



Regierungsrat

Luzern, 30. Oktober 2017

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 437

Nummer: A 437
Protokoll-Nr.: 1172
Eröffnet: 30.10.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Hunkeler Yvonne und Mit. über das Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)

Zu Frage 1: Welches sind aus Sicht der Regierung die Gründe, weshalb die Realisierung des Durchgangsbahnhofes im Ausbauschnitt 2030/35 nicht enthalten ist? Wie beurteilt der Regierungsrat die Vernehmlassungsbotschaft insgesamt, insbesondere Chancen/Risiken für den Durchgangsbahnhof Luzern?

Der Bundesrat hat für den Ausbauschnitt 2030/35 zwei Vorlagen in die Vernehmlassung geschickt: die eine kostet 7 Milliarden Franken, die andere 11,5 Milliarden Franken. Er favorisiert dabei klar die teurere Variante. Jedoch lassen sich selbst damit bei Weitem nicht alle von den öV-Planungsregionen eingegebenen Vorhaben im Umfang von rund 40 Milliarden Franken im kommenden Ausbauschnitt realisieren. Das ist eine finanzpolitische Realität, die wir akzeptieren müssen.

Dass der Bundesrat die Projektierung des Durchgangsbahnhofs nun auslösen und auch finanzieren will, nehmen wir erfreut zur Kenntnis. Damit gibt der Bundesrat den Startschuss für das Projekt. Wir sind überzeugt, dass nach der Projektierung des Durchgangsbahnhofs, die schätzungsweise 80 bis 100 Millionen Franken kosten wird, die Realisierung des Vorhabens der nächste logische Schritt ist. Daher gehen wir davon aus, dass der Durchgangsbahnhof im nachfolgenden Ausbauschnitt (der ungefähr ab 2025 diskutiert wird) als zu realisierendes Vorhaben enthalten sein wird. Gegebenenfalls und abhängig vom Planungsverlauf wird zu prüfen sein, ob mit einer kantonalen Vorfinanzierung sichergestellt werden kann und muss, dass die Realisierung des Vorhabens ohne zeitliche Verzögerung unmittelbar an das Projektierungs- und Bewilligungsverfahren anschliesst.

Zu Frage 2: Ist der Regierungsrat auch der Auffassung, dass die Vernehmlassungsbotschaft keinen Zweifel an der Notwendigkeit des Projektes „Durchgangsbahnhof“ lässt und dieses auch realisieren will?

Ja, die Vernehmlassungsbotschaft lässt keinen Zweifel an der Notwendigkeit und Richtigkeit dieses Projekts für die Zentralschweiz und den Knoten Luzern.

Zu Frage 3: Welche „good news“ beinhaltet die Vernehmlassungsbotschaft für den Kanton Luzern? Z.B. 20-Minuten-Takt von und nach Zürich, Zentralbahn, Verdichtung S-Bahn Richtung Seetal und Wolhusen (Seite 77 Vernehmlassungsbotschaft)? Andere?

Die wichtigste Good News ist, dass Frau Bundesrätin Doris Leuthard bei der Vernehmlassungseröffnung unmissverständlich klargemacht hat, dass der Bund die Projektierung des Durchgangsbahnhofs lancieren und diese auch finanzieren will.

Der Ausbauschnitt 2030/35 sieht darüber hinaus für den Raum Luzern Angebotsverbesserungen im Regional-, Fern- und Güterverkehr, die mit dem Durchgangsbahnhof Luzern aufwärtskompatibel sind. Insbesondere mit dem Zimmerberg-Basistunnel II wird die Kapazität auf der stark frequentierten Strecke Luzern–Zug–Zürich ausgebaut – auf vier Direktzüge pro Stunde. Weiter verkehren der Regio-Express Olten–Luzern sowie der Interregio Luzern–Engelberg künftig im Halbstundentakt. Ausserdem sind Massnahmen auf der SOB-Strecke Wädenswil–Einsiedeln geplant, sodass die S-Bahn neu systematisch im Halbstundentakt verkehrt. Für den Güterverkehr sollen schliesslich die Anlagen in Dagmersellen ausgebaut werden. All diese Massnahmen werden von uns begrüsst.

Zu Frage 4: Ist das Projekt „Nord“ nach Ansicht der Regierung somit definitiv erledigt? Welches sind die Hauptgründe welche gegen das Projekt „Nord“ sprechen? Schaden entsprechende Diskussionen über alternative Projekte im Lichte der klaren Haltung des UVEK?

Mit dem klaren Bekenntnis des Bundes zum Durchgangsbahnhof Luzern sind alle Varianten definitiv vom Tisch. Die Variantendiskussion ist damit nicht nur aus unserer, sondern auch aus Sicht des Bundes endgültig abgeschlossen. Alle Kräfte gilt es nun für dieses Vorhaben zu bündeln. Ein deutliches Zeichen für die unmissverständliche Haltung des Bundes ist auch dessen Absicht, im Rahmen der 2018 geplanten Anpassungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, nur noch den Durchgangsbahnhof Luzern zur Weiterentwicklung des Bahnknotens Luzern aufzuführen.

Der Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof Luzern vom 8. September 2015, den Ihr Rat am 25. Januar 2016 mit deutlicher Mehrheit zustimmend zur Kenntnis nahm, fasst das Variantenstudium, in dem über 30 Optionen geprüft wurden, zusammen. Gegen die Variante Luzern Nord mit Spange Reussbühl (N1) sprechen, wie darin bereits dargelegt wurde, folgende Nachteile:

- Eine Umfahrung von Luzern durch die Fernverkehrslinien ist nicht marktfähig. Die Analyse der Verkehrsströme hat gezeigt, dass zwischen 70 und 90 Prozent der Kundinnen und Kunden im Zulauf auf Luzern Quelle und/oder Ziel ihrer Reise in der Stadt Luzern haben. Auch mit einer Aufwertung der Subzentren bleibt das Ziel Stadt Luzern dominierend. Eine Umfahrung von Luzern würde somit zu deutlich mehr Verlierern als Gewinnern führen. Es sind ausserdem keine Fernverkehrsrelationen erkennbar, die ein so grosses Potenzial hätten, dass eine zusätzliche Fernverkehrslinie realisiert werden könnte.
- Der verkehrliche Nutzen ergibt sich somit ausschliesslich aus der Verbindung der beiden Hauptverkehrsachsen.
- Mit der Spange Reussbühl könnten Luzern West, die Zentralbahn und auch Küssnacht aus geografischen Gründen nicht an die Durchmesserlinien anschliessen.
- Erste Angebotskonzepte zeigten, dass die meisten Züge trotz Spange nach Luzern geführt werden müssten. Vor allem der Fernverkehr will die Destination Luzern direkt anfahren, seine Fahrgäste nicht auf Shuttlezüge ab Emmenbrücke in die Stadt umsteigen lassen. Das Fahrgastpotenzial für die Übereckbeziehung kann mit zwei stündlichen S-Bahnen abgedeckt werden (z.B. Sursee–Rotkreuz). Der Infrastrukturaufwand nur für diese beiden Züge scheint fragwürdig, er löst zudem die Engpässe im Zulauf Luzern nicht.
- Die Spange Reussbühl ist kein einfaches Bauwerk. So sind im Gebiet Fluhmühle diverse Randbedingungen gegeben, namentlich die Abzweiger nach Bern und Zürich, die Reuss, die Autobahn A2 mit der Ausfahrt Lochhof (die mit dem Gesamtsystem Bypass um eine Brücke Fluhmühle–Lochhof ergänzt wird), die Kantonsstrasse und die engen topografischen Verhältnisse mit steilen Böschungen. Ähnliche Tangentialangebote existieren in der Schweiz, selbst im Raum Zürich, kaum mehr.

Zu Frage 5: Sieht der Regierungsrat die Möglichkeit einer Etappierung (beispielsweise Beseitigung Engpass Gütsch)?

Wir erachten jegliche vorgezogene Massnahmen, die mit dem Durchgangsbahnhof aufwärtskompatibel sind, als sinnvoll. Unsere öV-Planung und die damit verbundenen Infrastruktur- und Angebotsmassnahmen richten sich denn auch schon heute voll und ganz auf den Durchgangsbahnhof aus. Ebenso fordern wir vom Bund, dass der Ausbauschnitt 2030/35 für den Korridor Olten–Sursee–Luzern–Zug aufwärtskompatible Massnahmen vorsieht, die bereits vor Inbetriebnahme der beiden Grossprojekte dringend notwendige Angebotsverbesserungen oder Kapazitätserhöhungen ermöglichen.

Zu Frage 6: Können die Planungsarbeiten bis zu einem auflagefähigen Projekt zulasten der Position „Projektauficht, Planung und Studien des nächsten Ausbauschnitts“ im Betrage von 0.2 Milliarden Franken vorangetrieben werden? Oder besteht eine andere Position dazu? Wie wird sich der Kanton dafür einsetzen, dass die Planung ohne Verzug vorangetrieben werden kann?

Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern kostet wie gesagt voraussichtlich 80 bis 100 Millionen Franken. Sie ist - wie wir das schon mehrfach ausgeführt haben - bereits im Ausbauschnitt 2025 enthalten (vgl. Art. 1 Abs. 2p des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur) und folglich aus den in diesem Ausbauschnitt vorgesehenen Mitteln zu finanzieren. Seither fordern wir vom Bund, dass er die Projektierung des Durchgangsbahnhofs aufnimmt. Die klaren Aussagen von Frau Bundesrätin Doris Leuthard im Rahmen der Vernehmlassungseröffnung müssen nun in der definitiven Vorlage des Bundesrates verankert werden. Mit der Zentralschweizer Kampagne zum Zimmerberg-Basistunnel II und zum Durchgangsbahnhof und unseren damit koordinierten Lobbyingaktivitäten werden wir unsere Forderungen sichtbar und nachdrücklich in die Vernehmlassung und die anschliessende parlamentarische Beratung einbringen.

Zu Frage 7: Wie beurteilt die Regierung die in der Vernehmlassungsbotschaft dargestellte Regelung zur Vorfinanzierung (eigene Kategorie, Ausschluss einer Rückerstattung, finanzielles Risiko für den Kanton, spätere Gesetzesänderung)? Könnte das Projekt mit einer Vorfinanzierung beschleunigt realisiert werden? Wenn ja, wann wäre das Projekt mit Vorfinanzierung realisierbar?

Je nach Verlauf der Projektierung ermöglicht eine Vorfinanzierung den früheren Beginn der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern. Um wie viele Jahre es sich dabei handelt, werden erst die Planungsarbeiten zeigen.

Für uns ist klar, dass eine Vorfinanzierung für den Kanton Luzern tragbar sein muss. Dass der Kanton Luzern die gesamte Realisierung auf eigenes Risiko vorfinanziert, ist unrealistisch. Wir verlangen vom Bund deshalb eine Klärung der Rahmenbedingungen einer Vorfinanzierung. In unserer Stellungnahme zur Vernehmlassungsbotschaft werden wir unsere diesbezüglichen Forderungen für eine Präzisierung einbringen.

Zu Frage 8: Wird der Kanton Luzern sich mit den Kantonen Basel koordinieren, die sich mit dem Projekt „Herzstück“ in einer ähnlichen Situation befinden?

Die Ausgangslage in Luzern und Basel ist verschieden: Während der Bund die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern auf seine Kosten angeht und dem Kanton Luzern gemäss dem jetzt vorliegenden Vorschlag ermöglicht, die *Realisierung* seines Vorhabens auf eigenes Risiko vorzufinanzieren, erhält der Kanton Basel die Möglichkeit, die *Projektierung* seines

Vorhabens auf eigenes, wohl höher einzustufendes Risiko vorzufinanzieren. Inwiefern es zielführend ist, angesichts dieser doch unterschiedlichen Ausgangslage mit dem Kanton Basel zusammenzuspannen, werden unsere Abklärungen während der nun laufenden Frist zur Einreichung unserer Stellungnahme zur Vernehmlassungsbotschaft zeigen. Bereits heute steht aber fest, dass Basel und Luzern gemeinsame Interessen an der Beschleunigung des Bahnverkehrs auf der Nord-Süd-Achse haben.