenzeiten Richtung Luzern,
- Verknüpfung der Linien 11 und 15 am Sonnenberg,
- Optimierungen im Raum Sidhalde/Pilatusbahnen (Linie 16 & Linie 5),
- Verbesserungen Richtung Bahnhof Horw.
- Weitere Angebotsausbauten darüber hinaus sind in der Planung bis 2040 aufwärtskompatibel zum DBL festgehalten und können schrittweise in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Weiter verlangt die Stadt Kriens gemeinsam mit den K5-Gemeinden vom Kanton diverse Busbeschleunigungsmassnahmen, die in den nächsten Jahren für deutlich pünktlichere Busse insbesondere auf der Hauptachse der Linie 1 sorgen sollen. Diese Massnahmen sind alternativlos und unabhängig des DBL oder des Autobahnprojekt Bypass umzusetzen.

Basierend auf dem Angebotskonzept mit dem Durchgangsbahnhof Luzern wird sich die Stadt Kriens auch weiterhin für verbesserte öV-Anbindung einsetzen. So teilt der Stadtrat die Absicht der Volksmotion, dass die Erschliessung des Zentrums Kriens per Bahn ein langfristig erstrebenswertes Ziel ist. Allerdings erachtet der Stadtrat eine Anknüpfung an das bereits weit fortgeschrittene DBL-Projekt Richtung Kriens mit Fortführung nach Littau-Wolhusen und allenfalls Emmenbrücke-Sursee als erfolversprechender, als die Betrachtung gänzlich neuer Ideen. Neue Ideen, die – ungeachtet ihres Potenzials – noch lange nicht denselben Projektierungsstand aufweisen, werden wie das breit abgestützte Projekt DBL und deren Erfolgswahrscheinlichkeiten auf Grund der bautechnischen Umsetzung minim sein.

Mit Erweiterungen, die nach Inbetriebnahme des DBL stattfinden sollen, kann das Bedürfnis nach einer Einbettung des Stadtkerns von Kriens ins nationale Netz erreicht werden. Der Stadtrat erachtet den Durchgangsbahnhof als eine für den Ausbau in Richtung Kriens zwingende Voraussetzung. Der Stadtrat wird sich bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass entsprechende Erweiterungsvarianten geprüft werden.

Unabhängig von dieser langfristigen Perspektive einer Bahnerschliessung des Krienser Zentrums sind bereits kurz- und mittelfristige Verbesserungen der Erreichbarkeit umsetzbar. U.a. eine wirksame Busbeschleunigung gemäss Auftrag des Kantonsrats zwischen Kriens und Ebikon. Diese Massnahmen vermögen den öV-Anteil bereits kurzfristig zu steigern, die Gesamtverkehrskapazität zu erhöhen, kürzere Reisezeiten zu erreichen und letztlich auf der Strasse mehr Platz für jene Leute zu schaffen, die auf das Auto angewiesen sind.

Der Stadtrat möchte seinen Fokus einerseits auf optimale kurzfristige Verbesserungen im öV und im Gesamtverkehr legen und sich andererseits für eine für Kriens vorteilhafte langfristige Entwicklung des Bahnnetzes einsetzen. Der Stadtrat kann jedoch weder in der national organisierten Bahnplanung noch in der kantonal verantworteten Busplanung bzw. im kantonal geführten Bauprogramm Entscheide fällen oder erzwingen. Schon gar nicht, wenn diese angestrebten Entscheidungen den geltenden Planungsgrundlagen und Projektbemühungen der übergeordneten Staatsebenen widersprechen. Der Stadtrat erachtet es daher als nicht zweckmässig, einen separaten Bericht zur Bahnvision Kriens auszuarbeiten. Ein baureifes Projekt DBL, welches von über hundert Planerinnen und Planern während mehrerer Jahre sorgfältig erarbeitet wurde, mit ersten Ideenskizzen zu vergleichen, wäre fachlich falsch und damit nicht seriös.

Der Stadtrat schlägt mit dem aktuell sich in Vernehmlassung befindenden Verkehrsrichtplan dem Einwohnerrat mit Massnahme Nr. öV-147 eine Verbesserung der Anbindung des Stadtkerns Kriens ins Bahnnetz als Auftrag in eine verkehrliche Gesamtsicht einzubetten vor.

Massnahme ÖVB-147 Prüfung Einbindung Kriens ins Bahnnetz bei Realisierung Durchgangsbahnhof Luzern: Im Rahmen des Grossprojekts DBL und der Planung des Neustadttunnels sind Erweiterungsvarianten für eine Einbindung des Stadtkerns Kriens ins nationale Bahnnetz zu prüfen und abzuklären. Die Stadt Kriens setzt sich für diese Prüfung ein.

Aus der dargelegten Begründung beantragt der Stadtrat daher beim Einwohnerrat die Ablehnung der Volksmotion.

Kriens, 21. Mai 2025