

**A 358****A 360****A 361****Anfrage Dissler Josef und Mit. über den Stand der Planung der Bahninfrastruktur in Luzern (A 358)****Eröffnet: 26. Januar 2009 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Anfrage Steinhauser Margrit und Mit. über die Situation in der Verkehrspolitik des Kantons nach dem Bundesratsbeschluss vom 19. Dezember und der Debatte ZEB im Parlament (A 360)****Eröffnet: 26. Januar 2009 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Anfrage Steinhauser Margrit und Mit. über die Situation in der Bahnhoffrage, Konzept Tiefbahnhof (A 361)****Eröffnet: 26. Januar 2009 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antwort Regierungsrat:**

*Wir beantworten die Anfragen A 358 von Josef Dissler sowie A 360 und A 361 von Margrit Steinhauser zum Ausbau der Bahninfrastruktur in Luzern gemeinsam, da alle drei einen Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm und ZEB II resp. Bahn 2030 haben. Wir fassen den heute uns bekannten Stand der Arbeiten allgemein zusammen; allerdings sind uns in diesem frühen Stadium der Abklärungen wichtige Fakten nicht bekannt, zumal zahlreiche Antworten von Entscheiden der Bundesinstanzen und der SBB abhängen. Wir können deshalb heute solche Fragen auch noch nicht beantworten. Wir werden unsere Haltung zur Variante „Rotsee kurz“ in unserer Stellungnahme, die wir im Rahmen der Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm an den Bund ausarbeiten, detailliert darlegen. Die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates werden wir laufend über den Stand der Abklärungen informieren und Ihrem Rat auch rechtzeitig eine Vorlage unterbreiten, in der das weitere Vorgehen aufgezeigt wird, wie wir das in unserer Antwort auf die Motion M 247 Josef Dissler und Mit. dargestellt haben.*

1. Der Regierungsrat hat am 18. Dezember 2007 den Ergänzungsbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern verabschiedet und anschliessend den Bundesbehörden eingereicht. Vorgegangen war eine kurze Vernehmlassung bei den Partnern und in der VBK. Die Massnahmenpakete M8, Schienenausbauten am Rotsee und M9, Bahnhofzufahrt Luzern bilden die zentralen Massnahmen für den Ausbau der normalspurigen Bahninfrastruktur im Raum Luzern. Als Variante ist die direkte Zufahrt von Ebikon nach Luzern aufgeführt – die heute aktuelle Variante „Rotsee kurz“. Es wird ausgeführt, dass es sich dabei um eine übergeordnete Aufgabe handelt, die vom Bund und den SBB im Rahmen des Projekts ZEB zu bearbeiten sei. Auf regionaler Ebene seien Planungsarbeiten zur Bahnhofzufahrt Luzern zusammen mit den SBB im Gange.

2. In der Botschaft zur Gesamtschau FinöV des Bundesrates vom 17. Oktober 2007 sind die Erweiterungsoptionen EO3 „Beschleunigung Luzern – Zürich, ohne Zimmerberg-Basistunnel II“ und EO4, „Beschleunigung Luzern – Zürich, mit Zimmerberg-Basistunnel II“

enthalten. Beide Erweiterungsoptionen enthalten den Doppelspurausbau am Rotsee, nicht aber den Ausbau der Bahnhofzufahrt Luzern. Die Erweiterungsoptionen sind mit ZEB I nicht finanziert. Die Prioritäten und die Finanzierung von zusätzlichen Massnahmen sollen in einer nächsten Botschaft ZEB II geregelt werden. Das eidgenössische Parlament stimmte der Botschaft im 2008 zu und verlangt vom Bundesrat, dass ihm die Botschaft ZEB II bis 2010 vorzulegen sei. Im Dezember 2008 hat der Bundesrat die Eckwerte für den weiteren Ausbau des Bahnnetzes festgelegt. Für die nun „Bahn 2030“ genannte Botschaft will er demnach zwei Varianten ausarbeiten. Eine erste Variante sieht einen Ausbau des Schienennetzes für rund 21 Milliarden Franken vor, die zweite Variante soll mit nur 12 Milliarden Franken auskommen. Die Investitionen sollen voraussichtlich ab 2017 fliessen.

3. Am 19. Dezember 2008 hat das Bundesamt für Raumentwicklung ARE das Vernehmlassungsverfahren zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr eröffnet. Die Vernehmlassungsfrist läuft bis am 17. April 2009. Gemäss Botschaftsentwurf unterstützt der Bund die Massnahmen der A-Liste von 2011-2014 des Agglomerationsprogramms Luzern im Umfang von 131 Millionen Franken mit 35 Prozent bzw. mit 46 Millionen Franken (Preisstand 2005, exkl. MWSt.). Insgesamt beurteilen wir die Bewertung und die resultierende Unterstützung des Bundes als korrekt. In die B-Liste bzw. die Finanzierungsetappe 2015-2018 hat der Bund auch den Doppelspurausbau am Rotsee aufgenommen und 50 Prozent der Kosten dem Agglomerationsverkehr zugerechnet. Er anerkennt somit Kosten von 82 Millionen Franken, an die er einen Anteil von 35 Prozent bzw. 29 Millionen Franken leisten will. Angesichts des durch den Bund vorgegebenen Terminprogramms und der weitgehenden Übereinstimmung bei der Beurteilung der Massnahmen der A-Liste zwischen Bund und Agglomeration Luzern sehen wir im Rahmen der Vernehmlassung folgendes Vorgehen: Wir entwerfen eine Stellungnahme, die wir bei den Beteiligten in eine Vernehmlassung geben und auch der VBK unterbreiten. Anschliessend wird die definitive Stellungnahme durch den Regierungsrat anfangs April 2009 verabschiedet.

4. Am 16. Januar 2009 haben die SBB zusammen mit den zuständigen Departementsvorstehern der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie der Stadt Luzern der Öffentlichkeit wichtige Zwischenergebnisse der laufenden Angebotsplanungen S-Bahn bzw. des Rahmenplans Luzern vorgestellt. Die Partner haben sich darauf geeinigt, dass die Variante „Rotsee kurz“ die zweckmässigste Variante für die Lösung des Kapazitätsproblems in der Bahnhofzufahrt Luzern darstellt. Vorgesehen ist ein doppelspuriger Tunnel ab Ebikon, welcher das Seebecken in Luzern unterquert und direkt in einen neuen Tiefbahnhof führt. Das Fahrplanangebot im Regional- und Fernverkehr Luzern – Zug – Zürich kann damit ausgebaut und die Fahrzeiten um 4 Minuten reduziert werden. Auf den übrigen Bahnlinien über die bestehende Bahnhofzufahrt Luzern kann das Angebot dank der Verlegung der Züge Richtung Zürich auf das neue Trasse ebenfalls weiter ausgebaut werden. Ebenso muss die Zentralbahn nicht aus der Haupthalle des Bahnhofes verlegt werden. Der bisher angestrebte, etappierte Ausbau der Zufahrt Bahnhof Luzern wäre insgesamt deutlich teurer und bietet Nachteile gegenüber der Variante „Rotsee kurz“: Kein Fahrzeitgewinn, schwierige Realisierung im Stadtzentrum unter Betrieb, Umbau des gesamten Gleisvorfeldes, keine aufwärtskompatible Lösung. Die Kosten des Projektes „Rotsee kurz“ liegen deutlich über 1 Milliarde Franken und die Planungs- und Realisierungsdauer beträgt mindestens 12 – 15 Jahre. Im Sinne einer langfristigen Option ist auch der spätere Ausbau des Tiefbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof möglich.

5. Die Realisierung der Lösung „Rotsee kurz“ ist nur in Zusammenarbeit mit dem Bund und den SBB möglich. Vom Bund wird eine massgebliche finanzielle Beteiligung erwartet. Zusammen mit den SBB wollen wir nun die Planungsarbeiten vertiefen und das Projekt aufarbeiten. Wichtige Punkte sind die Verfeinerung der Kostenberechnung, die Optimierung von Kosten und Nutzen sowie das Erarbeiten einer Finanzierungslösung. Der Regierungsrat ist gewillt, diese Arbeiten als absolut prioritäres Projekt zu unterstützen und die erforderlichen Planungskredite zu sprechen. Es gilt jetzt, die guten Rahmenbedingungen im Jahr 2009 zu nutzen. Die konkreten Arbeitsschritte werden wir in Absprache mit den zuständigen Bundes-

ämtern für Verkehr BAV und Raumentwicklung ARE, den SBB sowie unseren zentralschweizerischen Partnern in den nächsten Wochen festlegen. Im Gespräch mit dem ARE ist auch zu klären, in welcher Form die B-Liste des Agglomerationsprogramms Luzern angepasst werden soll.

6. Der Kanton Luzern hat am 5. Juli 2007 die Öffentlichkeit über die Absicht orientiert, einen Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke und eine direkte Bahnverbindung ins Rontal zu prüfen. Die Abklärungen haben ergeben, dass die SBB keinen Bedarf für Fernverkehrsverbindungen über die neue Schleife sehen und mit den heutigen Schnellzügen auch nicht in Emmenbrücke halten wollen. In der Folge wurde die Aufwertung des Bahnhofs Emmenbrücke zu einem wichtigen regionalen Umsteigeknoten und die einspurige Schienenverbindung ins Rontal als langfristige Massnahme in den Ergänzungsbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern aufgenommen. Die Zweckmässigkeit der Option einer Schlaufenverbindung mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Bahnhof Emmenbrücke (Notwendigkeit eines 3. Gleises) ist im Hinblick auf das Projekt „Rotsee kurz“ zu überprüfen.

Luzern, 10. Februar 2009 / RRB-Nr. 160