

## **Motion über ein Gesetz über die Mit- und Vorfinanzierung des Tiefbahnhofes**

eröffnet am 1. Dezember 2009

Dem Regierungsrat wird der Auftrag erteilt, umgehend die Arbeiten für ein Gesetz über die Mit- und Vorfinanzierung des Projektes Tiefbahnhof Luzern an die Hand zu nehmen. Dieses soll spätestens Anfang 2011 für die Volksabstimmung vorliegen, damit dieser Beschluss für die Erarbeitung der definitiven Bundesvorlage Bahn 2030 berücksichtigt wird.

Begründung:

1. Das Luzernervolk hat am 29. November 2009 dem Planungskredit für ein Vorprojekt des Tiefbahnhofes Luzern in der Höhe von 20 Millionen Franken deutlich zugestimmt. Dies ist lediglich ein erster Schritt, wie auch in der entsprechenden Botschaft B 111 dargelegt.
2. Der Regierungsrat hat wiederholt, auch in der Abstimmungsbroschüre, bekräftigt, dass der Kanton Luzern gewillt sei, sich finanziell am Projekt zu beteiligen. Es wurde ein Anteil von einem Drittel genannt. Die Lage auf dem Finanzmarkt kann kein Kriterium sein, ob der Tiefbahnhof mit- und vorfinanziert wird. Allenfalls wie dies geschieht; ob zum Beispiel Eigenkapital veräussert wird, was aber andererseits Ertragsausfälle verursacht.
3. Die Kosten des Tiefbahnhofes liegen deutlich über 1 Milliarde Franken, nach einer kürzlich im Zusammenhang mit dem Positionspapier der Zentralschweizer Regierungskonferenz genannten Zahl sogar 1,5 Milliarden Franken. Die Genauigkeit der Kostenschätzung in einem Vorprojekt beträgt +/- 20 Prozent, bei geschätzten Kosten von beispielsweise 1,25 Milliarden Franken also zwischen 1,0 und 1,5 Milliarden Franken. Der Finanzbedarf wird demnach in der Grössenordnung von 500 Millionen Franken liegen, bei einem ungünstigeren Kostenteiler Bund/Kanton, zum Beispiel 50 Prozent Fernverkehr/50 Prozent Regionalverkehr wie bei der Doppelspur Rotsee vorgesehen, noch mehr. Massiv höher, nämlich bis 1,5 Milliarden Franken wären bereitzustellen, wenn gemäss Botschaft B 111 mit dem Bau bereits 2016 begonnen werden sollte. Dies weil der Tiefbahnhof Luzern gemäss CEO der SBB, Andreas Meyer, in der nationalen Prioritätenliste weit hinten figuriert (Veranstaltung AWG in Gettnau vom 17. November 2009). Mit anderen Worten würden Bundesmittel erst sehr spät fliessen – falls der Tiefbahnhof in Bahn 2030 aufgenommen wird. Ein Zeithorizont von 2030 bis 2040 ist angesichts der Finanzknappheit nicht unrealistisch.

4. Der Bund wird im Sommer 2010 den Entwurf der Botschaft Bahn 2030 in die Vernehmlassung geben. Vorgesehen sind eine Variante für 12 Milliarden Franken und eine für 21 Milliarden Franken. Agglomerationsprojekte, die teilweise dem Regionalverkehr dienen, werden nur in der zweiten Variante Aufnahme finden, und dies mit Beteiligung der Kantone. Damit die Chancen für die Aufnahme des Tiefbahnhofs in das Vorhaben Bahn 2030 erhöht werden beziehungsweise überhaupt bestehen, ist eine verbindliche Zusage einer Mitfinanzierung in der Höhe von mindestens 500 Millionen Franken unabdingbar. Nach Bern ist ein Signal zu geben, dass der Kanton Luzern gewillt ist, kräftig mitzufinanzieren. Andere Kantone haben entsprechende Signale gesetzt, zum Beispiel Zug, der einen Vorfinanzierungsbetrag von 400 Millionen Franken beschlossen hat, oder Zürich, das mit einigen 100 Millionen Franken die Durchmesserlinie vor- und mitfinanziert. Der verbindliche Beschluss muss bis 2011 gefasst sein. Die Mittel werden selbstverständlich erst mit der Aufnahme des Tiefbahnhofs in Bahn 2030 fliessen.
5. Aus den obigen Punkten geht hervor, dass die Randbedingungen wesentlich konkreter vorliegen, als in der Botschaft B 111 und in der Antwort zum Postulat P 500 dargestellt wird. Der Regierungsrat wird beauftragt, umgehend einen Entwurf für eine Botschaft für die Vernehmlassung zu erarbeiten. Diese soll verschiedene Szenarien und Varianten betreffend Höhe und Zeitpunkt des Finanzbedarfs enthalten. Auch eine zweckgebundene Steuererhöhung ist nicht auszuschliessen.

*Beeler Gehrler Silvana* namens der SP-Fraktion