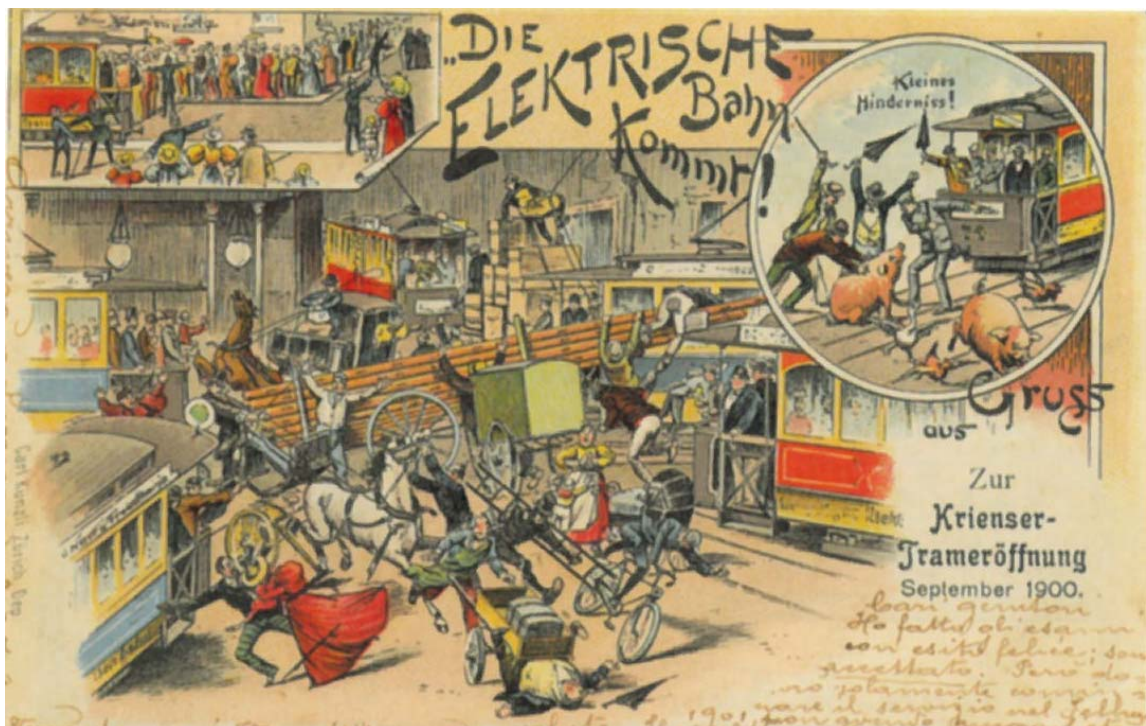


27. Mai 2009

**Nr. 078/09**

## **Planungsbericht**

### **Verkehrerschliessung der Gemeinde Kriens: Planungen und Visionen**



*Ansichtskarte mit Vorstellung eines Verkehrschaos vor 109 Jahren*

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

## **1. Ausgangslage und Überweisung**

Die "Zentralschweiz am Sonntag" berichtete am 16. November 2008, dass ein Tiefbahnhof Luzern für die SBB wieder als ernsthaftes Thema diskutiert werde. Der Gemeinderat Kriens reagierte mit einem Schreiben an den Regierungsrat und bat ihn, dass die Machbarkeit eines Tiefbahnhofs nicht nur als Kopfbahnhof, sondern als Durchgangsbahnhof mit Verlängerung nach Kriens geprüft werden solle. Mit diesem Schreiben und dank dem überraschend starken Medienecho wurde die Diskussion um einen Bahnanschluss von Kriens wieder neu lanciert.

Der vorliegende Planungsbericht zeigt auf, dass das Thema einer möglichen Schienenanbindung des Zentrums von Kriens die Behörden von Kanton und Gemeinde bereits seit langem beschäftigt. Der Bericht beschreibt zudem die aktuellen Planungen für die Verbesserung der Verkehrssituation auf der Hauptachse und mögliche langfristige Visionen.

Im Zusammenhang mit der Berichtserstattung über das Projekt "Tiefbahnhof Luzern" wurden im Einwohnerrat Kriens ein Postulat und zwei Interpellationen eingereicht. An der Sitzung des Einwohnerrates vom 29. Januar 2009 wurde das Postulat "Bründler: Kriens ohne Stau" dem Gemeinderat zur Berichterstattung überwiesen. Der vorliegende Bericht beinhaltet die Beantwortung folgender Vorstösse:

- Postulat Bründler: Kriens ohne Stau (Nr. 031/08, Eingang: 16. Dezember 2008, Überweisung: 29. Januar 2009)
- Postulat Wiget: Schnellbahn Kriens (Nr. 312/00, Eingang: 21. Juni 2000)
- Interpellation Piazza: Nächster Halt, Bahnhof Kriens (Nr. 036/09, Eingang: 29. Januar 2009)
- Interpellation Frey: Finanzierung neuer ÖV-Projekte (Nr. 047/09, Eingang: 18. Februar 2009)



## 2. Schienengebundener Anschluss von Kriens

### 2.1 Abklärungen im Rahmen des Planungsberichts über die S-Bahn Luzern

Der Kanton Luzern hat als Grundlage für die Erarbeitung des Planungsberichts über die S-Bahn Luzern, Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 9. September 2003, eine fundierte Planungsstudie zu den Möglichkeiten einer neuen Bahnerschliessung von Kriens ausarbeiten lassen. Die Ergebnisse der Planungsstudie, die von der Metron Verkehrsplanung AG und der Kronenberg Ingenieure AG erarbeitet wurde, sind in den vorliegenden Planungsbericht eingeflossen. Es sind grundsätzliche Möglichkeiten von Bahnsystemen geprüft und beurteilt sowie die mutmasslichen Kosten ermittelt worden:

#### Variante Vollbahn (wie übrige S-Bahn-Linien)

Als S-Bahn-Variante kommt wegen der bestehenden Bebauung nur eine unterirdische, vorwiegend einspurige Lösung in Frage. Aus Kostengründen und wegen der vergleichsweise geringen Nachfrage ist eine Erschliessung des westlich des Zentrums von Kriens gelegenen Siedlungsgebiete Richtung Obernau mit einer unterirdischen S-Bahn unwirtschaftlich. Von den Stichlinien schneidet die Variante ab Luzern via Trassee Zentralbahn bis Haltestelle Allmend und dann direkt zum Zentrum von Kriens bezüglich Reisezeit und Erschliessung am besten ab. Die gesamten Investitionskosten werden auf 680 Millionen Franken geschätzt. Eine Schleife der Zentralbahn via Kriens Zentrum wurde wegen der Reisezeitverlängerung aus Ob- und Nidwalden negativ beurteilt und kommt heute mit der Realisierung der Tieflegung der Zentralbahn technisch nicht mehr in Frage. Die Variante einer Verlängerung des Tiefbahnhofs wurde damals nicht untersucht, weil dieser noch keine Option war.

#### Variante Agglomerationsbahn mit vereinfachten Standards

Die am besten bewertete Variante benützt ab Luzern Bahnhof das neue Trassee der Zentralbahn bis und mit neuer Station Allmend. Hier zweigt die Strecke unterirdisch ab, steigt einspurig Richtung Autobahn an und fährt dann parallel zur Autobahn bis zur Horwerstrasse. Die Investitionskosten werden auf 320 Millionen Franken veranschlagt, eine Verlängerung ins Gebiet Obernau würde zusätzliche Kosten von rund 300 Millionen Franken verursachen und damit ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

#### Variante Stadtbahn im Strassenraum

In der Studie wird eine doppelspurige Linie von Obernau bis zum Bahnhof Luzern empfohlen. Auf dem Gemeindegebiet von Kriens steht eine Linienführung über die Obernauer- und Luzernerstrasse im Vordergrund. An der Stadtgrenze überquert die Stadtbahn die Obergrundstrasse und mündet in einer 1. Etappe in das nach der Verlegung frei werdende Zentralbahn-Trasse ein. Die Investitionskosten einer Stadtbahnlinie von Luzern nach Kriens Obernau werden auf 260 Millionen Franken veranschlagt.



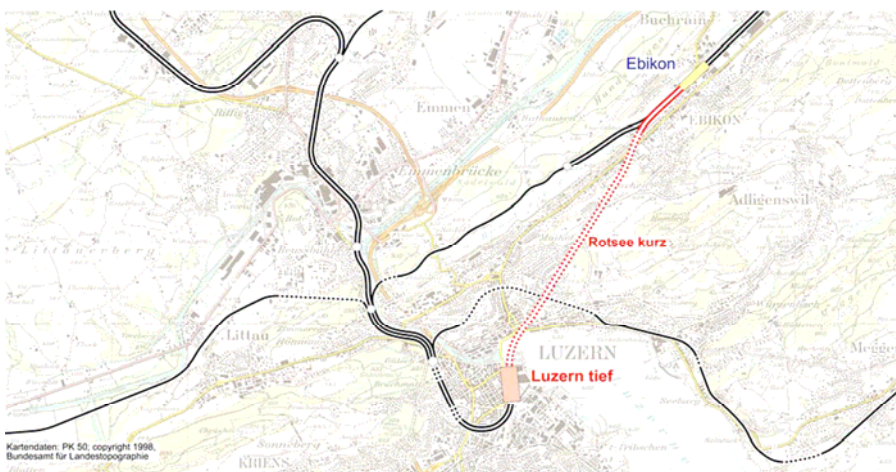


## 2.2 Projekt "Tiefbahnhof Luzern"

Am 16. Januar 2009 haben die SBB AG zusammen mit den zuständigen Departementsvorstehern der Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden sowie der Stadt Luzern wichtige Zwischenergebnisse der laufenden Angebotsplanung S-Bahn Luzern bzw. des Rahmenplans Luzern vorgestellt. Die Partner haben sich darauf geeinigt, dass das Projekt „Tiefbahnhof Luzern“, damals als Variante „Rotsee kurz“ bezeichnet, die zweckmässigste Variante für die Lösung des Kapazitätsproblems in der Bahnhofzufahrt Luzern darstellt. Vorgesehen ist ein doppelspuriger Tunnel ab Ebikon, der das Seebecken in Luzern unterquert und direkt in einen neuen Tiefbahnhof führt. Laut ersten groben Schätzungen belaufen sich die Kosten auf deutlich mehr als 1 Milliarde Franken. Die Planungs- und Realisierungsdauer beträgt mindestens 13 bis 15 Jahre, der Baubeginn kann frühestens 2016 erfolgen.

Der Ausbauschnitt ist unausweichlich, weil die bestehende Bahnhofzufahrt und auch der Raum im Bahnhof Luzern die Leistungsgrenze erreicht haben. Der Bahnhof Luzern zählt mit täglich über 60'000 Bahnreisenden zu den sechs grossen Bahnhöfen der Schweiz. Auf die derzeit nur zweispurige Bahnhofzufahrt führen fünf wichtige Bahnlinien zu, darunter die nationale Nord-Süd-Achse und die Linie Zürich-Zug-Luzern, die schweizweit die drittgrösste Passagierfrequenz und die höchste Steigerungsquote aufweist. Die SBB rechnen bis ins Jahr 2030 mit 40 Prozent mehr Fahrgästen im Bahnhof Luzern.

Der Bau des Tiefbahnhofs Luzern soll grösstenteils im Rahmen von "Bahn 2030" finanziert werden. Für die Finanzierung der restlichen Baukosten kommt auch der Infrastrukturfonds des Bundes (auf Basis des Agglomerationsprogramms Luzern) in Frage. An der Finanzierung werden sich auch die interessierten Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie die Stadt Luzern beteiligen. Zur Bestimmung des Kostenanteils, den der Kanton Luzern zu tragen hat, wird ein Finanzierungsmodell ausgearbeitet. Mit der Vorfinanzierung der weiteren Projekt-schritte will der Kanton Luzern sicherstellen, dass die Planungsarbeiten umgehend in Angriff genommen werden können. Der Sonderkredit, der im Herbst 2009 dem Kantonsparlament zur Genehmigung unterbreitet wird, soll das Vorhaben Tiefbahnhof Luzern möglichst auf den Stand eines Vorprojektes voranbringen. Zwischenergebnisse sind so bereitzustellen, dass sie für den Entscheid über das Finanzierungspaket Bahn 2030, das der Bundesrat spätestens Ende 2010 dem Bundesparlament zu unterbreiten hat, vorliegen und diese Entscheide nachhaltig beeinflussen. Die Vorlage an den Kantonsrat wird eine Vereinbarung mit den SBB enthalten, welche die Verwendung der Gelder für die weitere Projektierung durch die SBB regelt.

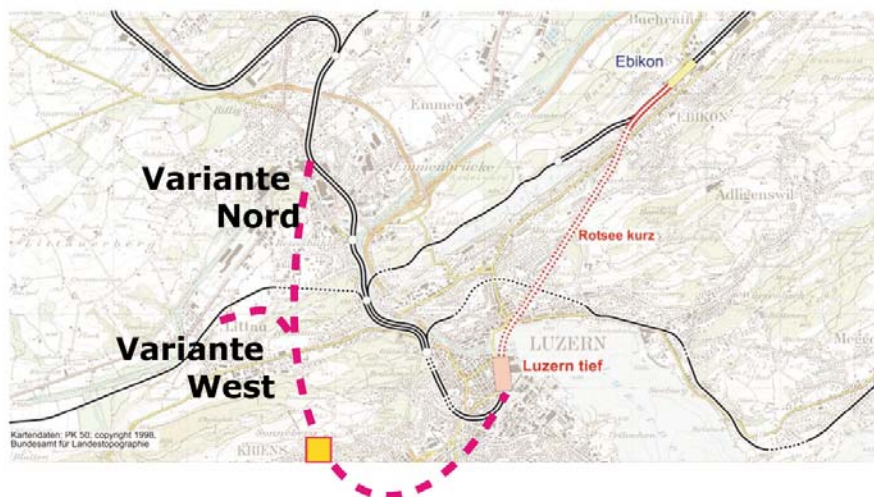


Übersichtskarte Projekt "Tiefbahnhof Luzern"

### 2.3 Ausbaufähigkeit des Tiefbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof

In einer Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) regeln die Partner (SBB und Kantone), dass im Sinn einer langfristigen Option auch der spätere Ausbau des Tiefbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof möglich sein soll. Das Projekt "Tiefbahnhof Luzern" lässt aufwärtskompatibel in einer späteren Phase den Ausbau des Kopfbahnhofs zum Durchgangsbahnhof mit einem Anschlussstunnel Richtung Olten - Basel zu und legt damit den Grundstein für die Bahninfrastruktur nach 2050. Eine Finanzierung im Rahmen von "Bahn 2030" ist kaum möglich, da bereits das Projekt "Tiefbahnhof Luzern" eine sehr grosse finanzpolitische Herausforderung ist. Mit einer direkten Verbindung vom Tiefbahnhof Luzern in Richtung Olten – Basel ergibt sich eine Durchmesserlinie, mit der die Fahrzeit auf der Nord-Süd-Achse um rund eine Viertelstunde verkürzt werden kann. Mit dem Ausbau des Tiefbahnhofs zu einer Durchmesserlinie bieten sich dannzumal nicht nur verkehrliche sondern auch städtebauliche Chancen.

Für den weiteren Ausbau ist neben einem Anschlussstunnel Richtung Olten – Basel auch eine Bahnhofzufahrt aus Westen (Linie von Wolhusen) denkbar. Ob die Linienführung einer solchen Bahnhofzufahrt unter dem Siedlungsgebiet von Kriens durchführen könnte, ist nicht bekannt, da es bisher nicht abgeklärt wurde.



Übersichtskarte mit Ergänzung Bahnhofzufahrt Nord oder West (Vorschlag Gemeinde Kriens)

### 2.4 Schreiben des Gemeinderates an den Regierungsrat des Kantons Luzern

Die Zentralschweiz am Sonntag berichtete am 16. November 2008, dass ein Tiefbahnhof Luzern für die SBB wieder als ernsthaftes Thema diskutiert wird. Mit Schreiben vom 26. November 2008 des Gemeinderates Kriens wurde der Regierungsrat gebeten, dass die Machbarkeit eines Tiefbahnhofs nicht nur als Sackbahnhof, sondern als Durchgangsbahnhof mit Verlängerung nach Kriens geprüft werde. Der Gemeinderat argumentierte, dass ein Quantensprung für die Erschliessung von Kriens nur mit einer Verkehrsvision auf zwei Ebenen erreicht werden könne. Die Realisierungschance eines S-Bahn-Anschlusses nach Kriens werde vergrössert, wenn die Erschliessung der Gemeinde in ein Netz eingebunden werde. Diese Chance biete sich mit einem Durchgangsbahnhof Luzern und einer S-Bahn-Verbindung von Kriens via Luzern nach Ebikon / Zug. Er verglich dabei die Einwohnerzahl von Kriens mit der Bevölkerung der Stadt Zug oder der Kantone Ob- und Nidwalden und verwies auf die hohen Investitionskosten, die nur schon die Steilrampe nach Engelberg ausgelöst habe.

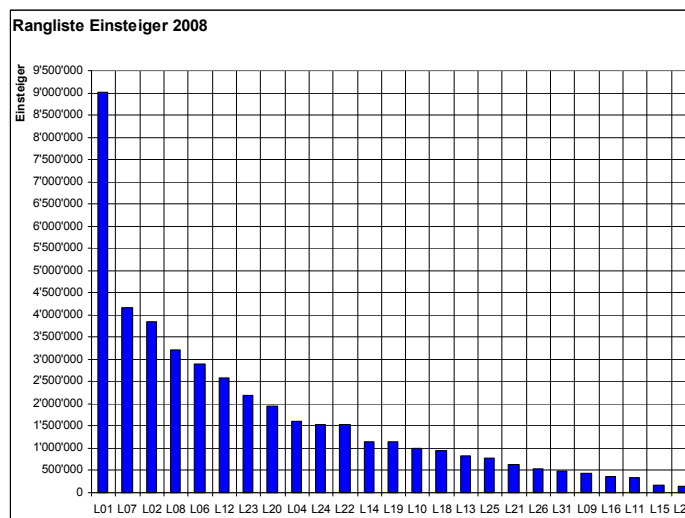
### **2.5 Antwort der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern**

Im Antwortschreiben des vif vom 22. Dezember 2008 verwies der Kantonsingenieur auf die Ausführungen im Planungsbericht S-Bahn Luzern, Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 9. Dezember 2003, betreffend Möglichkeiten einer neuen Bahnerschliessung von Kriens. Wichtige Erkenntnisse waren, dass eine S-Bahn im Siedlungsgebiet von Kriens nur unterirdisch geführt werden könnte und damit sehr teuer wäre. Sie könnte das Gemeindegebiet nur ungenügend erschliessen und die Trolleybuslinie 1 nicht ersetzen. Eine solche Lösung würde hohe Investitions- wie Betriebskosten verursachen, die in keinem verantwortbaren Verhältnis zum Nutzen und zur heutigen oder zukünftigen Nachfrage stehen. Die aus Sicht des vif einzig realistische Option eines Schienenangebots mit Stadtbahn à Niveau wurde in der Agglomeration Luzern nicht weiterverfolgt und sei auch nicht in das aktuelle Agglomerationsprogramm Luzern eingeflossen. Vorgesehen sei hingegen die Weiterentwicklung des Bussystems. Das vif bedauerte, der Gemeinde Kriens keinen "Quantensprung" für die Verkehrserschliessung von Kriens aufzeigen zu können. Der Kanton möchte aber gemeinsam mit Kriens schrittweise die Massnahmen der Agglomerationsprogramms Luzern zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kriens umsetzen und bittet dafür um Unterstützung.



### 3. *Kurzfristige Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Hauptachse*

Die Gemeinde Kriens hat täglich ca. 8'000 Wegpendler und ca. 5'500 Zupendler (Volkszählung 2000). Der Anteil ÖV-Pendler (Modalsplit) beträgt 34%. Der Anteil Langsamverkehr (Radfahrende und Zufussgehende) wird mit 20% geschätzt. Erstaunlich ist, dass das Verkehrsaufkommen auf der Hauptachse bei der Zählstelle Grosshof (Strassenverkehrszählung Nr. 305, Kriens, Grosshof, K4 / Luzern-Malters) seit dem Jahr 2000 konstant ist und der **Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV)** zwischen 23'000 und 24'000 Fahrzeugen liegt. In der gleichen Zeit entwickelten sich die Fahrgastzahlen auf der Buslinie 1 um 33%! Die Linie 1 ist die bestfrequentierte Linie der VBL. Es darf davon ausgegangen werden, dass der grösste Teil des Mobilitätszuwachses in Kriens seit dem Jahr 2000 vom öffentlichen Verkehr aufgefangen werden konnte. Die Nachfrage steigt weiter, das Potenzial dazu ist vorhanden.



#### *Fahrgastfrequenzen VBL im Jahr 2008*

Die Dienststelle vif erarbeitet zur Zeit das Projekt K4 Kriens, Zentrum (exkl.) bis Einmündung Hergiswaldstrasse. In seiner ersten Stellungnahme zum Projekt K4 verlangt der Gemeinderat vom Kanton eine gesamtheitliche Betrachtung der Hauptachsenproblematik vom Grosshof bis zur Hergiswaldstrasse. Ziel ist unter anderem eine konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs mit minimalen Wartezeiten für die Busse bei akzeptablen Wartezeiten für den motorisierten Individualverkehr. Der Gemeinderat verlangt, dass die Massnahmen mit einer EDV-Verkehrssimulation überprüft und visualisiert werden. Pfortnerungen und Lichtsignalanlagen sollen selektiv dort eingesetzt werden, wo sie wirkungsvoll zur Zielerreichung beitragen können. Mit dem Projekt K4 muss es gelingen, die Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit des Bussystems weiter zu verbessern. Der Kanton untersucht mit dem Projekt K4 folgende Massnahmen:

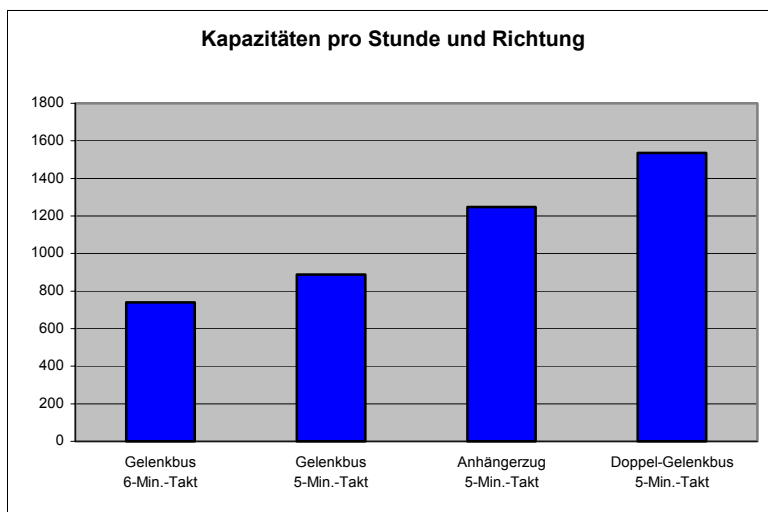
- Dosierung der Zufahrten mit Lichtsignalanlagen
- Zuverlässige Zufahrten der Busse zu und ab den Lichtsignalanlagen mit dynamischer Trasseefreihaltung
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Knoten auf der Obernauerstrasse mit Linksabbiegestreifen
- Planung von Busstreifen nur selektiv wegen fehlendem Platz





*Dynamische Trassefreihaltung für den Doppelgelenk-Trolleybus der VBL*

Mit den heute eingesetzten Doppelgelenkbussen und Anhängerzügen nach Kriens wurde bereits ein wichtiger Schritt für die Angebotsverbesserung gemacht. Der Doppelgelenk-Trolleybus der VBL hat 63 Sitzplätze und 132 Stehplätze (total 195 Plätze). Die Kapazitäten reichen mit Doppelgelenkbus und 5-Minuten-Takt bis 1'550 Personen pro Stunde und Richtung. Die Kapazität ist damit doppelt so hoch als bei einem Gelenkbus und 6-Minuten-Takt.



Die möglichen kurzfristigen Ausbausritte des Busverkehrs beschreibt der Gemeinderat im "Planungsbericht öffentlicher Verkehr in der Gemeinde Kriens".



#### 4. *Mögliche technische Weiterentwicklung der Bussysteme*

Mittelfristig könnte trotz Taktverdichtungen und Einsatz von Doppelgelenkbussen die Transportkapazität wieder knapp werden, wenn weiterhin eine Verlagerung des Mobilitätswachstums auf den öffentlichen Verkehr angestrebt wird. Neue Entwicklungen bei den Trolleybussen zeigen Lösungen mit einer Annäherung der Systemeigenschaften an diejenigen einer Stadtbahn (Fahrzeuginnenlänge, Spurführung). Das **Pneutram** gleicht mit seinem Design einer Strassenbahn. Pneutrams haben den gleichen Flächenbedarf wie eine Strassenbahn (Tram), aber nur eine Schiene für die Spurführung und erfordern damit deutlich geringere Investitionskosten am Trasse. Ein Pneutram ist heute zum Beispiel im italienischen Padua im Einsatz, es hat allerdings mit einem Fassungsvermögen von 200 Plätzen keine höhere Kapazität als ein Doppelgelenkbus.

Interessant ist die Entwicklung eines Autotrams an einem Institut in Dresden. Dieses Fahrzeug braucht überhaupt keine Schiene mehr. Sensoren erkennen die gängigen Fahrbahnmarkierungen und helfen so dem Fahrer exakt die Spur zu halten. Mit dieser Technik lassen sich Züge mit einer Länge von bis zu 56 m bilden, die etwa 300 Fahrgäste befördern können. Das Transportsystem verbindet damit die hohe Transportkapazität von Strassenbahnen mit der Flexibilität von Stadtbussen.



*Pneutram in Padua sowie technisches System der Spurführung mit Schiene*



*Entwicklung Autotram in Dresden sowie technisches System der Spurführung mit Sensoren*

## 5. Langfristige Entwicklung des ÖV-Angebots auf der Hauptachse

Ein Quantensprung in der Erschliessung von Kriens mit dem öffentlichen Verkehrsmittel kann wahrscheinlich nur mit einer Verkehrsvision auf zwei Ebenen erreicht werden. Als Alternative zu einer tiefgelegten Bahn bietet sich ein **Peplemover** auf einem Trassee über der Strasse an. Der aus dem Englischen übernommene Sammelbegriff Peplemover (wörtlich: Personenbeförderer) bezeichnet meist schienengebundene und in der Regel automatisch verkehrende Verkehrsmittel für Strecken, wie man sie hauptsächlich auf Flughäfen und Messen findet. Die nötige Energie und Intelligenz befindet sich im Fahrzeug. Während der gesamten Fahrt wird das Fahrzeug selbständig gesteuert, geführt und kontrolliert. Ein Vorteil besteht darin, dass Peplemover leichte Tragkonstruktionen benötigen, wie man sie von Vergnügungsparks kennt (im Gegensatz zu den massiven Tragkonstruktionen der Wuppertaler Schwebbahn). Die Industrie entwickelt Systeme, die sich nicht nur als touristische Attraktionen sondern auch für den städtischen öffentlichen Nahverkehr eignen könnten. Mit einer dichten Folge von Kabinen ist es möglich, hohe Beförderungskapazitäten pro Stunde und Richtung zu erreichen. Wer weiss: Vielleicht verbindet dereinst ein Peplemover die Stadt Luzern mit dem Zentrum von Kriens und dem Obernau sowie als Abzweiger die Talstation der Pilatusbahn.



*Peplemover (auch Coaster genannt) als Tourismusattraktion: Tschuggen Express in Arosa*

## **6. Beantwortung politische Vorstösse**

### **6.1 Postulat Bründler: " Kriens ohne Stau " Nr. 032/08 (Eingang 16. Dezember 2008, zuständiges Departement: Baudepartement)**

Mit der Genehmigung des Planungsberichts des Regierungsrates an den Grossen Rat über die S-Bahn Luzern hat das Kantonsparlament entschieden, dass Kriens nicht mit einer S-Bahn an die Zentralbahn angeschlossen wird. Im Planungsbericht wird begründet, dass die Varianten S-Bahn und Agglomerationsbahn die Gemeinde Kriens nur ungenügend erschliessen und die Trolleybuslinie Nr. 1 nicht ersetzen können. Sie erfordern sowohl hohe Investitions- wie auch Betriebskosten, die in keinem verantwortbaren Verhältnis zum Nutzen und zur heutigen und zukünftigen Nachfrage stehen. Der Kanton will sich deshalb dafür einsetzen, dass die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (Trolleybus oder Stadtbahn) auf der Kantonsstrasse in Kriens durch den übrigen Verkehr möglichst wenig behindert werden. Verbesserungen können mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem Bauprogramm der Kantonsstrasse rasch ergriffen werden. Die Option einer späteren Stadtbahnlösung nach Kriens ist offen zu halten.

Der Gemeinderat hat bei der Dienststelle vif nachgefragt, ob zu einem späteren Zeitpunkt (nach Inbetriebnahme der Tieflegung Zentralbahn) eine Verzweigung aus dem Allmendtunnel noch realisiert werden könnte. Das vif gab zur Antwort, dass dies im Prinzip möglich, aber technisch und betrieblich nicht unproblematisch wäre, da der Allmendtunnel im Grundwasser liege und ein Umbau eines im Betrieb stehenden Tunnels einige Probleme verursachen würde.

Zudem erkundigte sich der Gemeinderat beim vif, ob es bei einem Anschluss von Kriens mit einem Normalspurgleis (z.B. Strecke Wolhusen – Malters – Kriens – Luzern) technisch möglich ist, vom Allmendtunnel bis zum Bahnhof Luzern ein Vierschienengleis (Meterspur und Normalspur) zu realisieren. Der zuständige Projektleiter des vif antwortete, dass der Einbau eines Vierschienengleises nicht möglich sei, dass aber das westliche Gleis auf Seite Kriens auf der gesamten Länge der tiefgelegten Zentralbahn (das heisst vom Bahnhof Luzern bis Mattenhof) als Dreischienengleis geplant und der Einbau vorgesehen sei, was den gleichen Zweck erfülle. Da die SBB und die Zentralbahn dieselbe Fahrdrabtspannung verwenden, können ab Bahnhof Luzern mindestens bis zur Haltestelle Mattenhof ohne zusätzlichen Aufwendungen am Projekt nach Inbetriebnahme der Tieflegung und des Tunnels Hubelmatt auch elektrische normalspurige Triebfahrzeuge fahren.

#### Folgerung des Gemeinderates

Der Kantonsrat (damals Grosser Rat) hat entschieden, keine S-Bahn-Verbindung von Kriens in das tiefgelegte Trasse der Zentralbahn zu realisieren. Die Bauarbeiten für die Tieflegung Zentralbahn wurden inzwischen gestartet, ohne dass eine Option für einen späteren Anschluss an Kriens vorgesehen ist. Obwohl technisch auch später noch möglich (unter erschwerten betrieblichen Umständen), erachtet es der Gemeinderat als unrealistisch, dass Kriens je mit einer S-Bahn-Verbindung an die Zentralbahn angeschlossen werden wird. Das Ausscheiden einer Planungszone, wie es das Postulat verlangt, ist deshalb nicht vorgesehen. Der Gemeinderat will sich mit seinem Lobbying dafür einsetzen, dass bei einem Ausbau des Tiefbahnhofs Luzern die Anliegen der Gemeinde Kriens berücksichtigt werden.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

**6.2 Postulat Wiget: " Schnellbahn Kriens " Nr. 312/00  
(Eingang 21. Juni 2000, zuständiges Departement: Baudepartement)**

Die im Postulat gemachten Anregungen wurden bereits mit der Auslösung der Planungsstudie "Neue Bahnerschliessung von Kriens" im Jahre 2003 erledigt. Weitere Ausführungen zu den Forderungen des Postulats sind mit dem vorliegenden Planungsbericht beschrieben.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

**6.3 Interpellation Piazza: "Nächster Halt, Bahnhof Kriens" Nr. 036/09  
(Eingang 29. Januar 2009, zuständiges Departement: Baudepartement)**

Die Interpellation Piazza "Nächster Halt, Bahnhof Kriens" wird wie folgt beantwortet:

**1. Wie interpretiert der Gemeinderat die Antwort des Regierungsrates auf den oben erwähnten Brief?**

Die Gesamtverkehrscoordination der Dienststelle vif hat mit Schreiben vom 22. Dezember 2008 dem Gemeinderat geantwortet. Die Antwort ist im Bericht des Postulats Bründler zusammengefasst. Sie beschreibt die Absicht des Kantons, mit kurzfristigen Massnahmen schrittweise Verbesserungen der Verkehrssituation in Kriens zu erreichen, was der Gemeinderat sehr begrüsst. Der Gemeinderat bedauert, dass das vif auf visionäre Ansätze einer langfristigen Verbesserung im Moment noch zurückhaltend reagiert.

**2. Welche Massnahmen hat der Regierungsrat angekündigt, um den wichtigen und dringenden verkehrspolitischen Anliegen der Gemeinde Kriens im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof entgegen zu kommen?**

Das Schreiben des vif enthält keine klare Antwort zur Vision einer Verlängerung des Tiefbahnhofs bis Kriens. Die Absicht der Ausbaufähigkeit des Tiefbahnhofs wurde möglicherweise erst später aufgrund der Anregung der Gemeinde Kriens in die Diskussion und die Papiere aufgenommen.

**3. Was unternimmt der Gemeinderat in eigener Kompetenz im Hinblick auf die planerischen und organisatorischen Massnahmen, um zu gegebener Zeit in den Genuss der Mitberücksichtigung von Kriens im Projekt Tiefbahnhof zu kommen?**

Der Gemeinderat könnte sich vorstellen, in Absprache mit dem Kantons und im Sinne einer "Vorfinanzierung" eine Studie in Auftrag zu geben, welche die Potenziale von S-Bahn-Haltestellen im Zentrum von Kriens und im Obernau im Zusammenhang mit einer Netzverbindung via Tiefbahnhof aufzeigt. Im Rahmen der Planungsstudie S-Bahn Luzern wurden nur Varianten von Stichlinien Kriens – Bahnhof Luzern via Trassee Zentralbahn geprüft. Eine neue Studie zur Erschliessung von Kriens ist dann sinnvoll, wenn das Projekt "Tiefbahnhof Luzern" eine politische Akzeptanz und Realisierungschance hat und der nächste Ausbauschnitt des Tiefbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof ange-dacht werden sollte.



4. ***Wie stellst sich der Gemeinderat zur Idee, eine Arbeitsgruppe zu gründen, in welcher z.B. der Krienser Gemeinderat, Krienser Kantons- und Bundesparlamentarier, Verkehrs-Experten, Vertreter der SBB sowie Vertreter des Kantons Luzern aus den Krienser "Visionen" konkrete Projekte realisieren?***

Für das Projekt "Tiefbahnhof Luzern" wird von einer Planungs- und Realisierungsdauer von 12 bis 15 Jahren ausgegangen. Der Ausbausritt zu einem Durchgangsbahnhof dürfte erst in einem Zeitraum von 20 bis 40 Jahren realistisch werden. Es wäre deshalb unverhältnismässig, heute eine Arbeitsgruppe für die Krienser Vision zu gründen. Der Gemeinderat erachtet es als eine zukünftige Daueraufgabe, mit gezieltem Lobbying auf seine Anliegen aufmerksam zu machen und darauf hinzuwirken, dass bei der Planung des Ausbaus ein Anschluss von Kriens mitberücksichtigt wird.

- 6.4 ***Interpellation Frey: "Finanzierung neuer ÖV-Projekte" Nr. 047/09 (Eingang 18. Februar 2009, zuständiges Departement: Baudepartement)***

Die Interpellation Frey "Finanzierung neuer ÖV-Projekte" wird wie folgt beantwortet:

1. ***Von welchen Kostenschätzungen muss bei einer unterirdischen respektive oberirdischen Erschliessung von Kriens mit einem schienengebundenen Transportmittel ausgehen?***

In der Planungsstudie Kriens im Rahmen des Planungsberichts über die S-Bahn Luzern wurden für einen unterirdischen S-Bahn-Anschluss bis Kriens Zentrum Investitionskosten von 680 Millionen Franken berechnet. Gerechnet wurde eine Stichlinie Kriens Zentrum bis Bahnhof Luzern via Trasse Zentralbahn. Die Kosten einer Verlängerung des Tiefbahnhofs bis Kriens wurden bisher nicht gerechnet, es ist aber von Kosten in einer ähnlichen Grössenordnung für den Abschnitt bis Kriens auszugehen. Der Ausbausritt Tiefbahnhof mit Anschlussstunnel bis Littau oder Rothenburg via Kriens dürfte weit über einer Milliarde Franken kosten. Die Investitionskosten einer oberirdischen Stadtbahnlinie von Luzern bis nach Kriens Obernau wurden auf 260 Millionen Franken veranschlagt.

2. ***Wurde das Bedürfnis nach einer effizienten ÖV-Erschliessung von Kriens offiziell Kanton und Bund gegenüber ausgesprochen und dort deponiert?***

Das Schreiben des Gemeinderates Kriens vom 26. November 2008 ging an den Regierungsrat des Kantons Luzern und an die SBB. Entscheidend wird das zukünftige Lobbying von Kriens sein, wenn es darum geht, den Tiefbahnhof planerisch in ein Netz einzubinden. Der Gemeinderat ist zudem in engem Kontakt mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons betreffend schrittweiser Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Kriens.

3. ***Bestehen Zusagen, Absichtserklärungen von Seiten des Kantons und des Bundes, eine Erschliessung von Kriens mitzufinanzieren?***

Die Kantone Luzern, Nidwalden, Obwalden, die Stadt Luzern und die SBB definieren zur Zeit in ihrer Absichtserklärung zum Projekt "Tiefbahnhof Luzern" mögliche Finanzierungsmodelle. Da ein späterer Ausbausritt des Tiefbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof nur als Möglichkeit beschrieben ist, gibt es dafür auch noch keine Finanzierungsmodelle.

Im Agglomerationsprogramm Luzern ist der Abschnitt Kantonsstrasse K4 Kriens, Zentrum mit 3.0 Mio. Franken Investitionskosten als Massnahme der B-Liste (Realisierung frühestens in vier Jahren) aufgeführt. Eine höhere Priorität hat der Abschnitt Kantonsstrasse K4 Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse mit einem Investitionsvolumen von 4.0 Mio. Franken, der als Massnahme auf der A-Liste innerhalb vier Jahre realisiert werden soll. Der Bund hat im Dezember 2008 das Agglomerationsprogramm Luzern genehmigt und beteiligt sich an den Investitionskosten mit einem Anteil von 35%. Da es sich bei der Luzernerstrasse und der Obernauerstrasse um Kantonsstrassen handelt, werden die verbleibenden Investitionskosten vom Kanton finanziert.

**4. *Bestehen Chancen, dass der Kanton respektiv der Bund ein solches Projekt mitfinanzieren?***

Das Projekt "Tiefbahnhof Luzern" kann nur von Bund, SBB und Kantonen realisiert werden. Der Kanton versucht deshalb sicherzustellen, dass dieses Projekt in die Planung zu "Bahn 2030" aufgenommen wird und als Teil des Agglomerationsprogramms Luzern im Infrastrukturfonds des Bundes bleibt. Das gleiche gilt für einen allfälligen Ausbauschnitt des Tiefbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof, der wohl erst im Rahmen einer Finanzierung für die Bahninfrastruktur 2050 realisiert werden könnte. Wichtig ist, dass eine Streckenführung Fern- und Regionalverkehr aufnehmen kann, damit der Bund hohe finanzielle Anteile leistet. Zur Bestimmung des Kostenanteils, den der Kanton Luzern zu tragen hat, wird ein Finanzierungsmodell ausgearbeitet. Eine Gemeinde kann ein solches Projekt nicht realisieren.

**5. *Mit welchen Kosten müsste die Gemeinde rechnen?***

Grundsätzlich werden die Infrastrukturkosten des öffentlichen Fern- und Regionalverkehrs von Bund, SBB und Kantonen getragen. Die Stadt Luzern beteiligt sich allerdings an den Investitionskosten der Tieflegung Zentralbahn und will sich offenbar auch beim Projekt Tiefbahnhof Luzern beteiligen. Die Stadt Luzern will ihren ÖV-Fonds mit jährlich 5 Mio. Franken weiter aufbauen, da eine Vorfinanzierung des zentralen Bahnprojekts durch die Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden sowie durch die Luzerner Gemeinden (inkl. Stadt Luzern) unabdingbar sein wird. Welche Kosten einem allfälligen Ausbauschnitt des Tiefbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof mit Anschluss von Kriens auf die Gemeinde Kriens zukommen, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht gesagt werden.

**6. *Ist der Gemeinderat bereit, mittels eines angelegten ÖV-Fonds jährlich eine bestimmte Summe anzusparen, damit diese Grossinvestition im Falle einer Realisierung auch finanziert werden kann?***

Diese Frage ist zum heutigen Zeitpunkt verfrüht. Kriens muss seine Ressourcen in den nächsten Jahren für die kurzfristigen Verbesserungen der Verkehrssituation einsetzen. Die Frage müsste dann diskutiert werden, wenn tatsächlich eine Absicht besteht, den Tiefbahnhof Luzern zu einem Durchgangsbahnhof mit Anschluss von Kriens auszubauen.

## **7. Schlussfolgerungen des Gemeinderates und weiteres Vorgehen**

Mit dem Planungsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat über die S-Bahn Luzern vom 9. Dezember 2003 wurde entschieden, dass Kriens keinen S-Bahn-Anschluss in den Bahnhof Luzern via Trassee Zentralbahn erhält. Der Gemeinderat ist der Meinung, dass sich die Kosten einer unterirdischen Stichlinie auch zukünftig kaum rechtfertigen lassen, obwohl ein späterer Anschluss an die tiefgelegte Zentralbahn technisch unter erschwerten Bedingungen noch möglich wäre. Kriens profitiert zudem bereits heute von der Tieferlegung der Zentralbahn: Die S-Bahn-Haltestelle Mattenhof wird noch attraktiver dank kürzerer Fahrzeit bis Bahnhof Luzern. Das neue freie Trassee der Zentralbahn kann umgestaltet werden für eine Langsamverkehrsachse.

Die Chance auf einen S-Bahn-Anschluss wird vergrössert, wenn die Erschliessung der Gemeinde in ein Netz eingebunden werden kann und die Linienführung einer langfristigen Bahnhofzufahrt West oder Nord in den Tiefbahnhof Luzern über Kriens führt. Ob es je dazu kommt, hängt von folgenden Planungen und Entscheidungen ab:

1. Das Projekt "Tiefbahnhof Luzern" als unterirdische Bahnhofzufahrt von Zürich – Zug - Ebikon kann finanziert und realisiert werden.
2. Der weitere Ausbau des Tiefbahnhofs Luzern zu einem Durchgangsbahnhof mit einer neuen Bahnhofzufahrt aus Nord oder West entspricht der Nachfrage und kann finanziert und realisiert werden.
3. Die Linienführung eines solchen Ausbauschnittes mit Bahnhofzufahrt aus Nord oder West wird über Kriens geführt.

Die Vision eines S-Bahn-Anschlusses an das Zentrum von Kriens und an das Obernau hängt an einem dünnen Faden. Trotzdem ist der Gemeinderat der Meinung, dass es sich lohnt, dafür zu lobbyieren. In der Hauptstudie zum Verkehrsrichtplan Region Luzern vom März 1998 wird die Tieflegung der Zentralbahn vom Mattenhof bis zum Bahnhof Luzern nur als Vision aufgeführt, heute nur 11 Jahre später wird sie realisiert. Gerade im Zusammenhang mit Verkehrsinvestitionen fehlt in unserer Region oft der Glaube an Visionen. Es braucht Geduld bis etwas konkret wird.

Eine Bahnhofzufahrt in den Tiefbahnhof mit einer Linienführung und einer Haltestelle in Kriens für den Fern- und Regionalverkehr wird die Feinerschliessung des öffentlichen Verkehrs auf der Hauptachse entlasten aber nie ersetzen können.

Der Gemeinderat wird sich deshalb mit folgenden Prioritäten für eine Verbesserung der Verkehrssituation auf der Hauptachse in Kriens einsetzen:

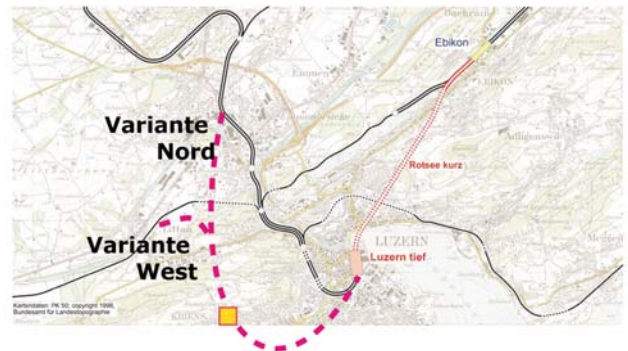
1. Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme auf der Hauptachse mit Busbevorzugung durch enge Zusammenarbeit und Unterstützung des Kantons beim Projekt K4 Kriens, Zentrum (exkl.) – Einmündung Hergiswaldstrasse und anschliessend beim Projekt K4 Zentrum.
2. Schrittweiser Ausbau des Bussystems auf der Hauptachse beim Angebot (Tangentiaallinien) und bei den Transportmitteln mit noch mehr Doppelgelenk-Trolleybussen und später eventuell spurgeführten Systemen (z.B. Pneutram oder Autotram), falls damit eine höhere Kapazität erreicht werden kann.
3. Lobbying für eine langfristige Bahnhofzufahrt Nord oder West in den Tiefbahnhof mit einer Linienführung und Haltestelle in Kriens.
4. Weiterverfolgung der Entwicklung von Peoplemover-Systemen und Abklärung, wie weit sich diese langfristige Vision für den öffentlichen Nahverkehr eignen könnte.

**Fazit:**

*Wichtig sind die kurz- und mittelfristigen Massnahmen für die Verbesserung der Verkehrssituation von Kriens.....*



*.....ohne die langfristigen Visionen aus dem Auge zu verlieren.*



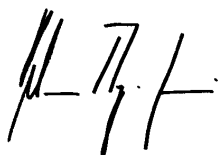


## **8. Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, vom vorliegenden Planungsbericht: Verkehrser-schliessung der Gemeinde Kriens: Planungen und Visionen gemäss § 26 Abs. 1 lit. d der Ge-meindeordnung vom 13. September 1007 Kenntnis zu nehmen.

Berichterstattung durch Gemeindeammann Matthias Senn.

Gemeinderat Kriens



Helene Meyer-Jenni  
Gemeindepräsidentin



Guido Solari  
Gemeindeschreiber

---

***Beschlussestext zu Bericht***

***Nr. 078/09***

---

Der Einwohnerrat der Gemeinde Kriens

nimmt in Anwendung von § 26 Abs. 1 lit. d der Gemeindeordnung vom 13. September 2007  
den Bericht Nr. 078/09 des Gemeinderates Kriens vom 27. Mai 2009 über

***Planungsbericht***

***Verkehrerschliessung der Gemeinde Kriens:  
Planungen und Visionen***

zur Kenntnis.

Kriens, 25. Juni 2009

Einwohnerrat Kriens

Bruno Bienz  
Präsident

Guido Solari  
Schreiber