

**Motion Dissler Josef und Mit. über einen Planungsbericht zum Ausbau der Bahninfrastruktur in Luzern (M 247)****Eröffnet: 24. Juni 2008 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antrag Regierungsrat:** Erheblicherklärung**Begründung:**

In der Botschaft zur Gesamtschau FinöV des Bundesrats 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.

Am 16. Januar 2009 haben die SBB zusammen mit den zuständigen Departementsvorstehern der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie der Stadt Luzern der Öffentlichkeit die 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 ebenfalls weiter ausgebaut werden dank der Verlegung der Züge Richtung Zürich auf das neue Trasse. 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 und keine aufwärts kompatible Lösung. Die Kosten des Projekts „Rotsee kurz“ liegen deutlich über 1 Milliarde Franken und die Planungs- und Realisierungsdauer beträgt mindestens 12 bis 15 Jahre. Im Sinn einer langfristigen Option ist auch der spätere Ausbau des Tiefbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof möglich.

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. Es gilt jetzt, die guten Rahmenbedingungen im Jahr 2009 zu nutzen. Die konkreten Arbeitsschritte werden wir in Absprache mit den zuständigen Bundesämtern für Verkehr BAV und Raumentwicklung ARE,

den SBB sowie unseren zentralschweizerischen Partnern in den nächsten Wochen festlegen. Im Gespräch mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE ist auch zu klären, in welcher Form das Agglomerationsprogramm Luzern angepasst werden soll. Das Projekt ist von zentraler Bedeutung für die Erschliessung von Luzern und hat auch entsprechend hohen Nutzen und finanzielle Belastungen. Wir werden in einer Vorlage an Ihren Rat darlegen, wie dieses Projekt ausgestaltet und an die Hand genommen wird. Diese Vorlage kann in Form eines Planungsberichts oder z.B. bereits in einem Projektierungskredit erfolgen. Allerdings ist dies nicht in der vorgegebenen Frist möglich, zumal zuerst mit unseren Partnern des Bundes und der SBB die Einzelheiten zu regeln sind. Zeitliche Aussagen sind daher in diesem frühen Stadium noch nicht möglich. Wir werden aber die Verkehrs- und Baukommission Ihres Rates laufend über den Stand der Arbeiten orientieren. Die Motion ist im Sinne dieser Ausführungen erheblich zu erklären.

Luzern, 10. Februar 2009 / RRB-Nr. 161