

**Postulat Hermetschweiler Rolf und Mit. über eine ergebnisoffene Studie über die Verkehrsflüsse im öffentlichen Verkehr (P 588). Eröffnet am: 26.01.2010 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antrag Regierungsrat:** Ablehnung**Begründung:**

Das Strassen- und das Schienenverkehrssystem ist an verschiedenen Stellen im Raum Luzern bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet. Massnahmen für Leistungssteigerungen sind im neuen kantonalen Richtplan und im Agglomerationsprogramm Luzern aufgezeigt. Angestrebt wird dabei, einen grösseren Teil der Mobilität durch den leistungsfähigen öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Das Schienenverkehrssystem besitzt sowohl für den Regionalverkehr bzw. die S-Bahn als auch für den Fernverkehr mit den schnellen Verbindungen zu den benachbarten Zentren eine hohe Bedeutung. Ebenfalls von Bedeutung ist der Bahngüterverkehr.

Bis 2030 muss mit einer Zunahme der Bahnverkehrsnachfrage von mindestens 40 Prozent gerechnet werden; auf einzelnen Linien wird eine Zunahme von bis zu einer Verdoppelung erwartet. Mit dem heutigen Bahnsystem, das in seinen Grundzügen aus dem Beginn des letzten Jahrhunderts stammt und heute ausgelastet ist, kann die zukünftige Nachfrage nicht bewältigt werden. Es braucht substanzielle Ausbauten.

Die vom Kanton Luzern in Auftrag gegebene Studie der Firma Ecoplan von 2010 über einen Angebotsvergleich zwischen verschiedenen Agglomerationen weist nach, dass die Zentralschweiz in den letzten 20 Jahren von keinen Ausbausritten beim öffentlichen Schienenverkehr profitieren konnte. Der Rückstand auf die grossen und mittleren Städte ist beträchtlich. Es besteht ein grosser Nachholbedarf, der im Rahmen von Bahn 2030 gedeckt werden muss. Wir fordern, dass im Zusammenhang mit Bahn 2030 in Luzern die Infrastruktur so ausgebaut wird, dass ein dem schweizerischen Standard entsprechendes Angebot gefahren werden kann.

Die zweite vom Kanton Luzern in Auftrag gegebene Studie von Ecoplan über eine Grobbeurteilung verschiedener Ausbauvarianten zeigt, dass die Lösung für eine bessere Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses im Raum Luzern der Tiefbahnhof ist. Aus der Kosten-Nutzen-Betrachtung geht der Durchgangsbahnhof als beste Lösung hervor. Der Kopfbahnhof ist ein erster grosser Schritt. Damit kann das benötigte Angebot von morgen (2030) abgedeckt werden. Mit vergleichsweise bescheidenen weiteren Aufwendungen kann mit der Ergänzung zum Durchgangsbahnhof die Infrastruktur geschaffen werden, die die Kapazität für das Angebot von übermorgen (2050) bereitstellen kann. Die Lösung Tiefbahnhof ist also ein mutiger, zukunftsweisender und aufwärtskompatibler Schritt. Dieser stellt die Weiche in die einzige richtige Lösung für die nächsten 100 bis 150 Jahre!

Andere Varianten, die sich an der bestehenden Infrastruktur orientieren, sind mindestens gleich teuer wie der Tiefbahnhof, bringen jedoch nur einen Bruchteil und einen nur ungenügenden Nutzen. Die Untersuchungen der SBB zeigen auf, dass bei einem ergänzten Ausbau am Rotsee das Angebot nur bescheiden und nicht ausreichend ausgebaut werden könnte. Es würde damit nur ein teures Flickwerk eingeleitet.

In dem in einem Zeitraum von fünf Jahren und entsprechend sorgfältig ausgearbeiteten Rahmenplan Luzern weisen die SBB nach, dass für die Lösung der Mobilitätsprobleme im Raum Luzern nur die Tiefzufahrt die Probleme löst. Die Planungsarbeiten sind damit abgeschlossen. Mit dem Tiefbahnhof können die bestehenden und anerkannten Engpässe (Einspur am Rotsee, Doppelspur Zufahrt Luzern, Weichenkopf Gleisfeld Bahnhof und die Anzahl Perrons des Bahnhofs) beseitigt werden und eine langfristige, zukunftsweisende und ausbaufähige Lösung realisiert werden. Zum Beispiel können die langjährigen Betriebseinschränkungen für den Umbau des Weichenkopfs vermieden werden. Dank Durchmesserlinien können die Fahrzeiten im grossen Stil reduziert und der Bahnbetrieb rationalisiert werden. Dabei bringt die Verkürzung der Fahrzeit nach Zürich, vor allem im Zusammenhang mit dem Zimmerbergtunnel II, einen grossen Nutzen.

Jeder Ausbau der Infrastruktur im Raum Luzern erfordert umfangreiche Tunnelanlagen. Dies ist bereits heute der Fall und jeder Ausbau ist mit neuen Tunnels verbunden. Die Lösung Tiefbahnhof Luzern stellt dabei eine kurze und direkte Linienführung dar.

Zusammenfassend halten wir fest, dass der Entscheid für einen Tiefbahnhof Luzern umfassend abgestützt ist. Das Fundament besteht aus zahlreichen sorgfältig ausgearbeiteten Studien mit Berichten und Plänen. Die offenen Fragen sind umfassend und gründlich abgeklärt und beantwortet worden. Weitere Studien sind heute nicht sinnvoll. Die begrenzten Mittel sollen vielmehr für die Entwicklung des Projekts Tiefbahnhof Luzern verwendet werden. Sofern sich allerdings weitere Fragen stellen sollten, werden wir auch diese sorgfältig und unvoreingenommen durch Fachleute überprüfen lassen und gestützt darauf die entsprechenden Schlüsse ziehen.

Das Postulat ist in diesem Sinne abzulehnen.