

Volksabstimmung vom **24. Februar 2008**

Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden





Hörzeitschrift für lesebehinderte Bürgerinnen und Bürger

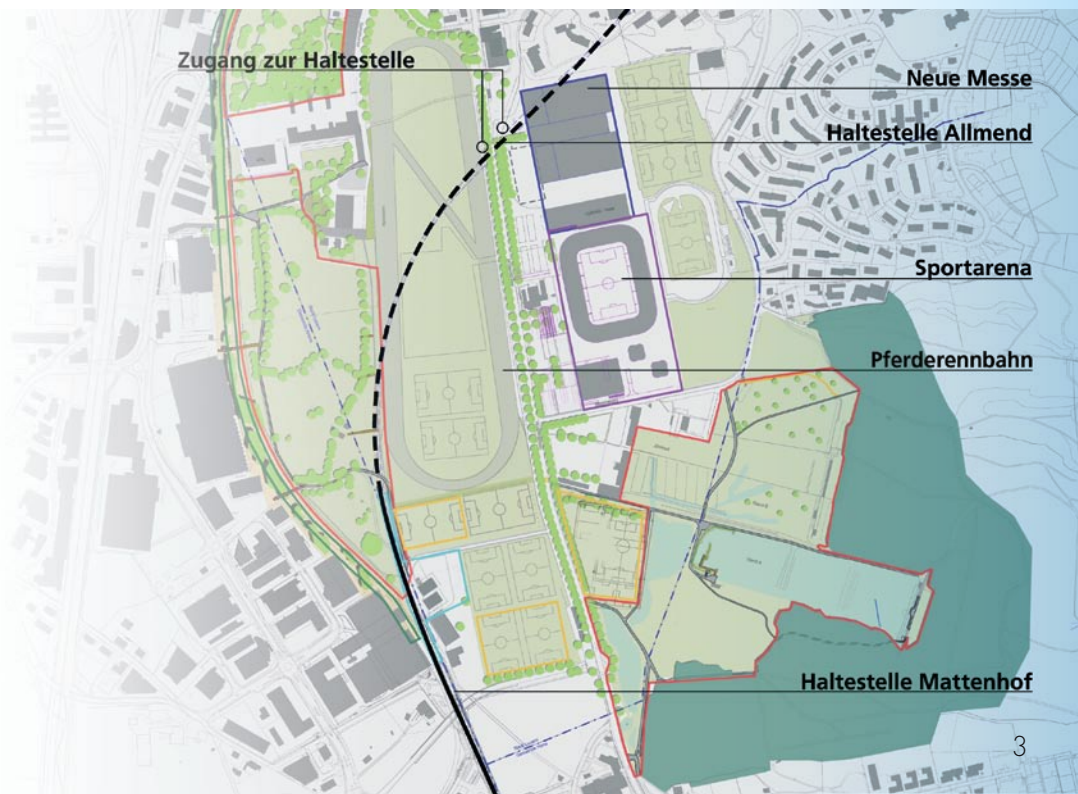
Für blinde, sehbehinderte oder sonst lesebehinderte Bürgerinnen und Bürger bietet der Kanton Luzern den Bericht des Regierungsrates zu den Abstimmungsvorlagen kostenlos als Hörzeitschrift an. Diese wird in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Bibliothek für Blinde und Sehbehinderte SBS im Daisy-Format produziert und auf einer CD verschickt. Bücher und Zeitschriften im Daisy-Format können auf speziellen Daisy-Playern, aber auch auf dem Computer oder auf allen MP3-fähigen CD-Playern abgespielt werden. Zusätzlich werden die Daisy-Dateien auf den Abstimmungsseiten des Kantons im Internet bereitgestellt: siehe www.lu.ch/jsd_abstimmungen_2008. Wenn Sie blind, sehbehindert oder lesebehindert sind und die Berichte des Regierungsrates an die Stimmberechtigten zu den Abstimmungsvorlagen in Zukunft als Daisy-Hörzeitschrift erhalten möchten, können Sie diese direkt bei der SBS abonnieren. Bitte melden Sie sich unter medienverlag@sbszh.ch oder 043 333 32 32.

Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden



Der Kanton Luzern will zusammen mit dem Bund, den Kantonen Nidwalden und Obwalden und der Stadt Luzern die Zentralbahn namentlich zwischen Luzern und Hergiswil ausbauen. Ein doppel-spuriger Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Allmend, die neue Station Allmend und der Gleisusbau in Hergiswil bilden die Herzstücke des Projekts, mit dem der Süden der Agglomeration Luzern zu einer leistungsfähigen S-Bahn kommen soll. Das Gesamtprojekt kostet 250 Millionen Franken (Preisstand 2005); auf den Kanton Luzern entfallen 68,3 Millionen Franken. Der Grosse Rat beschloss den Kredit mit 90 gegen 13 Stimmen. Die SVP-Fraktion bemängelte den Kostenverteilungsschlüssel zwischen den beteiligten Partnern und das Risiko steigender Baukosten für den Tunnel. Grosse Rat und Regierungsrat empfehlen, dem ausgereiften und zukunftssträchtigen Vorhaben zuzustimmen.

Für eilige Leserinnen und Leser.....	4
Abstimmungsfrage.....	5
Bericht des Regierungsrates.....	6
Beschlüsse des Grossen Rates	12
Empfehlung des Regierungsrates	13
Abstimmungsvorlage	14



Für eilige **Leserinnen und Leser**

Der Grosse Rat hat am 5. November 2007 einem Ausbauprojekt für die Zentralbahn in der Stadt Luzern, in Hergiswil (NW) und an weiteren Stellen des Streckennetzes in den Kantonen Nidwalden und Obwalden zugestimmt. Die Gesamtkosten des Bauvorhabens belaufen sich auf 250 Millionen Franken (Preisstand April 2005)*. Das Projekt bezweckt hauptsächlich eine deutliche Leistungssteigerung auf der S-Bahn-Strecke Luzern–Hergiswil mit dem Ziel einer Verdoppelung des Angebots zu den Spitzenzeiten. Die kürzeren Reisezeiten und der dichtere Taktfahrplan werden durch den Ausbau von wichtigen Teilstrecken auf Doppelspur, die Tieflegung der Bahnanlage zwischen Bahnhof Luzern und Allmend und weitere Beschleunigungsmassnahmen auf dem gesamten Netz erreicht. Dank der neuen Linienführung der Bahn in einem Tunnel unter der Allmend und der Hubelmatt hindurch erhält zudem das Sport-, Freizeit- und Messegelände der Luzerner Allmend mit einer unterirdischen Haltestelle einen optimalen Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Der Bahnausbau soll auch dazu beitragen, dass das künftige Verkehrswachstum in der südlichen Agglomeration Luzern durch den öffentlichen Verkehr aufgefangen werden kann und die Autobahn A2 leistungsfähig bleibt. Die Tieflegung des Trassees auf Stadtgebiet bringt weiter die Aufhebung von vier stauanfälligen Niveau-Bahnübergängen und die Möglichkeit, den Raum des alten Trassees für Fuss- und Velowege zur Verfügung zu stellen.

Der Ausbau der Zentralbahn ist ein gemeinsames Projekt der Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden, der Stadt Luzern und des Bundes. Der Bund übernimmt 119,4 der 250 Millionen Franken Gesamtkosten, während die restlichen Kosten unter den übrigen vier Partnern entsprechend dem Nutzen, den sie von dem Ausbau haben werden, aufgeteilt werden. Auf den Kanton Luzern entfällt ein Anteil von 68,3 Millionen Franken. Die ausgebauten Strecken sollen auf den Fahrplanwechsel 2013 hin in Betrieb genommen werden.

Der Grosse Rat des Kantons Luzern bewilligte den Baukredit mit 90 gegen 13 Stimmen. Eine Ratsminderheit, namentlich aus Mitgliedern der SVP-Fraktion, kritisierte den mit der Stadt Luzern und mit den Kantonen Nidwalden und Obwalden ausgehandelten Kostenverteilungsschlüssel, weil der Kanton Luzern zu viel zahle und die andern zu wenig. Auch befürchteten diese Ratsmitglieder, dass die Kosten für den Tunnel noch steigen könnten.

Der Regierungsrat empfiehlt den Stimmberechtigten in Übereinstimmung mit der Mehrheit des Grossen Rates, das Gemeinschaftswerk als Kernelement eines funktionierenden Verkehrssystems in der Agglomeration Luzern gutzuheissen und dem Kredit von 250 Millionen Franken zuzustimmen (Anteil Kanton Luzern: 68,3 Mio. Fr.).

*Entspricht 268,6 Mio. Fr. inkl. Bauteuerung von 7,44 % bis April 2007.

Die Abstimmungsfrage

Sehr geehrte Mitbürgerinnen
Sehr geehrte Mitbürger

Der Grosse Rat hat am 5. November 2007 mit Dekret dem Projekt für den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden zugestimmt und einen Sonderkredit von 250 Millionen Franken (Preisstand April 2005) unter dem Vorbehalt bewilligt, dass die Partner Stadt Luzern, Nidwalden und Obwalden ihre Beiträge ebenfalls bewilligen.

Gemäss § 39^{bis} Absatz 1c der noch bis Ende 2007 geltenden Staatsverfassung des Kantons Luzern und § 23 Unterabsatz b der neuen Kantonsverfassung unterliegen Beschlüsse des Grossen Rates, welche freibestimmbare Ausgaben für einen bestimmten Zweck bewilligen, bei einer Ausgabenhöhe von mehr als 25 Millionen Franken der Volksabstimmung. Sie können deshalb am 24. Februar 2008 über den vom Grossen Rates bewilligten Kredit abstimmen.

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie dem vom Grossen Rat am 5. November 2007 bewilligten Kredit von 250 Millionen Franken (Preisstand April 2005) für den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden zustimmen?

Wenn Sie die Vorlage annehmen wollen, antworten Sie auf die Frage mit Ja. Wollen Sie sie ablehnen, beantworten Sie die Frage mit Nein.

Zu dieser Abstimmungsvorlage unterbreiten wir Ihnen im Folgenden einen erläuternden Bericht und den Wortlaut des Dekrets (S. 14).



Bericht des Regierungsrates

Die Luzerner Verkehrspolitik

Gute Verkehrswege sind für den Raum Luzern, das wirtschaftliche und kulturelle Zentrum der Zentralschweiz, von vitaler Bedeutung. Die Mobilität von Personen und Gütern ist eine entscheidende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft. Die verkehrstechnische Erreichbarkeit zählt zu den zentralen Standortfaktoren. Die Luzerner Verkehrspolitik will die Mobilität auch in Zukunft gewährleisten, die negativen Auswirkungen des Verkehrs eindämmen und die Qualität dieses Lebens- und Wirtschaftsraums erhöhen. Der Kanton Luzern setzt dabei auf ein Miteinander von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr. Im Agglomerationsprogramm Luzern und weiteren Planungswerken ist diese Gesamtverkehrsstrategie mit einer Reihe von vernetzten Massnahmen aufgezeigt. Der Ausbau der Zentralbahn ist ein Herzstück dieser Verkehrsstrategie.

Die Zentralbahn heute

Die Zentralbahn ist eine der bedeutendsten Schmalspurbahnen der Schweiz. Sie beförderte im Jahr 2006 6,73 Millionen Passagiere zwischen Luzern, Engelberg und Interlaken. Als Pendler- und Touristenbahn zählt sie zu den wichtigsten Leistungsträgern im öffentlichen Verkehr der Zentralschweiz. Die Zentralbahn fährt zwischen dem Bahnhof Luzern und der Allmend auf einem einspurigen Trasse durch dicht besiedeltes Stadtgebiet. Erst ab der Haltestelle Kriens Mattenhof besteht seit 2004 eine Doppelspurstrecke bis zur Kantonsgrenze Nidwalden, die in Hergiswil wieder in ein einspuriges Trasse übergeht. Die gegenwärtige Infrastruktur ist der deutlichen Steigerung der Nachfrage auf dieser Linie nicht mehr gewachsen. In der Stadt Luzern queren zudem vier Strassen das Bahngleise auf Niveaübergängen. Die Barrierschliesszeiten führen zu einer starken Behinderung des individuellen und des öffentlichen Strassenverkehrs.

Rückstau des Strassenverkehrs beim Bahnübergang Horwerstrasse bis zur Obergrundstrasse



Ziel und Zweck des Ausbaus

Der Ausbau der Zentralbahn ist ein kantonsübergreifendes Gemeinschaftsprojekt mit einem vielfältigen Nutzen:

Kapazitätssteigerung für die wachsende Nachfrage

Infolge der Zunahme der Wohnbevölkerung wird auf dem Streckenabschnitt Luzern–Hergiswil bis im Jahr 2020 eine Nachfragesteigerung von heute rund 12 000 auf etwa 16 500 Reisende pro Werktag prognostiziert. Der Streckenausbau auf Doppelspur schafft die notwendigen Kapazitäten für die Verbesserung des Angebots. Die Verbesserungen sind schrittweise geplant. Angestrebt werden zwischen Luzern und Hergiswil in den Spitzenzeiten bis zu zehn Züge pro Stunde und Richtung, was einer Verdoppelung des heutigen Angebots entspricht.

Anreiz zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr

Ein dichter Taktfahrplan und kurze Fahrzeiten sind Grundanforderungen an eine moderne S-Bahn und auch für die Befriedigung der touristischen Ansprüche wichtig. Ein attraktives Angebot der Zentralbahn fördert das Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel und leistet damit einen nachhaltigen Beitrag zum Umweltschutz.

Direkter Bahnanschluss für die Luzerner Allmend

Zum Ausbauprojekt gehört die neue Haltestelle Allmend. Damit wird das grösste Sport-, Freizeit- und Messegelände der Zentralschweiz an die Bahn angeschlossen. Die Allmend wird jährlich von rund 500 000 Menschen besucht. Diese erhalten mit dem direkten Bahnanschluss einen starken Anreiz, den öffentlichen Verkehr zu benützen.

Autobahn A 2 bleibt leistungsfähig

Die Autobahn A 2 im Abschnitt Horw-Hergiswil wird pro Tag von rund 60 000 Fahrzeugen – zur Hauptsache regionaler Pendlerverkehr – befahren. Die Kapazitätsgrenze auf diesem Autobahnabschnitt wird bereits heute während 50 Tagen im Jahr erreicht. Durch ein attraktives S-Bahn-Angebot kann das künftige Mobilitätswachstum in der südlichen Agglomeration Luzern auf den öffentlichen Verkehr gelenkt werden. Die Autobahn A 2 bleibt leistungsfähig.

Beseitigung von Verkehrsbehinderungen

Durch die Tieflegung der Zentralbahn auf Luzerner Stadtgebiet können vier Niveau-Bahnübergänge aufgehoben werden. Die Bahnübergänge sind derzeit rund 20 Minuten pro Stunde geschlossen, und die Barrierenschliesszeiten würden mit der geplanten Angebotserweiterung auf rund 30 Minuten pro Stunde ansteigen. Dank der Tieflegung des Bahntrassees können diese Behinderungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs beseitigt werden.

Reduktion der Lärmimmissionen

Durch die Tieflegung der Zentralbahn können die Lärmimmissionen stark reduziert werden. Die unterirdische Führung der Bahnlinie im dicht besiedelten Stadtgebiet führt zu einer merklichen Steigerung der Wohnqualität in den entlasteten Quartieren.

Neue Nutzung für altes Trassees

Durch die Tieflegung kann das heutige Trassees der Zentralbahn auf Luzerner Stadtgebiet einer neuen Nutzung zugeführt werden. Es ist vorgesehen, den frei werdenden Raum für Fuss- und Velowege zur Verfügung zu stellen.



Messebetrieb auf der Luzerner Allmend



LUZERN

Doppelspurausbau
und Tieflegung

neue Haltestelle

ALLMEND

KRIENS MATTENHOF

HORW

Doppelspurausbau

HERGISWIL MATT

HERGISWIL

STANSSTAD

Beschleunigungsmassnahmen

Das Ausbauprojekt

Der Ausbau der Zentralbahn setzt sich aus mehreren Teilprojekten und Massnahmen auf dem Gebiet der Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden zusammen.

Doppelspurausbau und Tieflegung in Luzern

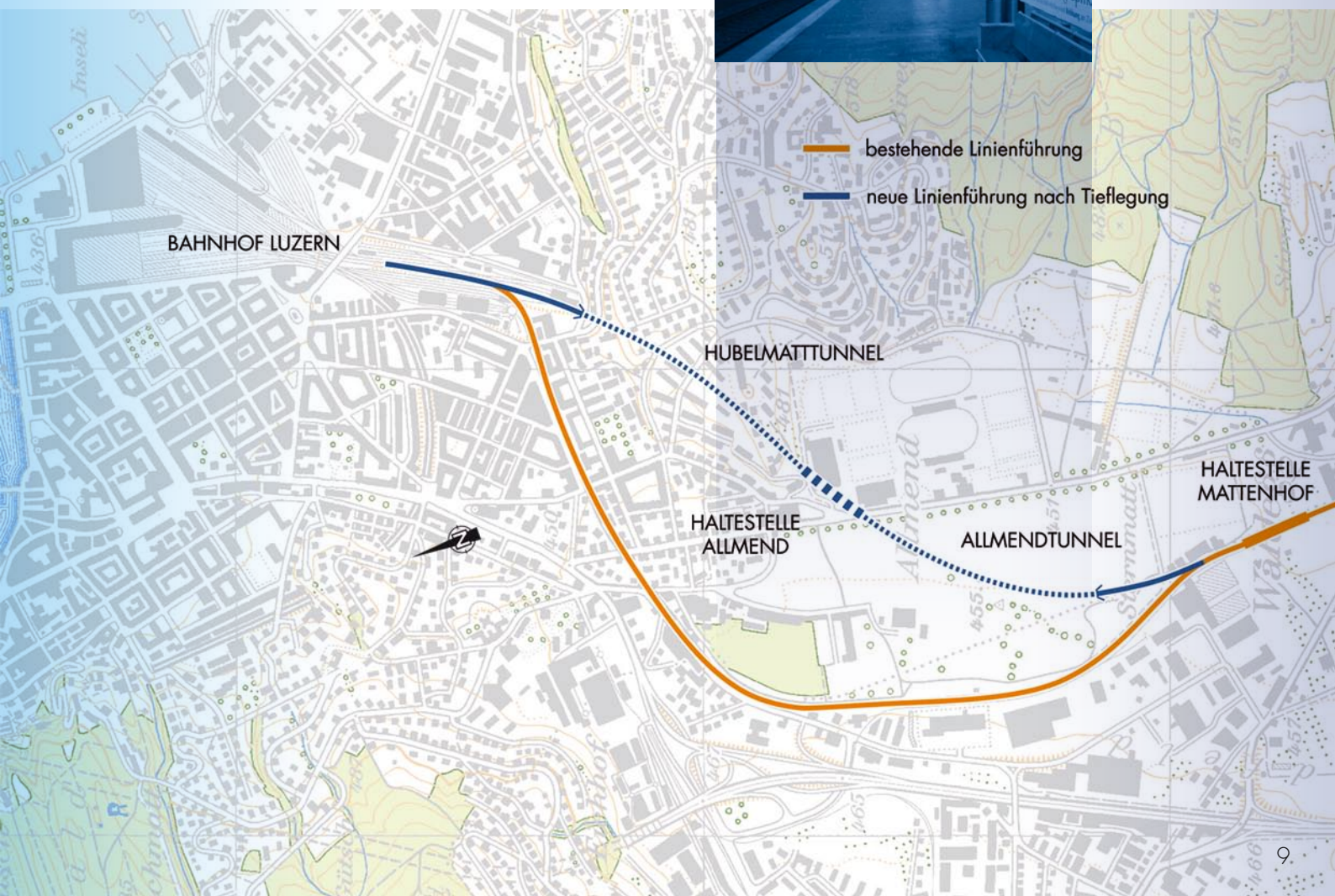
Für die Zentralbahn wird vom Süden des Bahnhofs Luzern bis unmittelbar vor die Haltestelle Kriens Mattenhof eine neue Anlage erstellt. Das Trassee wird auf zwei Spuren ausgebaut und auf einer Länge von rund 1400 Metern in einen Tunnel verlegt.

Der erste Teil des Tunnels, der Hubelmatt-Tunnel, führt vom Geissensteinring unter der Hubelmatt bis in das Gebiet der Festhalle Allmend. Das 554 Meter lange Bauwerk wird grösstenteils bergmännisch erstellt. Das heisst, der Tunnel wird unter Tage gebaut.

Der zweite Teil des Tunnels, der Allmend-Tunnel, schliesst sich an den Hubelmatt-Tunnel an, unterquert die Allmend und mündet im Bereich der Fliegerschuppen in das bestehende, bereits auf zwei Spuren ausgebaute Trassee der Zentralbahn. Der zusammen mit der Rampe 911 Meter lange Allmend-Tunnel wird im Tagbau erstellt.

Haltestelle Allmend

Auf der Allmend, im Gebiet Festhalle-Horwerstrasse, ist eine neue, unterirdische Haltestelle vorgesehen. Die Haltestelle Allmend ist als zweigleisige Station mit einem 180 Meter langen Mittelperron geplant. Erschlossen wird die Haltestelle über drei Treppenaufgänge und einen Lift im Bereich des Eingangs zur heutigen Festhalle und der Bushaltestellen an der Horwerstrasse.



Doppelspurausbau in Hergiswil

In Hergiswil wird das Bahntrasse von der Kantonsgrenze Luzern-Nidwalden bis zur Haltestelle Hergiswil Matt auf Doppelspur ausgebaut. Die 650 Meter lange Ausbaustrecke schliesst an die bereits bestehende Doppelspur im Haltiwald-Tunnel an. Sie wird mit Kurvenstreckungen auf eine Geschwindigkeit von 90 Stundenkilometer ausgelegt und damit der Fahrgeschwindigkeit auf den andern Streckenabschnitten angepasst.

Beschleunigungsmassnahmen

Auf den Linien Richtung Brüning und Engelberg sind eine Reihe von Massnahmen vorgesehen, die zur Reduktion der Fahrzeiten und zur Fahrplanstabilität beitragen werden. Auf den Strecken Alpnach Dorf-Sarnen und Stans-Engelberg werden Bahnübergänge aufgehoben oder mit Blinklichtanlagen oder automatischen Barrieren ausgerüstet sowie moderne Weichen eingebaut, die schneller befahren werden können. Zudem wird die Kreuzungsstelle Dallenwil ausgebaut und die Kreuzungsstelle Käppeli zwischen Lungern und Brüning wieder in Betrieb genommen.



Kosten und Kostenteiler

Der Ausbau der Zentralbahn ist ein Gemeinschaftswerk der Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden, der Stadt Luzern und des Bundes und kostet 250 Millionen Franken (Preisstand 2005). Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Doppelspur und Tieflegung in Luzern	203 400 000.–
Haltestelle Allmend	27 600 000.–
Doppelspurausbau in Hergiswil	15 000 000.–
Beschleunigungsmassnahmen NW/OW	4 000 000.–
Total	250 000 000.–

Der Bund leistet seinen Beitrag gestützt auf das Infrastrukturgesetz vom 6. Oktober 2006. Er übernimmt 50 Prozent der gemäss diesem Gesetz anrechenbaren Kosten, was einem Beitrag von 119,4 Millionen Franken entspricht. Das Projekt wurde dank des sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnisses in die Liste derjenigen Projekte aufgenommen, die in 1. Priorität ausgeführt werden. Die nach Abzug des Bundesbeitrages verbleibenden Kosten teilen sich die Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden sowie die Stadt Luzern entsprechend dem Nutzen, den die einzelnen Partner daraus ziehen. Um den Nutzen quantifizieren zu können, wurde das Projekt in Teilprojekte aufgeteilt:

Die Tieflegung der Zentralbahn ist ein Projekt der Trennung von Strasse und Schiene und wird vom Kanton und der Stadt Luzern finanziert. Die Kosten der Haltestelle Allmend tragen ebenfalls Kanton (80 %) und Stadt Luzern (Interessiertenbeitrag 20 %). Der Doppelspurausbau in Luzern und Hergiswil sowie die Beschleunigungsmassnahmen sind leistungssteigernde Massnahmen, die von allen Partnern getragen werden. Der Kostenteiler wurde aufgrund der Pendlerströme der Erwerbstätigen, Schüler und Studierenden und der Anzahl der Haltestellenabfahrten ermittelt (vgl. Diagramme auf Seite 11).

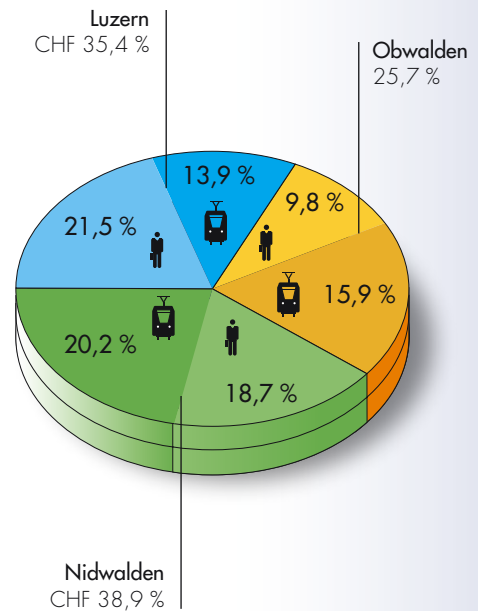
Insgesamt ergibt sich für die Partner folgender Kostenteiler:

Kostenteiler Gesamtprojekt zwischen Bund, Kantonen und Stadt Luzern

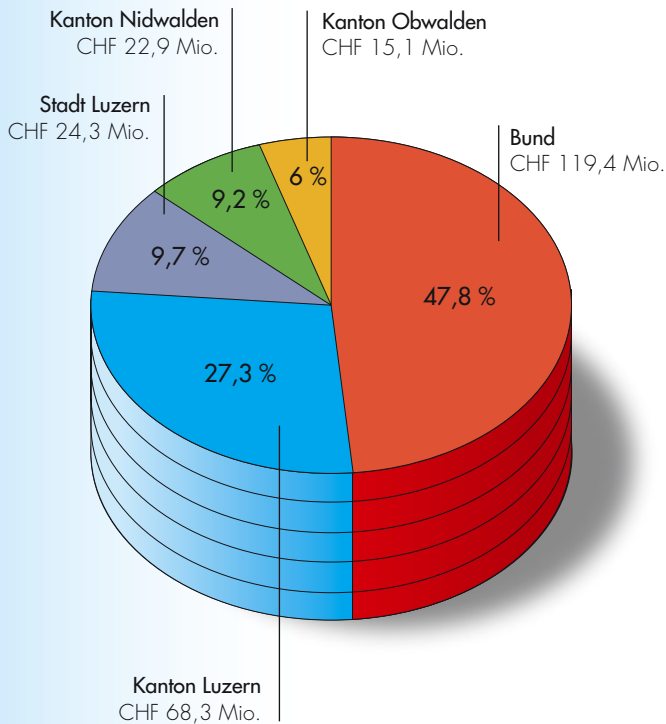
Bund	1 19 400 000.–	47,8 %
Kanton Luzern	68 300 000.–	27,3 %
Kanton Obwalden	15 100 000.–	6,0 %
Kanton Nidwalden	22 900 000.–	9,2 %
Stadt Luzern	24 300 000.–	9,7 %
Total	250 000 000.–	100,0 %

Die Gesamtkosten des Projekts von 250 Millionen Franken basieren auf dem Referenz-Preisstand April 2005, weil der Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006 ebenfalls auf dem Preisstand 2005 beruht. Auch die am Bauvorhaben beteiligten Partner (Kantone Nidwalden und Obwalden sowie Stadt Luzern) richten ihre Kreditbeschlüsse auf diesen Preisstand aus. Die 250 Millionen Franken mit Kostenstand April 2005 entsprechen aufgrund der einschlägigen Bauteuerung von 7,44 % seit 2005 auf dem Kostenstand April 2007 268,6 Millionen Franken.

Kostenteiler der Teilprojekte «Doppelspurausbau in Luzern und Hergiswil» und «Beschleunigungsmassnahmen» zwischen den drei Kantonen (exkl. Beiträge Bund)



Anteil errechnet anhand der Pendlerströme
 Anteil errechnet anhand der Anzahl Haltestellenabfahrten



Finanzierung

Der nach Abzug des Bundesbeitrags und der Beiträge der Kantone Nidwalden und Obwalden sowie der Stadt Luzern verbleibende Kostenanteil des Kantons Luzern von 68,3 Millionen Franken wird auf die Strassenrechnung (18,5 Mio. Fr.) und den öffentlichen Verkehr (49,8 Mio. Fr.) aufgeteilt.

Die Strassenrechnung wird zur Finanzierung herangezogen, weil durch die Tieflegung der Zentralbahn Schiene und Strasse getrennt und Bahnübergänge aufgehoben werden. Davon profitiert der Strassenverkehr. Die Einnahmen der Strassenrechnung setzen sich aus dem Bundesbeitrag aus der Mineralölsteuer, 70 Prozent des Bundesbeitrags aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sowie 70 Prozent des Ertrags aus den Verkehrssteuern zusammen. Der aus der Strassenrechnung finanzierte Teil der Baukosten ist im Bauprogramm 2007 – 2010 für die Kantonsstrassen aufgeführt.

Der auf den öffentlichen Verkehr entfallende Teil der Baukosten wird über den ordentlichen Voranschlag und den Integrierten Finanz- und Aufgabenplan (IFAP) über sieben Jahre abgedeckt. Baukosten für den öffentlichen Verkehr werden je zur Hälfte vom Kanton und den Gemeinden übernommen. Die Beiträge der einzelnen Gemeinden an die Aufwendungen des öffentlichen Verkehrs werden aufgrund ihres Verkehrsinteresses ermittelt.

Wie geht es weiter?

Das eidgenössische Parlament hat mit seinem Beschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds am 4. Oktober 2006 den Bundesbeitrag an den Ausbau der Zentralbahn genehmigt. Der Kanton Obwalden hat mit Kantonsratsentscheid vom 8. November 2007 das Projekt und die entsprechenden Kredite für den Ausbau der Zentralbahn gutgeheissen, der Kanton Nidwalden wird Anfang 2008 über die Vorlage beschliessen. In Kanton und Stadt Luzern entscheiden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in zwei getrennten Vorlagen am 24. Februar 2008 über die Kredite. Wird den Krediten zugestimmt, werden die Projektierungsarbeiten und die Vorarbeiten für die Auftragsvergaben weitergeführt, damit im Dezember 2008 mit dem Bau begonnen werden kann. Der Baubeginn im Jahr 2008 ist eine zwingende Voraussetzung dafür, dass die Bundessubventionen fliessen.

Die Rohbauarbeiten sollen in den Jahren 2009 bis 2012 ausgeführt werden, die Bahntechnikerarbeiten im Jahr 2013. Die Inbetriebnahme der neuen Infrastrukturen ist im Dezember 2013 vorgesehen. Mit dem Fahrplanwechsel 2013 soll das erweiterte Bahnangebot den Bahnkundinnen und -kunden zur Verfügung stehen.

Beschlüsse des Grossen Rates

Der Grosse Rat beschloss über das Zentralbahn-Projekt in der Novembersession 2007, nachdem er sich bereits im Mai 2006 und im März 2007 mit den Planungsarbeiten auseinandergesetzt hatte. Wie damals die Planungskredite befürwortete der Grosse Rat auch den Baukredit von 250 Millionen Franken mit grosser Mehrheit. Die Ratsmehrheit erkannte in dem Bauvorhaben viele gewichtige Vorteile und nur wenige Risiken. Die Fraktionssprecherinnen und -sprecher der CVP, der FDP, der SP und der Grünen betonten übereinstimmend, dass das Projekt für die künftige Bewältigung der Verkehrszunahme in diesem Teil der Agglomeration Luzern dringlich sei. So könnten die wachsenden Berufs- und Freizeit-Pendlerströme zu einem guten Teil durch die ausgebaute S-Bahn zwischen Luzern und Ob- und Nidwalden aufgefangen und die Autobahn entlastet werden. Zudem könne das Gebiet Allmend mit den geplanten Messe- und Stadionneubauten dank der neuen, unterirdischen Haltestelle Allmend besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Infolge der Tunnelführung vom Bahnhof Luzern bis ins Allmendgebiet werde ferner der Bahnlärm in einem städtischen Wohngebiet verringert und der Verkehrsfluss vom Paulusplatz Richtung Horw verbessert. Der Kanton könne sich dieses sehr vorteilhafte Projekt allerdings nur dank dessen erfolgreicher Aufnahme in die Liste der dringenden und baureifen Projekte des Agglomerationsverkehrs im Rahmen des Infrastrukturfonds des Bundes leisten. Der damit zusammenhängende Zeitdruck sei eine Tatsache. Die Ratsmehrheit war aber überzeugt, einer trotz dieses Drucks gut vorbereiteten und genau abgeklärten Vorlage zuzustimmen. Der mit der Stadt und den Kantonen Nidwalden und Obwalden ausgehandelte Kostenverteilungsschlüssel sei bewährt und nachvollziehbar, der Kostenvoranschlag fundiert und die Vorteile überwiegen bei weitem die Risiken des Bauvorhabens.

Eine Ratsminderheit, namentlich aus Mitgliedern der SVP-Fraktion, kritisierte den mit der Stadt Luzern und mit den Kantonen Nidwalden und Obwalden ausgehandelten Kostenverteilungsschlüssel, weil der Kanton Luzern damit zu viel zahle und die ändern zu wenig. Auch erachteten diese Ratsmitglieder die veranschlagten Kosten namentlich für

die Tunnelbauten auf Stadtgebiet als zu hoch und zudem als ungewiss, da sie im Planungsprozess dauernd nach oben korrigiert worden seien und wohl auch künftig noch ansteigen würden. Zudem wurde bezweifelt, dass das bessere Zentralbahn-Angebot das Verkehrswachstum auf der Strasse verhindern könne, womit der grosse finanzielle Aufwand für das Projekt fragwürdig werde.

Die Befürworterinnen und Befürworter verteidigten den Kostenverteilungsschlüssel als realistisch: er basiere auf sauberen Bemessungsgrundlagen (Haltestellenabfahrten und Pendlerströme) und auf einer Nutzensauscheidung für alle Beteiligten und sei bereits bei einem früheren grenzüberschreitenden Bauvorhaben angewendet worden. Die zu Beginn der Planungen noch summarischen Kostenschätzungen, besonders für die Tunnelbauten, seien inzwischen durch genauere Berechnungen aufgrund von Untersuchungen des Baugrundes ersetzt worden, sodass die Kosten kalkulierbar seien. Die Ratsmehrheit wollte die Chance, ein Schlüsselprojekt des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Luzern mit der massgeblichen Unterstützung des Bundes und der andern Partner zu verwirklichen, nicht im letzten Moment vertun und trat nicht auf die Forderungen der Gegnerschaft nach Nachverhandlungen und Neuberechnungen ein.

In der Schlussabstimmung bewilligte der Grosse Rat den Baukredit für den Ausbau der Zentralbahn mit 90 gegen 13 Stimmen.

Empfehlung des Regierungsrates

Die Zentralbahn gehört zu den wichtigsten Leistungsträgern im öffentlichen Verkehr der Zentralschweiz. Der Ausbau auf Doppelspur und die Tieflegung auf Luzerner Stadtgebiet schaffen die Voraussetzung, dass sie ihre wichtige Rolle als attraktives und leistungsfähiges Verkehrsmittel weiterhin wahrnehmen kann. Das Ausbauprojekt bringt die erforderliche Kapazitätserweiterung für die Verbesserung des Fahrplanangebots und ermöglicht, dass das Mobilitätswachstum im Süden der Stadt Luzern auf der Schiene stattfindet. Das Gemeinschaftswerk der Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden, der Stadt Luzern und des Bundes steigert die Qualität unseres Lebens- und Wirtschaftsraums nachhaltig.

In Übereinstimmung mit der grossen Mehrheit des Grossen Rates (90 gegen 13 Stimmen) empfehlen wir Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, dem Kredit von 250 Millionen Franken (Anteil des Kantons Luzern 68,3 Mio. Fr.) für den Ausbau der Zentralbahn zuzustimmen und die Abstimmungsfrage mit Ja zu beantworten.

Luzern, 11. Dezember 2007

Im Namen des Regierungsrates
Schultheiss: Yvonne Schärli-Gerig
Statsschreiber: Viktor Baumeler



Abstimmungsvorlage

Dekret über einen Sonderkredit für den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden

vom 5. November 2007

Der Grosse Rat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 18. September 2007,

beschliesst:

1. Dem Projekt für den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden wird zugestimmt.
2. Der erforderliche Sonderkredit von 250 Millionen Franken (Preisstand April 2005) wird bewilligt. Die Bewilligung steht unter dem Vorbehalt, dass die Partner ihre Beiträge von insgesamt 62,3 Millionen Franken bewilligen.
3. Dem Kanton Luzern verbleiben netto Kosten von 68,3 Millionen Franken (Preisstand April 2005). Davon werden 18,5 Millionen Franken als Investition der Strassenrechnung und 49,8 Millionen Franken als Investition der Staatsrechnung, öffentlicher Verkehr, belastet.
4. Das Dekret unterliegt der Volksabstimmung.

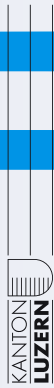
Luzern, 5. November 2007

Im Namen des Grossen Rates

Die Präsidentin: Heidi Lang-Iten

Der Staatsschreiber: Viktor Baumeler

LUZERN



Kontakt

Staatskanzlei
Bahnhofstrasse 15
CH-6002 Luzern

Telefon
041 228 51 11
041 228 60 00

Telefax
041 228 50 36
041 228 60 99

E-Mail
staatskanzlei@lu.ch
information@lu.ch

Internet
www.lu.ch
www.ausbau-zentralbahn.lu.ch

www.lu.ch