



KANTONSratsPROTOKOLL

Sitzung vom 18. September 2017
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalmann-Bieri

A 291 Anfrage Hunkeler Yvonne und Mit. über die Vorfinanzierung und das gemeinsame Engagement der Zentralschweizer Kantone zugunsten des Durchgangsbahnhofs / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement i. V. mit Finanzdepartement

Die Anfrage A 291 und die Anfrage A 314 von Monique Frey und Mit. über die Aktivitäten des Regierungsrates, damit der Durchgangsbahnhof im nächsten Ausbauschnitt enthalten ist, werden als Paket behandelt.

Yvonne Hunkeler ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Monique Frey ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Yvonne Hunkeler: Ob das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern in den nächsten Ausbauschnitt 2030/2035 aufgenommen wird, hängt davon ab, ob es sich im Wettbewerb mit anderen Projekten durchsetzen wird. Die Vorfinanzierung ist ein Instrument, welches dazu notwendig ist. Die Regierung soll sich dafür einsetzen, dass die Rahmenbedingungen für eine Vorfinanzierung, wie in der Antwort erläutert, wirklich bis im Herbst geklärt sind. Der geeinte Auftritt der Zentralschweizer Kantone scheint in diesem Geschäft matchentscheidend zu sein. Diese Einigkeit ist zumindest bis heute gegeben, und es gilt diese weiter zu wahren. Wie die Regierung in der Antwort auf die Anfrage A 314 erläutert, wurde ein umfassendes Kommunikationskonzept mit verschiedensten Massnahmen erarbeitet. Die verschiedenen Massnahmen erlauben aus unserer Sicht eine umfassende und zielgerichtete Kommunikation. Wir sind der Meinung, dass ergänzend dazu der Kanton Luzern mit einer parlamentarischen Begleitgruppe für das Projekt in Bern noch zusätzlich Druck machen könnte. Wir müssen uns bewusst sein, welche Bedeutung dieses Projekt für den Kanton Luzern und die Schweiz hat. Wir dürfen nicht vergessen, der Bahnhof Luzern ist nach den Bahnhöfen Zürich und Bern zusammen mit Genf der drittgrösste Bahnhof der Schweiz. Tourismus und Wirtschaft sind auf eine gute und reibungslose Bahnanbindung von und nach Luzern angewiesen, und dies gilt als wichtiger Standortfaktor. Wir stellen die Weichen für kommende Generationen und sind aufgerufen, alles zu unternehmen, um diesem Projekt zum Durchbruch zu verhelfen. Wie ich bereits erwähnt habe, werden die Entscheidungen in Bern getroffen. Wenn eine parlamentarische Begleitgruppe zielgerichtet arbeitet, kann sie eine wichtige Rolle im Entscheidungsprozess einnehmen. Wir werden uns vorbehalten, eine solche Begleitgruppe allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt zu verlangen.

Monique Frey: Ich bin nur teilweise zufrieden mit der Antwort des Regierungsrates, weil sie vom 12. Mai 2017 stammt, sich seither aber einiges getan hat. Anfang September ist die Antwort des Bundesrates zu einem Vorstoss von Damian Müller erschienen. Der Bundesrat erachtet die vom Regierungsrat vorgeschlagene Etappierung als eine nicht ausgereifte Idee und zieht eine gesamtheitliche Realisierung vor. Ich bin froh über die Antwort des

Bundesrates. Weiter schreibt der Bundesrat, dass es leider andere Projekt mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis und einer höheren Dringlichkeit gibt. Der Regierungsrat ist gefordert, die Wichtigkeit dieses Projekts dem Bundesrat und allen Parlamentariern darzulegen. Der Bahnhof Luzern weist die drittgrösste Auslastung aller Bahnhöfe in der Schweiz auf. Es erstaunt, dass die SBB den Personenverkehr von Basel oder Bern über Zürich ins Tessin leitet statt über Luzern, und das wegen einer Differenz von zwei Minuten. Der Regierungsrat will mit der Vorfinanzierung warten, bis sich der Bundesrat für eine Strategie entscheidet. Das ist falsch. Der Kanton Luzern muss forciert offensiv auf den Bundesrat zugehen und Varianten vorstellen. In unserer klammen finanziellen Lage befinden wir uns natürlich nicht gerade in der besten Ausgangslage. Bezüglich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses gilt es auch, den Zimmerberg genauer zu studieren. Das Zuger Parlament hat die Regierung in Zug beauftragt, sich für den „Zimmerberg light“ einzusetzen. Die beiden Projekte Zimmerberg und Durchgangsbahnhof sind nur als Gesamtes sinnvoll und lösbar. Mit der gemeinsamen Finanzierung beider Projekte kann dem Kosten-Nutzen-Verhältnis Rechnung getragen werden. Etwas erstaunt bin ich über die Antwort zu Frage 6. Mit keinem Wort wird erwähnt, dass die Passagierzahlen bei der VBL stagnieren. Was macht der Regierungsrat in der Zwischenzeit, solange er nicht auf den Durchgangsbahnhof setzen kann? Der Grünen Fraktion ist es wichtig, dass der Ausbau beim öV weitergeht, um damit dem Bundesrat die Wichtigkeit des Durchgangsbahnhofs zu zeigen.

Marcel Budmiger: Laut Antwort der Regierung befindet sich der Kanton Luzern auf Kurs, und alles ist bestens. Momentan dominieren aber die schlechten Nachrichten, was den Durchgangsbahnhof angeht. Wenn der zuständige Regierungsrat von anderen und neuen Plänen der SBB erfährt, lässt das aufhorchen. Wie auch bei der Finanzstrategie sind in der Vergangenheit Fehler gemacht worden. Wir haben bereits vor Jahren eine griffige Vorfinanzierung gefordert. Das ist leider nicht geschehen. Die bisherige Strategie war nicht so erfolgreich. Es ist nicht sinnvoll, nur auf eine Zentralschweizer Koalition zu setzen. In anderen Projekten sind Koalitionen über die Landesteile hinweg geschmiedet worden. In Bern müssen Mehrheiten gefunden werden, die Zentralschweiz allein schafft das aber nicht. Wir bitten die Regierung, einen Zahn zuzulegen.

Marcel Omlin: Vor etwa zehn Jahren war das grosse Thema in diesem Rat der Feinstaub, nun scheint es der Tiefbahnhof zu sein. Der Kanton Luzern und die Zentralschweiz wollen einerseits die Spange Nord, deren Finanzierung gesichert ist, und andererseits den Durchgangsbahnhof, dessen Finanzierung nicht gesichert ist. Die Aussagen des Bundesamtes für Verkehr lassen aufhorchen. Es ist richtig, dass der „Zimmerberg light“ für den Kanton Luzern wichtig ist. In Luzern gibt es nur eine internationale Verbindung, und Luzern ist für den Tourismus bahntechnisch nicht so wichtig, wie behauptet wird. Die Regierung hat recht, dass sie auf die Entscheidung des Bundesrates wartet. Die Bedeutung von Luzern ist bahntechnisch gesehen gut, was den Inland- und Pendlerverkehr angeht. Ich glaube aber nicht, dass wir Unterstützung von den anderen Zentralschweizer Kantonen erhalten. Luzern wird ein grosses Projekt erhalten, hoffentlich handelt es sich dabei um die Spange Nord. Was unternimmt die Regierung zugunsten des öV? Agglomobil uno, Agglomobil due, Agglomobil tre, aber die Notleidenden sind immer noch die Gebiete Luzern Nord mit den Gemeinden Emmen, Rothenburg, Rain und Hildisrieden.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Es liegt eine intensive Zeit hinter uns, aber auch noch vor uns. Die Zentralschweizer Kantone haben als Planungsregion detailliert geplant, wie der öV 2035 rollen soll. Sämtliche Regionen der Schweiz haben dies getan. Aufgrund der Nutzerzahlen, des Investitionsvolumens und der Priorisierung des Bundes, das heisst des Überlastabbaus, wird der Planungsschritt 2030/2035 ausgearbeitet. Die Zentralschweizer Kantone wollen einen Ausbau der Strecke Luzern–Zug–Zürich. Der Zimmerberg-Basistunnel II und der Durchgangsbahnhof sollen in dieser Botschaft verankert sein. Wir sind realistisch genug, um zu erkennen, dass der Zimmerberg-Basistunnel II vorgezogen wird. Der Durchgangsbahnhof ist aber als zu planendes Projekt bereits im Ausbauschnitt 2025 erwähnt. Wir fordern den 12-Milliarden-Ausbau, weil im 7-Milliarden-Ausbau kein Zentralschweizer Projekt

enthalten wäre. Zur Interessenvertretung: Wir betreiben Lobbying mit unseren Parlamentariern beim Bundesrat und beim Bundesamt für Verkehr. In zwei Wochen erwarten wir eine Stellungnahme des Gotthardkomitees. Wir sind mit der Metropolitankonferenz Zürich und der Städteallianz in Kontakt. Im Komitee Durchgangsbahnhof sind zudem sämtliche Zentralschweizer Parlamentarier vertreten. Dazu braucht es aber Ressourcen. Wir befinden uns auf gutem Weg, denn wir stehen praktisch vor der Veröffentlichung der Botschaft. In etwa vier Wochen wird der Bundesrat den Ausbauschrift in die Vernehmlassung schicken. Wir haben auf diesen Zeitpunkt ein Lobbyingkonzept ausgearbeitet. Der Hinweis auf eine parlamentarische Begleitgruppe ist zwar sehr gut, aber er kommt zu spät. Wir sind einverstanden, dass die Etappierung nicht sinnvoll ist. Aber es ist in diesem Verteilungskampf ein Versuch, die Idee zu verkaufen, wenigstens eine Etappe realisieren zu können. Natürlich wollen wir aber den ganzen Durchgangsbahnhof. Was die Vorfinanzierung angeht, soll eine Inbetriebnahme auf 2030 erreicht werden. Allein bis zur Baubewilligung des Durchgangsbahnhofs dauert es zehn Jahre, hinzu kommen 14 Jahre Bauzeit. Wir müssen den Bundesbeschluss abwarten, um Klarheit zu erhalten, ob die Vorfinanzierung überhaupt möglich ist. Was ich nicht akzeptieren kann, sind die Aussagen, dass unser Vorgehen zu engstirnig sei. Das ist nicht der Fall. Wir bleiben am Thema Durchgangsbahnhof dran und können dabei auf grosse Unterstützung durch unsere Interessenvertreter beim Bund zählen.