



---

**Kantonsrat**

Sitzung vom: 27. Juni 2011, vormittags

Protokoll-Nr. 281

Nr. 281

Anfrage Langenegger Josef und Mit. über den Stand des Vorprojektes für den Tiefbahnhof Luzern (A 744). Schriftliche Beantwortung

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 8. November 2010 eröffnete Anfrage von Josef Langenegger über den Stand des Vorprojektes für den Tiefbahnhof Luzern lautet wie folgt:

"Die Stimmberechtigten des Kantons Luzern haben in der Volksabstimmung vom 29. November 2009 dem Sonderkredit von 20 Millionen Franken für ein Vorprojekt für den Tiefbahnhof Luzern zugestimmt. Ihr Rat hat an seiner Sitzung vom 14. September 2009 den Sonderkredit mit 118 zu 0 Stimmen angenommen.

In einem ersten Schritt wurden die „Grundlagen für das Vorprojekt“ erarbeitet. Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement hat am 17. Februar 2011 zusammen mit Behördenvertretern der Kantone Obwalden und Nidwalden sowie der Stadt Luzern und der SBB über die neusten Erkenntnisse informiert.

*Zu Frage 1: Wie viel von den 20 Millionen Franken sind bis dato aufgebraucht?*

Für die Ausarbeitung der Grundlagen für das Vorprojekt wurden rund 2,6 Millionen Franken verwendet.

*Zu Frage 2: Was wurde bisher untersucht? Wo wurden die verwendeten Mittel eingesetzt?*

Im Rahmen der Ausarbeitung der Grundlagen für ein Vorprojekt wurden von der SBB zusammen mit einem Planerteam umfangreiche Untersuchungen angestellt. Es liegen heute substantielle Ergebnisse zur künftigen Gestaltung des Bahnhofes mit seiner unterirdischen Zufahrt und zur Linienführung vor. Aufgezeigt sind eine betrieblich funktionierende Lösung sowie deren technische Machbarkeit. Unter anderem wurden Sondierungen im Bahnhofgebiet und im Seebecken durchgeführt und ausgewertet.

Weiter wurden die zwei Berichte Angebotsvergleich und Grobbewertung der Ausbauvarianten erstellt. Der erste zeigt im Rahmen eines Angebotsvergleiches, dass das öV-Angebot auf der Schiene im Raum Luzern schlechter ist als in vergleichbaren Regionen der Schweiz. Der zweite untermauert mittels einer Kosten-Nutzen-Analyse die Erkenntnis der SBB, dass der Tiefbahnhof die beste Lösung darstellt.

*Zu Frage 3: Wie ist der allgemeine Stand des Vorprojektes?*

Die nächste Phase mit der Projektierung wird Mitte 2011 gestartet und dauert bis Ende 2012.

*Zu Frage 4: Wie ist der Stand der Verhandlungen mit den Partnern?*

Die Leitung des Projektes Tiefbahnhof Luzern liegt bei der Politstrategischen Führung Agglomerationsprogramm Luzern. Die Politstrategische Führung steht unter dem Präsidium des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes des Kantons Luzern und ist zusammengesetzt aus Regierungsvertretern der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden, des Stadtrates Luzern, des Verbandes Luzerner Gemeinden, des Gemeindeverbandes Luzern Plus, des Verkehrsverbundes Luzern und der SBB. In der Gesamtprojektleitung arbeiten die Kantonsingenieure von Luzern, Obwalden und Nidwalden, der Stadtgenieur Luzern, sowie Vertreter der SBB und des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes mit. Das Projekt Tiefbahnhof Luzern ist in die sechs Teilprojekte „Markt, Angebot und Rollmaterial“, „Infrastruktur“, „Finanzierung“, „Kommuni-

kation und Lobbying“, „Verkehr und Umfeld“ und „Gesetzgebung“ gegliedert. Im Teilprojekt Finanzierung arbeiten Mitarbeiter der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden, sowie der Stadt Luzern, des Verbandes Luzerner Gemeinden und der SBB mit.

Die Kriterien und Grundlagen für einen Kostenteiler zwischen den Partnern werden durch einen externen, neutralen Gutachter ausgearbeitet.

*Zu Frage 5: Gibt es schon erste Erkenntnisse in Bezug auf die Realisierbarkeit und deren Kosten?*

Der Tiefbahnhof Luzern mit unterirdischer Zufahrt ab Ebikon und der Querung des Seebeckens ist technisch machbar. Die Linienführung der Zufahrt und die Lage des Tiefbahnhofes wurden aufgezeigt.

Die neue Strecke wird kurz nach dem Bahnhof Ebikon vom bestehenden Trasse abzweigen und durch einen doppelspurigen Tunnel mit Querung des Seebeckens in den neuen Tiefbahnhof geführt. Im Bereich des Seebeckens wird das Bahntrasse auf vier Gleise aufgeweitet und direkt 14 Meter unter den heutigen Gleisen 8 bis 14 in den Bahnhof eingeführt. Dazu muss ein Teil des bestehenden Parkhauses abgebrochen werden.

Die Kosten für das Projekt Tiefbahnhof liegen deutlich über 1 Milliarde Franken. Die Ermittlung der Kosten wird im Vorprojekt erarbeitet. Das Vorprojekt wird Ende 2012 vorliegen.

*Zu Frage 6: Ist aus heutiger Sicht die Realisation eines Durchgangsbahnhofes bereits in der ersten Phase realistisch?*

Die Realisierung eines Durchgangsbahnhofes ist aus technischer Sicht möglich, aber aus finanziellen Gründen nicht nötig und zweckmässig. Der Kopfbahnhof schafft genügend neue Kapazitäten, um das Angebot nach allen Richtungen markant auszubauen. Die Realisierung des Durchgangsbahnhofes ist noch nicht notwendig.

*Zu Frage 7: Wie schätzt der Regierungsrat die Chancen im Zusammenhang mit Bahn 2030 ein?*

Anlässlich seiner Medienkonferenz vom 20. Januar 2011 zur langfristigen Finanzierung der Bahn-Infrastruktur hat das Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zur langfristigen Entwicklung des Angebotes und der Infrastruktur angekündigt, das dann in einzelnen Ausbausritten realisiert werden soll. Die Finanzierung der Ausbausritte wird dem Parlament alle vier bis acht Jahre vorgelegt. Im ersten Teilpaket ist für Luzern offenbar der Halbstundentakt nach Bern vorgesehen. Weitere Angaben zum Gesamtkonzept werden bei der Eröffnung der Vernehmlassung zur Vorlage Bahn 2030 im Frühjahr 2011 bekannt.

Die Chancen im Zusammenhang mit Bahn 2030 sind intakt. Der Bund hat erkannt, dass der Tiefbahnhof die richtige Lösung für die Probleme auf der Schiene im Raum Luzern darstellt. Mit den umfangreichen Abklärungen, der Ausarbeitung des Vorprojektes und der Bereitschaft für eine substantielle Mitfinanzierung schafft sich die Zentralschweiz eine gute Ausgangslage.

Wir werden uns in der Vernehmlassung zu Bahn 2030 im Frühling 2011 vehement für das Projekt Tiefbahnhof Luzern einsetzen und dabei auf die erarbeiteten Grundlagen zurückgreifen können.

Die SBB haben zudem die Weiterentwicklung des Bahnknotens Luzern in einem Rahmenplan fundiert untersucht. Der Rahmenplan beschreibt das langfristige Konzept des Bahnverkehrssystemes im Einflussgebiet von Luzern. Es wurden die heutigen Verhältnisse analysiert sowie der Nutzen und die Wirkung der beiden Varianten „Ausbau der stehenden Zufahrt“ und „Tiefbahnhof Luzern“ untersucht. Die Lösung Tiefbahnhof ging als Bestlösung aus dem Variantenvergleich hervor. Der Rahmenplan Luzern wurde von der Konzernleitung SBB im Herbst 2010 genehmigt.

*Zu den Fragen 8 und 9: Welches sind die nächsten Schritte? Wie sieht der zu erwartende Terminplan aus?*

Bis Ende 2012 werden das Vorprojekt und die Voruntersuchung der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgearbeitet. Der Kostenteiler und die notwendigen Gesetzesanpassungen werden vorbereitet. Weiter wird am Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofes gearbeitet. Es wird aufgezeigt wie das öV-System 2030 funktionieren soll und welchen Nutzen es bringt.

Alle Aktivitäten werden weiterhin durch eine kontinuierliche breite Öffentlichkeitsarbeit begleitet und unterstützt. Diese Arbeiten sind mit den Lobbyings der Parlamentarier abgestimmt."

Josef Langegger ist enttäuscht über die Antwort betreffend den Stand der Diskussion mit den Partnern. Wolle man, dass das Projekt mit dem Bund eine höhere Priorität erhalte, dann sei hervorzuheben, dass es dabei um eine Entlastung des Knotens Luzern gehe und um die Anbindung an das Streckennetz. Dazu sei es wichtig, dass man als geeinte Zentralschweiz auftrete. Dafür brauche es verbindliche Zusagen der Partner. Er bitte die Regierung, die notwendigen Schritte einzuleiten. Er sei aber teilweise mit der Antwort zufrieden.

Michael Töngi weist darauf hin, dass man mit dem Kredit einen grossen Schritt gemacht habe. Man brauche nicht nur ein Commitment der Partner, sondern einen rechtsverbindlichen Finanzierungsvorschlag. Das Beispiel von Zürich zeige, dass es matchentscheidend sei, wenn man eine klare Finanzierung aufzeigen könne. Es reiche nicht aus, dass man sage, man wolle über 50 Jahre abschreiben. Man brauche ein klares Finanzierungskonzept und verbindliche Beschlüsse.

Pius Zänglerle erläutert, das Projekt Tiefbahnhof sei auch in Bern angekommen, an der Spitze der SBB, beim UVEK und bei der neuen Departementsvorsteherin Doris Leuthard. Noch nicht angekommen sei es beim Gesamtbundesrat und beim Parlament. Dafür müsse noch viel getan werden. Der neue Departementsvorsteher müsse das Projekt zu seinem persönlichen Anliegen machen. Der Tiefbahnhof müsse Teil des Agglomerationsprogramms zweite Generation werden, damit die Realisierung ab 2017 erlebbar werde. Es brauche bald einen Folgeauftrag, damit nach Fertigstellung des Vorprojekts Ende 2020 der Faden nicht reisse. Die Diskussion über die Finanzierung des auf Luzern anfallenden Teils von 500 Millionen Franken müsse bald beginnen.

Trudi Lötscher sagt, man müsse sich über die Finanzierung nun sofort klar werden. Das Projekt habe mehr Gewicht, wenn Luzern wisse, wie man es finanzieren könne.

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Max Pfister ist einverstanden mit vielen Voten, präzisiert aber, dass bei diesem Projekt absolute Einigung in der Zentralschweiz bestehe. Man sei nun am Erarbeiten des Vorprojekts, und Teil davon sei auch eine Zahl, wie viel der Tiefbahnhof kosten solle. Luzern wolle, dass die Mitfinanzierung, welche in einen Topf bezahlt werden müsse, für den Tiefbahnhof verwendet wird. Dem Bund sei es im Moment egal, wer bezahle, wie viel die Gemeinden bezahlten oder welche Kantone mitfinanzierten. Man sei jetzt daran, das Projekt weiterzuführen und den zweiten grossen Auftrag zu vergeben. Es sei aber ein Konkurrenzprojekt für andere Regionen. So weit wie Luzern, wo man eine Mitfinanzierung anbiete, sei aber kein anderer Kanton.

Der Anfragende ist mit der Antwort des Regierendes teilweise zufrieden.