



KANTONSratsPROTOKOLL

Sitzung vom 31. Oktober 2017
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalmann-Bieri

A 437 Anfrage Hunkeler Yvonne und Mit. über das Vernehmlassungsverfahren zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Die Anfrage A 437 wurde auf die Oktober-Session hin dringlich eingereicht. Der Regierungsrat ist mit der dringlichen Behandlung einverstanden.

Claudia Huser Barmettler: Die GLP-Fraktion lehnt die dringliche Behandlung der Anfragen A 437, A 439 und A 440 ab. Wir anerkennen das politische Gewicht dieser Thematik. Die Beantwortung duldet jedoch einen Aufschub. Auch für unsere Fraktion ist der Durchgangsbahnhof ein wichtiges Thema. Wir können aber nicht nachvollziehen, warum die Anfragen nicht fundiert und zum richtigen Zeitpunkt beantwortet werden können. Wir bitten Sie deshalb, die Dringlichkeit bei allen drei Anfragen abzulehnen.

Herbert Widmer: Die Diskussion über den Ausbauschnitt 2030/35 findet jetzt statt. Das Anliegen stösst sowohl in den Medien wie auch bei der Bevölkerung auf sehr grosses Interesse. Deshalb stimmt die FDP-Fraktion der Dringlichkeit zu.

Yvonne Hunkeler: Ich halte an der Dringlichkeit fest. Es besteht ein grosses öffentliches Interesse. Zurzeit gibt es aber viele offene Fragen, die einer Antwort bedürfen. Deshalb bitte ich Sie, der Dringlichkeit zuzustimmen.

Michael Töngi: Ich bitte Sie ebenfalls, die Dringlichkeit zu unterstützen. Die Fragen zum Zeitplan und zur Vorfinanzierung sollten geklärt werden, damit auch der Bund und die Öffentlichkeit unsere Haltung dazu kennen. Zudem ist das Vernehmlassungsverfahren jetzt im Gang.

Marcel Omlin: Ich gehe nicht davon aus, dass etwas dringlich ist, das erst in 35 Jahren vollzogen wird. Wir sind Utopisten, die meisten befürworten den Durchgangsbahnhof nach wie vor, auch die Medien. Die Zentralschweizer Regierungskonferenz hat sich ebenfalls positiv dazu geäussert. Ich frage mich, wie positiv sich die Regierungen noch äussern werden, wenn es dann tatsächlich um die Finanzierung geht. Ich bitte Sie, die Dringlichkeit abzulehnen.

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

Robert Küng: Für den Kanton Luzern handelt es sich beim Durchgangsbahnhof um ein Schlüsselprojekt. Im Moment befinden wir uns mitten in der Vernehmlassung. Deshalb ist nun der richtige Zeitpunkt, um die entsprechenden Antworten zu veröffentlichen.

Der Rat stimmt der dringlichen Behandlung mit 82 zu 32 Stimmen zu.

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

Die Anfrage A 437, die Anfrage A 439 von Michael Töngi und Mit. über die Vorfinanzierung des Durchgangsbahnhofs und die Anfrage A 440 von Michael Töngi und Mit. über den Zeitplan der Projektierung und des Baus des Durchgangsbahnhofs werden als Paket behandelt.

Yvonne Hunkeler: Ich möchte drei erfreuliche Punkte aus der Antwort des Regierungsrates hervorheben. Erstens: Die Vernehmlassungsbotschaft des Bundes, die im Moment zur Rückmeldung in den Kantonen aufliegt, lässt keine Zweifel an der Notwendigkeit und der Richtigkeit für das Projekt Durchgangsbahnhof offen. Dieses Projekt ist nicht nur für die anderen Zentralschweizer Kantone, sondern vor allem für den Kanton Luzern von grosser Dringlichkeit. Zweitens: Der Bundesrat will die Projektierung des Durchgangsbahnhofs jetzt auslösen. So ist es auch im Ausbauschnitt 2025 bereits enthalten; der Bund wird diese Projektierung und Planung finanzieren. Drittens: Der Bund bekennt sich klar zum Durchgangsbahnhof Luzern, und deshalb sind alle anderen immer wieder geforderten Massnahmen vom Tisch. Der Bund unterstützt keine andere Variante. Zwei weitere Punkte gefallen mir weniger. Erstens: Zu Frage 5 hätte ich mir bezüglich der Etappierung präzisere Antworten gewünscht. So hätte ich gerne gewusst, wo allenfalls eine Etappierung bei der Realisierung möglich ist. Zweitens: Zur Vorfinanzierung sind noch Abklärungen beim Bund im Gang. Könnte das Projekt mit der Vorfinanzierung beschleunigt werden? Wir müssen alles daransetzen, während der Planungsphase die Fragen zur Vorfinanzierung, aber auch die Zusammenarbeit mit den anderen Kantonen zu klären.

Michael Töngi: Regierungsrat Robert Küng und sein Team konnten aufzeigen, dass der Kanton Luzern den Durchgangsbahnhof braucht. Damit sind auch die anderen oft diskutierten Varianten vom Tisch. Der Bund bekennt sich klar zur Variante Durchgangsbahnhof. Der Kanton Luzern befindet sich auf dem richtigen Weg. Trotzdem stellen sich noch einige Fragen. Wie lange dauert es bis zur Vollendung des Projekts? Die Durchmesserlinie in Zürich wurde beispielsweise innert zwölf Jahren geplant und gebaut, obwohl es sich um ein ähnlich kompliziertes Bauwerk gehandelt hat. Deshalb verstehen wir nicht, warum beim Bau des Durchgangsbahnhofs die Rede von 20 Jahren ist. Zudem möchten wir wissen, ob es beim Vernehmlassungsverfahren nur um die Vorfinanzierung oder auch um den Ausbauschnitt 2035 geht. Unserer Meinung nach muss der Durchgangsbahnhof vor 2045 realisiert sein. Der Kanton Luzern muss ein klares Zeichen setzen, dass er die Vorfinanzierung stemmen kann. Wenn das eidgenössische Parlament 2026 einen Entscheid fällt, muss so schnell wie möglich mit dem Bau begonnen werden können.

Claudia Huser Barmettler: Es ist sehr erfreulich, dass es mit dem Projekt Durchgangsbahnhof vorwärtsgeht. Mit den klaren Aussagen von Bundesrätin Doris Leuthard haben wir einen Meilenstein erreicht. Die Regierung legt in der Antwort zur Anfrage A 437 gut dar, dass sich die Frage der verschiedenen Varianten erledigt hat. Bei der Bevölkerung scheint das aber noch nicht angekommen zu sein. Nur eine klare Kommunikation durch den Regierungsrat kann diesbezüglich Abhilfe schaffen. Es ist wichtig, dass sich die Regierung weiterhin stark macht für den Durchgangsbahnhof. Zwar wird die Projektierung jetzt ausgelöst, trotzdem dürfen wir keine weitere Zeit verlieren. Schlussendlich profitiert auch die Wirtschaft von diesem Projekt. Der Regierungsrat erklärt, dass er den aufwärtskompatiblen Massnahmen zugunsten des Durchgangsbahnhofs positiv gegenübersteht. In diesem Zusammenhang verweise ich auf das Verkehrskonzept der GLP. Es handelt es sich um einen Gegenvorschlag zum Agglomerationsprogramm der dritten Generation. Das Verkehrskonzept enthält aufwärtskompatible Massnahmen für das Verkehrsproblem in und um Luzern. Die Regierung ist aber auch auf Bundesebene weiterhin gefordert. Die Zentralschweizer Kampagne zum Zimmerberg-Basistunnel II und zum Durchgangsbahnhof ist dabei sicher hilfreich. Die Kampagne allein reicht aber noch nicht.

Marcel Omlin: Der Bahnverkehr wird in Luzern seit Jahren benachteiligt, daran ändert sich auch in Zukunft nichts. Der Vergleich mit der Durchmesserlinie in Zürich ist doch etwas weit hergeholt, denn Zürich hat das Projekt selber vorfinanziert und geplant. Woher soll aber der Kanton Luzern das Geld für die Vorfinanzierung nehmen? Dieses Projekt stellt ein sehr hohes Risiko dar, und wenn wir gegenüber unseren Bürgern Verantwortung übernehmen wollen, müssen wir uns endlich davon verabschieden. Der Durchgangsbahnhof befindet sich schlichtweg am falschen Ort. Vor ein paar Jahren wären uns 700 Millionen Franken für den Ausbau der Variante Rotsee zur Verfügung gestanden, darauf hat man aber verzichtet. Der

Bund wird wohl kaum zwei so grosse Projekt wie den Bypass und den Durchgangsbahnhof finanzieren. Verabschieden Sie sich also bitte vom Projekt Durchgangsbahnhof und konzentrieren Sie sich auf die Varianten Sedel oder Emmenbrücke.

Marcel Budmiger: Sowohl der Bypass als auch der Durchgangsbahnhof werden aus verschiedenen Kassen finanziert – dies einfach zur Klärung. Das meiste, das in den Antworten steht, konnte bereits der Zeitung entnommen werden. Ich fand vor allem die Frage von Michael Töngi interessant, warum es denn nicht schneller vorangehe. Scheinbar ist es einfach nicht möglich, es wäre aber interessant, vom zuständigen Bundesamt zu hören, was es dazu meint. Eigentlich hat der Bundesrat bis jetzt nur bestätigt, dass wir uns für die beste Variante entschieden haben. Wie geht es nun aber weiter? Wir können zwar Kampagnen starten, schlussendlich entscheidet aber der Bund über das weitere Vorgehen und über die Vorfinanzierung. Wir haben es versäumt, die Vorfinanzierung rechtzeitig zu regeln, deshalb kann das Projekt tatsächlich nicht schneller vorangetrieben werden.

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

Robert Küng: Nachdem wir mehrere Jahre gearbeitet, lobbiiert und argumentiert haben, ist die Zentralschweizer Forderung nach dem Ausbau der Strecke Luzern–Zug–Zürich in der Vernehmlassungsbotschaft verankert. Das ist nicht selbstverständlich. Es handelt sich aber lediglich um einen Teilerfolg, die Sache ist noch nicht im Trockenen. Wir sind uns bewusst, dass wir unsere Forderungen beim Bund weiterhin deponieren müssen. Die Vernehmlassungsbotschaft vom Bundesrat enthält die Forderung an das Parlament, 11,5 Milliarden Franken zu investieren. Die Strecke Luzern–Zug–Zürich mit dem Zimmerberg-Basistunnel II wird geplant und realisiert. Für den Durchgangsbahnhof wird die Planung ausgelöst und vom Bund bezahlt. Die Vorfinanzierung ist ebenfalls verankert. Die Zentralschweizer Kantone haben zusammen eine Medienorientierung gemacht, denn beim Ausbau der Strecke handelt es sich um eine zentralschweizerische Angelegenheit. Wir möchten den mit 11,5 Milliarden Franken veranlagten Ausbauschnitt umsetzen. Wir wollen bestätigen, dass der Zimmerberg-Basistunnel II zu projektieren und zu realisieren ist, denn nur so kann der volle Nutzen dieser Strecke erreicht werden. Zudem soll die Projektierung des Durchgangsbahnhofs unverzüglich aufgenommen werden. Für die Strecke Olten–Sursee–Luzern–Zug muss der Ausbauschnitt aufwärtskompatible Massnahmen beinhalten, denn ab 2030 stehen wir vor wirklichen Kapazitätsproblemen. Für den Durchgangsbahnhof muss eine für die Kantone tragbare Finanzierung ermöglicht werden. Bei der Vorfinanzierung sind uns keine Fehler unterlaufen. Mit der Formulierung in der Vernehmlassungsbotschaft des Bundes sind wir aber nicht zufrieden. Was ist damit gemeint, dass der Kanton Luzern auf eigenes Risiko eine Vorfinanzierung vornehmen könne? Die Regierung wird bei der Luzerner Bevölkerung auf keinen Fall die Finanzierung des Durchgangsbahnhofs beantragen, wenn die Rückfinanzierung nicht gesetzlich geregelt ist. Zudem ist eine Gesetzesänderung auf Bundesebene notwendig. Diese Änderung ist uns noch nicht bekannt. Zwar wird auf das Eisenbahngesetz verwiesen, das hilft uns aber nicht weiter, denn die Fabi-Vorlage schliesst eine Vorfinanzierung aus. Es ist nach wie vor unklar, wie hoch die Vorfinanzierung sein wird. Die Vorfinanzierung hängt von der Schuldenbremse des Bundes und von verschiedenen weiteren Faktoren ab. So könnten beispielsweise 2,4 Milliarden Franken für das gesamte Projekt verlangt werden oder nur die Zinskosten für die Investitionen. Leider kann ich diesbezüglich keine genauen Angaben machen. Diese Fragen werden wir jedoch in der Vernehmlassung noch stellen. Braucht es überhaupt eine Vorfinanzierung? Die Projektdauer von 20 Jahren, wovon 8 Jahre Planung und 12 bis 14 Jahre Bauzeit sind, scheint sich zu bestätigen. Zusammengefasst kann gesagt werden, dass die Vorfinanzierung aus heutiger Sicht zu einer Beschleunigung von maximal fünf Jahren führen kann. Wir werden zu gegebener Zeit beurteilen müssen, wie viel uns diese fünf Jahre finanziell wert sind. Wir haben aber genügend Zeit, über diese Frage mit dem Bund zu diskutieren. Da ein Projekt von einer solchen Grössenordnung öffentlich ausgeschrieben werden muss, liegt es nicht in unserer Hand, wer die Planung übernimmt. Das Verkehrskonzept der GLP nehme ich zur Kenntnis. Ich bitte Marcel Omlin damit aufzuhören, das Projekt zu torpedieren, das bringt uns nicht weiter. Wir sind uns bewusst,

dass noch viel Arbeit vor uns liegt, darum haben wir eine Kampagne gestartet, um alle National- und Ständeräte von unserem Projekt überzeugen zu können. Wir haben Flyer gestaltet sowie eine Webseite und ein aktuelles Onlinedossier aufgeschaltet. Es gibt noch viel zu tun, packen wir es gemeinsam an. Nehmen Sie bitte die positive Reaktion aus Bern zur Kenntnis.