

**Anfrage Zängerle Pius namens der VBK über den geplanten Bahnhof Luzern Nord (Nr. 32).****Eröffnet: 10. September 2007 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antwort Regierungsrat:**

Zu Frage 1: Die wichtigsten Gründe, die zu einer Abklärung des Bahnhofs Luzern Nord führen, sind die folgenden:

- **Kundennutzen:** Mit einem Bahnhof Luzern Nord sind zusätzliche Fahrplanoptionen möglich, ohne die bestehende, bereits jetzt an der Kapazitätsgrenze stehende Bahnhofzufahrt Luzern zu belasten. Gleichzeitig werden Fahrzeiten verkürzt und damit die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem Strassenverkehr erhöht.
- **Raumplanung:** Umsteigefreie Verbindung zwischen den beiden Hauptentwicklungsachsen Sursee und Rontal sowie der Lage des Bahnhofs Luzern Nord in einer Region mit fünf der insgesamt 18 Entwicklungsschwerpunkte des kantonalen Richtplans. Ein solcher verkehrspolitischer zusätzlicher Schwerpunkt mit einem Bahnhof Luzern Nord kann zudem die Bestrebungen für die Schaffung einer starken Stadtregion unterstützen.
- **Verkehrspolitik:** Die Kapazität auf dem Schienennetz ist erreicht und zudem wird der strassengebundene öffentliche Verkehr immer mehr behindert. Die Stausituationen akzentuieren sich rund um den heutigen Bahnhof Luzern. Der Bahnhof Luzern Nord kann dazu beitragen, dass der Verkehrsdruck im Zentrum der Stadt Luzern gemindert werden kann.
- **Finanzen:** Die knappen finanziellen Mittel erfordern wirtschaftlich optimierte Lösungen.
- **Planung:** Die von den SBB und dem Kanton Luzern bearbeitete mittel- bis langfristige Angebotsplanung auf dem Schienennetz ist per Ende 2007 mit vorläufigen Ergebnissen und weiteren Aufträgen für eine Vertiefung (wir haben am 19. Dezember 2007 darüber informiert) abgeschlossen. Die Option eines Bahnhofs Luzern Nord hat auch in diese übergeordnete Gesamtbetrachtungen einzufließen.

Wir haben aus diesen Gründen im Frühjahr 2007 im Sinn einer umfassenden Planung die Idee eines Bahnhofs Luzern Nord aufgegriffen.

Zu Frage 2: Der kantonale Richtplan wird zurzeit überarbeitet. Die Ergebnisse der Planungen „Luzern Nord“ fliessen in die laufenden Arbeiten ein. Ein Bahnhof Luzern Nord hat – je nach Ausprägung – Einfluss auf das Projekt zur Umgestaltung des Seetalplatzes. Gerade deswegen wurden zusätzliche Abklärungen ausgelöst: Die verbesserte Erschliessung mit der Bahn eröffnet für die Siedlungsentwicklung neue Chancen. Wir werden Ihrem Rat auf Ende 2008 eine Botschaft für einen Projektierungskredit unterbreiten, welche die integrale Planung der gesamten Achse K 13 von der Sprengi über den Seetalplatz bis zum Kasernenplatz beinhaltet. Die Optimierung des Seetalplatzes wird also zügig weitergeführt und durch die neuen Erkenntnisse nicht beeinträchtigt, sondern viel mehr befruchtet.

Der Einsatz interner und externer Ressourcen bei der Mehrheit der Schlüsselprojekte wird weder in finanzieller noch in personeller Hinsicht verändert. Einzig beim Variantenvergleich bei der Planung zur 3. Ausbau-Etappe der S-Bahn Luzern wird eine Variante zusätzlich betrachtet (insgesamt vier Varianten). Die zur Abklärung notwendigen Ressourcen stellt hauptsächlich die SBB zur Verfügung.

Zu Frage 3: Die beiden Projekte Doppelspur-Ausbau und Tieflegung Zentralbahn sowie Doppelspur-Ausbau am Rotsee werden durch unsere Grundlagenerarbeitungen nicht gefährdet. Einerseits sind die Notwendigkeit und gerade auch der Nutzen beim Zentralbahn-Ausbau

unbestritten und können kaum in Verbindung zu den Abklärungen zum Bahnhof Luzern Nord gebracht werden und andererseits setzt ein Bahnhof Luzern Nord den Doppelspur-Ausbau am Rotsee ohnehin voraus.

Zu Frage 4: Die beiden Projekte Doppelspur-Ausbau am Rotsee und der Ausbau Bahnhofzufahrt Luzern sind im Agglomerationsprogramm Luzern enthalten. Die zusätzliche Variantenstudie führte zu keiner grundsätzlichen Änderung unserer Strategie. Diese Abklärungen sind notwendig und es wäre nicht verständlich, wenn wir die Idee eines Bahnhofs Luzern Nord mit der Begründung abgetan hätten, dass das Projekt nicht im Agglomerationsprogramm enthalten sei. Entscheidend ist, dass wir einen kundennutzenorientierten wirtschaftlich optimalen öffentlichen Verkehr wollen. Zu diesem Ziel führen verschiedene Wege und eine mögliche Massnahme könnte ein zukünftiger Bahnhof Luzern Nord sein.

Zu Frage 5: Der Bundesrat hat von der Vernehmlassung der Gesamtschau FinöV zur weiteren Entwicklung der Eisenbahngrossprojekte (ZEB) und zum Finanzbedarf der NEAT Kenntnis genommen. Er beantragt dem Parlament, die Bahninfrastruktur für 5.2 Milliarden Franken weiter zu entwickeln. Das ursprünglich erwartete FinöV-Investitionsvolumen von 30.5 Milliarden Franken wird sich um eine Milliarde Franken erhöhen. Mit einem Planungskredit von 40 Millionen Franken sollen zudem die Grundlagen für die Realisierung der von den Kantonen geforderten Erweiterungsoptionen geschaffen werden. Das UVEK bereitet so schnell als möglich eine Zusatzbotschaft (ZEB2) ans Parlament vor. Der Doppelspur-Ausbau am Rotsee besitzt übergeordnete Bedeutung und soll vom Bund im Rahmen von ZEB im Zeitraum ab 2015 realisiert werden. Wir haben deutlich Signale von den verantwortlichen Stellen erhalten, dass der Doppelspurausbau in das ZEB aufgenommen wird, auch weil dieser Ausbau von übergeordneter verkehrlicher Bedeutung ist. Falls die Massnahme trotzdem keine Aufnahme in die Gesamtschau FinöV findet (Vorlage Herbst 2008 im Bundesparlament), wird sie in das Agglomerationsprogramm des Kantons Luzern aufgenommen. Wir werden auch zukünftig die Interessen des Kantons Luzern – ebenfalls in Zusammenarbeit mit weiteren interessierten Kantonen – mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln wahren und dazu die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier der Zentralschweiz einmal mehr auffordern, sich weiterhin dafür einzusetzen. Dieses Vorgehen hat sich bewährt.

Zu Frage 6: Der Einbezug des Bahnhofs Emmenbrücke in die Variantendiskussion ist wie erwähnt kein Strategiewechsel, bleiben doch die Ziele dieselben. Zuerst müssen nun die Ergebnisse des Variantenvergleichs abgewartet werden. Das dringendste und nicht bestrittene Projekt Doppelspur-Ausbau am Rotsee wird in seinen Grundzügen auf jeden Fall beibehalten. Angesichts des vom Bund vorgegebenen knappen Terminprogramms konnten wir keine Vernehmlassung vor der Abgabe der Ergänzungen zum Agglomerationsprogramm Luzern Ende 2007 durchführen. Die Abklärungen der SBB werden eine Variante empfehlen und diese wird dann im Rahmen der Anhörung zum revidierten kantonalen Richtplan anfangs 2008 in die Vernehmlassung gehen. Wir werden die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates rechtzeitig über alle wichtigen Ergebnisse und Zwischenschritte bei diesem Projekt und in anderen wichtigen Bereichen informieren, zumal Ihr Rat im Rahmen der Richtplanung diese Strategien und in der Folge die sich darauf abstützenden Projekte zu beschliessen hat.

Luzern, 8. Januar 2008 / RRB-Nr. 28