



Infrastrukturausbau Bahnhof Rothenburg Station

Entwurf Dekret über einen Sonderkredit

Zusammenfassung

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, für den Infrastrukturausbau des Bahnhofs Rothenburg einen Sonderkredit von 24,074 Millionen Franken zu bewilligen. Der Bahnhof Rothenburg Station ist heute ungenügend ausgebaut, provisorisch hergerichtet und noch immer unübersichtlich und unattraktiv. Mit dem neuen Bushub West mit Wendeschlaufe und dem Ausbau Hasenmoosstrasse sowie mit dem neuen Bushub Ost entsteht zusammen mit der Umgestaltung des Bahnhofs Rothenburg mit zentraler Personenunterführung ein kundenfreundlicher Umsteigeknoten. Die Umsteigewege zwischen Bus und Bahn werden kürzer, attraktiver und sicherer.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für den Infrastrukturausbau des Bahnhofs Rothenburg Station.

1 Entwicklungsschwerpunkt Rothenburg Station

Die Gemeinde Rothenburg plant das Gebiet um den Bahnhof Rothenburg für Industrie, Gewerbe und Wohnen attraktiver zu gestalten. Das Gebiet ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP), der unter anderem als Folge der Ansiedlung des Einrichtungshauses IKEA stark an Bedeutung gewinnt.

Das Entwicklungsgebiet zwischen der Bahnstation und der Autobahn bietet Rothenburg die Chance, die Grundstücke flächeneffizient zu nutzen und neue, wertschöpfende Firmen an verkehrstechnisch zentraler Lage anzusiedeln. Dabei wird eine qualitätsvolle Entwicklung angestrebt, die nicht durch eine unkoordinierte Bautätigkeit negativ beeinflusst werden soll. Mit entsprechenden Verfahren für die Richt- und Nutzungsplanung werden diese Standorte in einem kooperativen Prozess zwischen Behörden und Privaten baureif und verfügbar gemacht, sodass hier eine signifikante bauliche und wirtschaftliche Entwicklung stattfinden kann.

Eine Mobilitätsdrehscheibe für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velos, den öffentlichen Verkehr (öV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist für den ESP Rothenburg Station unabdingbar.

2 Ausgangslage

Der Bahnhof Rothenburg Station ist heute ungenügend ausgebaut, provisorisch hergerichtet und noch immer unübersichtlich und unattraktiv.



Abb. 1: Bahnhof Rothenburg Station

Die Verbindungswege für das Umsteigen zwischen Bus und Bahn sind teilweise sehr lange. Insbesondere der abgelegene Bahnperon in Fahrtrichtung Luzern ist nur über einen rund 300 m langen Fussweg erreichbar. Die Ost- und die Westseite sind über eine dezentrale Unterführung mit Treppenanlagen oder eine weiträumige Wegverbindung über die Kantonsstrasse miteinander verbunden. Weder die SBB-Haltestelle noch die Bushaltestelle entsprechen den Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (SR [151.3](#)).

Eine wichtige Massnahme zur Verbesserung des öV im Kanton Luzern ist eine bessere Verknüpfung von Bahn und Bus. Der Bahnhof Rothenburg Station soll zu einer Mobilitätsdrehscheibe mit entsprechender Infrastruktur ausgebaut werden. Gleichzeitig werden der Bahnhof sowie die beiden Bushubs Ost und West gemäss Vorschriften des BehiG hindernisfrei zugänglich gemacht. Mit dem projektierten Ausbau erhält Rothenburg Station als ESP des Kantons Luzern einen auf die Zukunft ausgerichteten Bahnhof mit sehr guten Verbindungen. Die Zahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste hat zwischen 2008 und 2017 um rund 515 Prozent zugenommen. Der rechtskräftige Bebauungsplan Ost, das Bebauungsgebiet West, der A2 Gewerbepark und weitere Projekte zeigen eine starke Entwicklung und grosses Potenzial als Arbeitsgebiet auf. Seit dem Fahrplanwechsel 2021 (ab 13. Dezember 2020) gibt es einen zusätzlichen RegioExpress-Halt beim Bahnhof Rothenburg Station, was die Verbindung zwischen Luzern und Olten verbessert.

Es braucht eine neue, gestalterisch ansprechende, kundenfreundliche und betrieblich zweckmässige Anordnung und Gestaltung des Umsteigeknotens. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger und den Veloverkehr muss der Bahnhof gut erreichbar sein. Attraktive, direkte und sichere Wege zum Bahnhof und im Speziellen zu den Zügen und Bussen sowie gut situierte und genügend Veloabstellplätze rund um den Bahnhof sind zentrale Anforderungen. Auch mit dem MIV soll der Bahnhof gut erreichbar sein. Hierfür sind genügend Kiss-and-ride-Parkplätze sowie Park-and-ride-Parkplätze notwendig.

3 Planung

Auf der Westseite soll im Zusammenhang mit dem Bushub West die Hasenmoosstrasse ausgebaut werden. Für das Umsteigen von der Bahn auf den Bus wird auf der Westseite ein Bushub mit vier Haltekanten entstehen und auf der Ostseite ist als Ersatz für die heutige Bushaltestelle der Bushub Ost geplant. Als zentrales Element wird der Bahnhof Rothenburg Station durch die SBB gemäss dem [BehiG](#) umgebaut. Auf Initiative der Gemeinde Rothenburg und mit Unterstützung des Kantons Luzern soll mit dem Bau der Bushubs die Perronanlage verlegt und mit einer neuen Personenunterführung optimal mit den Bushaltestellen verbunden werden.

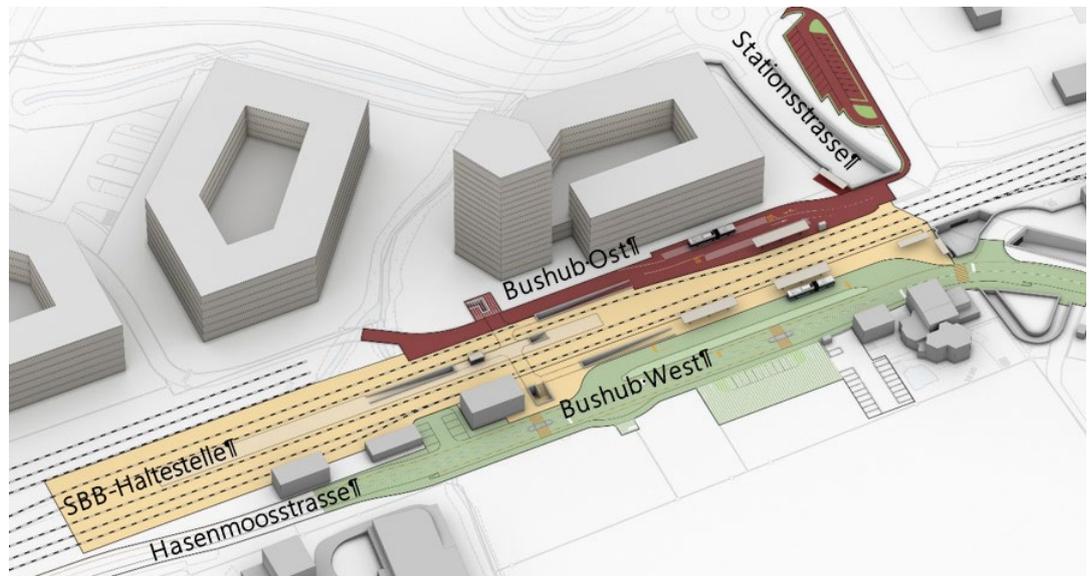


Abb. 2: Grobübersicht Infrastrukturausbau Bahnhof Rothenburg Station

Die SBB haben sich bereit erklärt, die Perronanlage am neuen Standort auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Bushubs zu bauen, sofern sich der Kanton – zusammen mit der Gemeinde – bereit erklärt, sich an den dadurch resultierenden Mehrkosten (die über eine reine BehiG-konforme Sanierung hinausgehen) zu beteiligen. Kanton und Gemeinde finanzieren ihrerseits die Bushubs und die Anpassungen im Strassenbereich. Die Planung und die Realisierung der Projekte – ausgenommen des Projekts der SBB – obliegen der Gemeinde Rothenburg.

Die Realisierung des Infrastrukturausbau Bahnhof Rothenburg Station ist zudem Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern (AP LU). Insgesamt umfasst das AP LU drei Massnahmen im Zusammenhang mit dem Infrastrukturausbau Bahnhof Rothenburg Station. Der Infrastrukturausbau Rothenburg Station (1. Etappe) ist Bestandteil des AP LU der zweiten Generation (AP LU 2G) und der Infrastrukturausbau Rothenburg Station (2. Etappe) ist Bestandteil des AP LU der dritten Generation (AP LU 3G). Die dritte Massnahme, die öV-Bevorzugung auf der Hasenmoosstrasse ist ebenfalls Bestandteil des AP LU 3G.

4 Infrastrukturausbau Bahnhof Rothenburg Station

Der Infrastrukturausbau gliedert sich in drei Projekte beziehungsweise Teilprojekte mit unterschiedlicher Projektführung gemäss nachfolgender Detailübersicht:

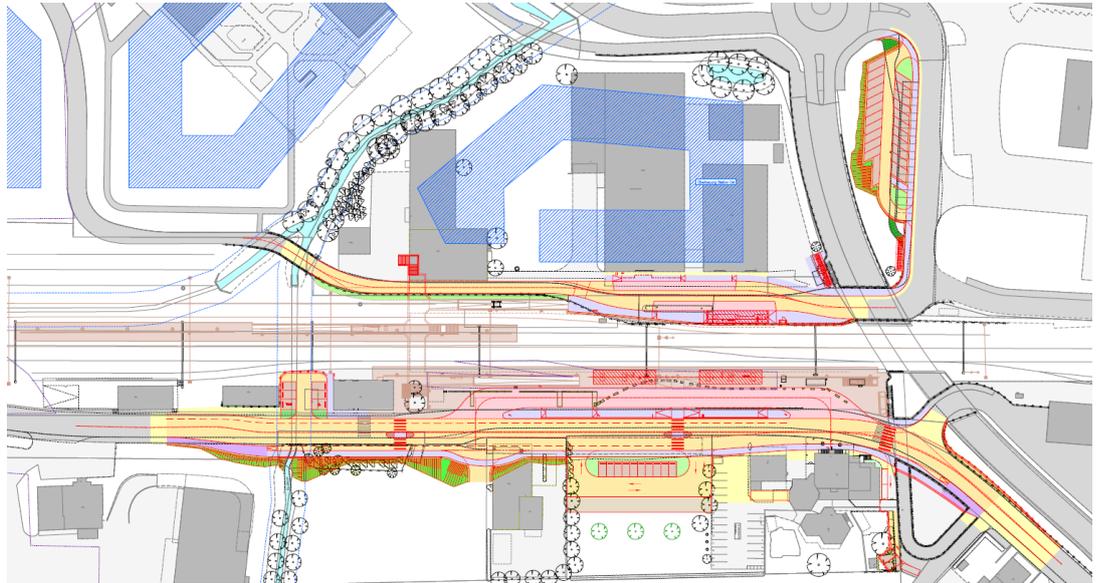


Abb. 3: Detailübersicht Infrastrukturausbau Bahnhof Rothenburg Station

4.1 SBB-Haltestelle mit Personenunterführung

Der Bahnhof Rothenburg Station wird durch die SBB umgebaut. Mit dem Projekt werden sämtliche Infrastrukturanlagen BehiG-konform umgebaut. Entsprechend werden die Perrons erhöht und mit der neuen Personenunterführung über Rampen und Treppenanlagen verbunden. Der heutige Perron (Fahrtrichtung Luzern) wird zurückgebaut. Neu wird gegenüber dem heutigen Hauptperron (Fahrtrichtung Olten) ein Mittelperron erstellt. Der neue Mittelperron wird sowohl durch eine Treppe als auch durch eine neue Rampe erschlossen. Das ostseitige Gleis, das heute als Abstellgleis genutzt wird, wird verlängert und als drittes Gleis für den Personenverkehr genutzt.

Durch die neue Personenunterführung werden die Wege verkürzt und ein hindernisfreier Zugang zu Bus und Bahn wird sichergestellt. Im Bereich des Hauptperrons wird ein Fahrradunterstand mit rund 40 Plätzen realisiert. Der Hauptperron dient den Bahn- und den Busfahrgästen.

4.2 Bushub West mit Wendeschlaufe und Hasenmoosstrasse

Der Bushub West mit Wendeschlaufe und Hasenmoosstrasse (Bushub West) gliedert sich unmittelbar an die SBB-Haltestelle an und wird über den Hauptperron direkt erschlossen. Die Erschliessung zum Mittelperron und zum Bushub Ost erfolgt über die zentrale Personenunterführung. Es werden vier Bushaltekanten realisiert. Zwei Haltekanten schliessen an den Hauptperron an, und zwei Haltekanten werden über einen separaten Mittelperron bedient. Auf dem Hauptperron werden zwei Dächer als Witterungsschutz für die Fahrgäste gebaut. Die direkt anschliessende Wendeschlaufe bietet eine optimale Verkehrserschliessung via Hasenmoosstrasse. Eine direkte Anfahrt ist für die Fahrplanstabilität entscheidend. Die Busbevorzugung wird über eine Lichtsignalanlage gewährleistet. Dadurch konnte die Wendeschlaufe auf dem engen Korridor mit geringem Flächenbedarf angeordnet werden. Die bestehenden Park-and-ride-Parkplätze der SBB werden aufgehoben respektive auf der Ostseite angesiedelt. Auf der Westseite werden Kiss-and-ride-Parkplätze sowie Parkplätze für Gehbehinderte und Taxis erstellt. Abstellplätze für Velos und Motorräder sind Bestandteil des SBB-Projekts.



Abb. 4: Visualisierung Bahnhof Rothenburg Station

Der Ausbau des Bushubs führt im Bahnhofbereich zu einer Verschiebung der Hasenmoosstrasse um rund 3 Meter. Zudem wird die Fahrbahnbreite von heute rund 5,8 auf neu 10,4 Meter ausgebaut. Es werden zwei separate Radstreifen markiert und ein Mittelbereich mit Schutzinseln für die Fussgängerquerungen realisiert. Das separate Trottoir auf der westlichen Strassenseite wird beibehalten. Mit dem Ausbau wird der Verkehrszunahme auf der Hasenmoosstrasse, die einen hohen Schwerverkehrsanteil aufweist, Rechnung getragen und die Verkehrssicherheit erhöht. Die Höchstgeschwindigkeit wird von heute 60 km/h auf neu 50 km/h reduziert. Die Entwässerung der gesamten Infrastruktur erfolgt über eine neue Retentionsanlage. Das Wasser wird in den Buzibach geleitet.

4.3 Bushub Ost

Der Bushub Ost wird über die zentrale Personenunterführung mit einer Rampe direkt mit den beiden Bahnperrens und mit dem Bushub West verbunden. Ein zusätzlicher Treppenaufgang gewährleistet einen unmittelbaren Zugang zum Bebauungsplangebiet Ost.

Es werden zwei Bushaltekanten realisiert. Eine Haltekante wird über den bahnseitigen Busperron bedient, wo ein Dach als Witterungsschutz für die Fahrgäste erstellt wird. Die zweite Bushaltekante schliesst direkt an das Bebauungsplangebiet Ost an. Die Busbevorzugung ist für die Fahrplanstabilität auch hier zu gewährleisten und wird, wenn erforderlich, mit einer Lichtsignalanlage sichergestellt. Für das Personal der Busbetriebe wird eine WC-Anlage (nicht öffentlich) erstellt.



Abb. 5: Visualisierung Bushub Ost

Für die Fahrräder wird an zentraler Lage ein neuer Unterstand mit 44 Plätzen realisiert. Optional kann zu einem späteren Zeitpunkt ein zweiter Fahrradunterstand er-

stellt und die Kapazität verdoppelt werden. Für den MIV wird ein bestehender Parkplatz als Park-and-ride-Anlage ausgebaut und mit jeweils einem Parkfeld für Gehbehinderte und Taxis sowie einem Abstellplatz für acht Motorräder ergänzt.

5 Auflage- und Bewilligungsverfahren

Mit dem Infrastrukturausbau des Bahnhofs Rothenburg Station entstehen attraktiv erschlossene Gebiete. Siedlung und Verkehr werden zweckmässig aufeinander abgestimmt, indem die Siedlungsentwicklung am Bahnhof konzentriert wird (Entwicklung nach innen). Durch flankierende gestalterische Massnahmen wird das Bahnhofgebiet zudem zu einem attraktiven öffentlichen Raum aufgewertet. Der Umsteigepunkt Bus–Bahn wird zusätzlich die Stabilität des öV-Fahrplans verbessern.

Das Projekt ist zweck- und verhältnismässig. Der Infrastrukturausbau führt im Agglomerationsgürtel zu einer starken Verbesserung der Erreichbarkeit des Zentrums Luzern mit dem öV. Dabei wird auch die Situation für den Fuss- und den Veloverkehr verbessert und die Bahn gestärkt. Die Verlagerung vom MIV auf den öV erhöht die Verkehrssicherheit und verringert die Umweltbelastung.

5.1 SBB-Haltestelle mit Personenunterführung

Die Auflage und die Bewilligung des Projekts SBB erfolgen nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR [742.101](#)) in Form des Plangenehmigungsverfahrens. Dies ist ein vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geleitetes Baubewilligungsverfahren. Mit der Plangenehmigung erteilt das BAV sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen. Es sind keine zusätzlichen kantonalen Bewilligungen nötig.

Das Projekt SBB wurde am 1. April 2021 beim BAV eingereicht und wird im Rahmen des ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens öffentlich aufgelegt.

5.2 Bushub West und Bushub Ost

Die Auflage und die Bewilligung der Bushubs West und Ost erfolgen nach den Bestimmungen des Strassengesetzes (StrG; SRL Nr. [755](#)). Für die Erteilung der Projektbewilligung für den Bau der Bushubs West und Ost ist der Gemeinderat Rothenburg zuständig. Für den Bushub Ost und den Bushub West mit Wendeschleife und Hasenmoosstrasse wurden zwei getrennte Baugesuche eingereicht. Die beiden Bushubs sind örtlich durch das Drittprojekt der SBB getrennt und können unabhängig voneinander beurteilt und bewilligt werden.

Die öffentliche Auflage fand vom 22. März bis zum 12. April 2021 statt. Gegen die Baugesuche sind insgesamt fünf Einsprachen eingegangen.

6 Kosten und Finanzierung

Das Projekt wird durch verschiedene Träger finanziert. An den Kosten beteiligen sich der Bund, die SBB AG, die Gemeinde Rothenburg und der Kanton Luzern. Weitere Beteiligte sind der Verkehrsverbund Luzern (VVL) zusammen mit den Transportunternehmen Auto AG Rothenburg, Rottal Auto AG und Postauto AG sowie die interessierten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Erschliessungsperimeter der Hasenmoosstrasse.

Die geschätzten Investitionskosten für das Gesamtprojekt betragen rund 36,6 Millionen Franken. In der folgenden Tabelle sind alle Beträge in Millionen Franken (inkl. MwSt.) und einer Kostengenauigkeit von +/- 10 Prozent dargestellt. Der Kostenvoranschlag für die SBB-Haltestelle mit Mittelperron und Personenunterführung wurde durch die SBB (Preisbasis März 2021), der Kostenvoranschlag für den Bushub West und den Bushub Ost durch die Kost + Partner AG ausgearbeitet (Preisbasis Februar 2021) ausgearbeitet.

Projekt / Position	Investitionskosten	Nettoanteil SBB/BAV	Nettoanteil Kanton Luzern	Nettoanteil Gemeinde
SBB-Haltestelle	22,664 ¹	6,822	11,876	3,966
einschliesslich Reserve (vgl. Ausführungen nachfolgend zur Neuberechnung des Kostenteilers)	1,000		1,000	
Investitionsfolgekosten SBB-Haltestelle	1,100	0,0	0,825	0,275
Bushubs West und Ost	11,870 ²	0,0	8,440	3,430
<i>Total</i>	<i>36,634</i>	<i>6,822</i>	<i>22,141</i>	<i>7,671</i>
Bundesbeiträge AP LU	7,260	0,0	5,327	1,933
<i>Total Netto</i>	<i>29,374</i>	<i>6,822</i>	<i>16,814</i>	<i>5,738</i>

Tab. 1: Kostenübersicht

Die SBB-Haltestelle mit Personenunterführung wird auf Begehren von Kanton und Gemeinde mit erhöhten Anforderungen ausgebaut, damit der künftigen Entwicklung des ESP Rothenburg entsprechend Rechnung getragen wird. Gemäss Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR [742.101](#)) können Kantone und weitere Dritte zusätzliche oder alternative Massnahmen finanzieren. Gemäss § 17 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (öVG) vom 22. Juni 2009 (SRL Nr. [775](#)) kann der Kanton an den Bau, die Änderung und den Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr Beiträge ausrichten oder dafür Darlehen gewähren. Er kann die Ausführung selber und die Finanzierung als Vorleistung übernehmen, wenn es im Einzelfall gerechtfertigt ist. Die Bedeutung des Bahnhofsbaus Rothenburg Station für die Verkehrssituation in der Agglomeration Luzern rechtfertigt die Beteiligung des Kantons an den Kosten gemäss § 17 Absatz 2 [öVG](#).

Basis für die Finanzierung bildet die im Jahr 2019 abgeschlossene Vereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV), den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und dem Kanton Luzern. Gemäss Vereinbarung werden die Kosten für die SBB-Haltestelle mit Personenunterführung zu 30,1 Prozent von den SBB beziehungsweise vom Bahninfrastrukturfonds (BIF) gemäss FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) und zu 69,9 Prozent vom Kanton getragen. Der definitive

¹ Die SBB werden den Bruttokredit für das Teilprojekt SBB-Haltestelle und Personenunterführung im Zusammenhang mit der noch abzuschliessenden Vereinbarung für die Realisierung einholen.

² Der Bruttokredit für den Bushub West und Ost sowie der Gemeindeanteil am Projekt der SBB werden am 13. Juni 2021 der Bevölkerung der Gemeinde Rothenburg zur Abstimmung vorgelegt. In den Bruttokosten ist eine Reserve von rund 1,2 Millionen Franken enthalten.

Kostenteiler zwischen den SBB und dem Kanton für die Realisierung ist in einer noch abzuschliessenden neuen trilateralen Vereinbarung zwischen dem BAV, den SBB und dem Kanton Luzern im Detail zu regeln. Aufgrund einer neuen Berechnungsmethode bei der Mitfinanzierung Dritter wird sich der Kostenteiler voraussichtlich nochmals verändern, weshalb in der Tabelle oben eine Reserve (von 1 Mio. Fr.) eingerechnet wurde. Trotz dieser Unsicherheit leiten wir die Botschaft Ihrem Rat weiter, um keine zeitlichen Verzögerungen bei der Realisierung des Projektes zu riskieren. Uns ist es wichtig, den nachfolgend dargelegten Zeitplan (unten Ziff. 7) mit Abschluss der Bauarbeiten Ende 2023 einhalten zu können. Bereits geringfügige zeitliche Verzögerungen zu Beginn könnten – aufgrund der detaillierten Intervallplanung der SBB – erhebliche Auswirkungen auf den weiteren Bauablauf insgesamt haben.

Der Kostenanteil von derzeit 69,9 Prozent des Kantons wird gemäss separater Vereinbarung zwischen Kanton und der Gemeinde Rothenburg aufgeteilt, wobei 75 Prozent zulasten des Kantons und 25 Prozent zulasten der Gemeinde Rothenburg gehen. Die Investitionsfolgekosten werden anteilmässig als Pauschale abgegolten.

Die Kosten für das Projekt Bushub West und Ost werden nach der Randstein-Regel (vgl. Kap. 6.2) aufgeteilt. Der Kostenanteil von Kanton und Gemeinde wird zudem über das Agglomerationsprogramm subventioniert (vgl. Kap. 6.1).

6.1 Agglomerationsprogramm Luzern

Der Bund fördert eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung in den Agglomerationen. Mit dem Agglomerationsprogramm Luzern werden mit vernetzten Massnahmen die Herausforderungen bei der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Luzerner Agglomeration angepackt.

6.1.1 Agglomerationsprogramm der zweiten Generation

Gestützt auf das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen vom 6. Oktober 2006 respektive das Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) vom 30. September 2016 (SR [725.13](#)) sowie auf den [Bundesbeschluss](#) vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund an der Finanzierung der Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in Städten und Agglomerationen. In der Leistungsvereinbarung vom 18. Dezember 2015 zwischen dem Bund und dem Kanton Luzern wird die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen gemäss AP LU 2G geregelt.

Das Projekt Infrastruktur Rothenburg Station (1. Etappe) ist im AP LU 2G als Massnahme im Bereich «Eisenbahn» mit der Priorität A und anrechenbaren Investitionskosten von 1,75 Millionen Franken (Preisstand 2005, inkl. MwSt. und exkl. Teuerung) enthalten. Es kann mit einem Bundesbeitrag von 35 Prozent beziehungsweise 0,614 Millionen Franken für das Projekt Infrastruktur Rothenburg Station (1. Etappe) (Preisstand 2005, inkl. MwSt. und exkl. Teuerung) gerechnet werden.

6.1.2 Agglomerationsprogramm der dritten Generation

Gestützt auf das [NAFG](#) sowie den [Bundesbeschluss](#) vom 25. September 2019 über die Freigabe der Mittel ab 2019 für das Programm Agglomerationsverkehr beteiligt

sich der Bund an der Finanzierung der Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in Städten und Agglomerationen. In der Leistungsvereinbarung vom 29. Oktober 2019 zwischen dem Bund und dem Kanton Luzern wird die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen gemäss AP LU 3G geregelt.

Das Projekt Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe) ist im AP LU 3G als Massnahme im Bereich «Multimodale Drehscheiben» mit der Priorität A und anrechenbaren Investitionskosten von 17,39 Millionen Franken (Preisstand 2016, inkl. MwSt. und exkl. Teuerung) enthalten. Es kann mit einem Bundesbeitrag von 35 Prozent beziehungsweise 6,086 Millionen Franken (Preisstand 2016, inkl. MwSt. und exkl. Teuerung) für das Projekt Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe) gerechnet werden.

Das Projekt ESP Rothenburg Station (öV-Bevorzugung Hasenmoosstrasse) ist im AP LU 3G als Massnahme im Bereich «Bus/Strasse» mit der Priorität A und anrechenbaren Investitionskosten von 1,60 Millionen Franken (Preisstand 2016, inkl. MwSt. und exkl. Teuerung) enthalten. Es kann mit einem Bundesbeitrag von 35 Prozent beziehungsweise 0,560 Millionen Franken (Preisstand 2016, inkl. MwSt. und exkl. Teuerung) für das Projekt ESP Rothenburg Station (öV-Bevorzugung Hasenmoosstrasse) gerechnet werden.

6.2 Randstein-Regel

Der Kostenanteil des Kantons wird der Investitionsrechnung öffentlicher Verkehr belastet. Gemäss § 17 Absatz 2 [öVG](#) kann der Kanton an den Bau, die Änderung und den Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr Beiträge ausrichten oder dafür Darlehen gewähren. Er kann die Ausführung selber und die Finanzierung als Vorleistung übernehmen, wenn es im Einzelfall gerechtfertigt ist. Die Bedeutung des Bahnhofausbaus Rothenburg Station für die Verkehrssituation in der Agglomeration Luzern rechtfertigt die Beteiligung des Kantons an den Kosten gemäss § 17 Absatz 2 öVG.

Gemäss § 8 Absätze 2 und 3 [öVG](#) können die Gemeinden bei Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr höhere Anforderungen an Gestaltung, Nutzung und Ausführung stellen, wenn diese die sach- und termingerechte Realisierung der Bauten und Anlagen nicht behindern. Die sich daraus ergebenden Zusatzkosten haben die Gemeinden zu tragen.

Um alle bisherigen und künftig noch zu erstellenden Bushubs im Kanton Luzern gleich zu behandeln, wird die Herleitung der Kostenteilung zwischen dem Kanton und der Gemeinde auf die im Strassenbereich bewährte Randstein-Regel abgestützt. Das heisst, der Kanton finanziert alle Elemente bis zur Verkehrsfläche, aber ohne Fundamente, nach dem üblichen Ausbaustandard der Elemente. Die Hochbauten und die Gestaltungsmassnahmen beim Bushub (alles, was über dem Randstein steht und über den erforderlichen Standard hinausgeht) liegen im Aufgabenbereich der Gemeinde und sind durch diese zu finanzieren. Die Verkehrsunternehmungen finanzieren die betrieblichen Massnahmen wie Billettautomaten und Passagier-Informationssysteme.

Zulasten der Gemeinde oder Dritter gehen insbesondere die folgenden Elemente:

- Bahnhofplatz, Platzgestaltungen, Beleuchtung, Bäume u.Ä.,
- Ausrüstung, Möblierung, Dächer, Bepflanzung des Bushubs und
- über den Standard hinausgehende Massnahmen.

Gestützt auf die Randstein-Regel beläuft sich der Beitrag des Kantons an den Gesamtkosten für den Neubau der Bushubs West und Ost auf 8,44 Millionen Franken (inkl. MwSt.) Dies entspricht einem Anteil von rund 71 Prozent der Gesamtkosten (Bushubs West und Ost).

6.3 Verteilung Bundesgelder

Insgesamt stehen für den Infrastrukturausbau Bahnhof Rothenburg Station Bundesgelder von 7,260 Millionen Franken (inkl. MwSt., exkl. Teuerung) zur Verfügung (vgl. Kap. 6.1). Die Aufteilung der Bundesgelder zwischen der Gemeinde Rothenburg und dem Kanton erfolgt anhand der prozentualer Beteiligung an den Investitionskosten. Dies ergibt zum heutigen Zeitpunkt einen Verteilschlüssel für die Bundesgelder von rund 73 Prozent für den Kanton Luzern und 27 Prozent für die Gemeinde Rothenburg.

Der Kanton beteiligt sich mit 22,141 Millionen Franken an den Gesamtkosten respektive mit 16,814 Millionen Franken nach Abzug der Bundesbeiträge.

6.4 Zusammenstellung Sonderkredit

Es ergibt sich folgende Kostenaufteilung in Millionen Franken (inkl. MwSt):

	Infrastrukturausbau Bahnhof Rothenburg
Bund (AP LU 2G) (Preisstand 2005)	0,614
Bund (AP LU 3G) (Preisstand 2016)	6,646
Kanton Luzern	16,814
Gemeinde Rothenburg	5,738
SBB	6,822
<i>Total Projekt (inkl. MwSt., gerundet)</i>	<i>36,634</i>

Der betriebliche und bauliche Unterhalt der Bushubs West und Ost obliegt der Gemeinde Rothenburg. Allfällige Mehr- oder Minderkosten bei den Teilprojekten Bushubs West und Ost werden nach Massgabe der dem Kostenteiler zugrunde gelegten Randstein-Regel dem Kanton oder der Gemeinde Rothenburg zugerechnet.

Der betriebliche und bauliche Unterhalt des Teilprojekts SBB-Haltestelle und Personenunterführung obliegt den SBB. Allfällige Mehr- oder Minderkosten beim Teilprojekt SBB-Haltestelle mit Personenunterführung werden auf Basis der Vereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr (BAV), den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und dem Kanton Luzern aus dem Jahr 2019 respektive in einer noch abzuschliessenden neuen Vereinbarung für die Realisierung im Detail geregelt. In diesem Zusammenhang werden die SBB den Bruttokredit für das Teilprojekt SBB-Haltestelle und Personenunterführung einholen.

Der Gemeinderat Rothenburg hat am 22. April 2021 dem auf der Randstein-Regel basierenden Kostenteiler – Stufe Bau- und Auflageprojekt – zugestimmt. Der Bruttokredit für die Bushubs West und Ost sowie der Gemeindeanteil am Projekt der SBB werden am 13. Juni 2021 der Bevölkerung der Gemeinde Rothenburg zur Abstimmung vorgelegt.

Wir beantragen Ihrem Rat demnach einen Nettokredit für den Kantonsbeitrag und für die Bundesgelder (einschliesslich Gemeindeanteil daran) an das Gesamtprojekt im Umfang von 24,074 Millionen Franken (16,814 Mio. Fr. plus Bundesmittel von insgesamt 7,260 Mio. Fr.). Da der Kanton Vertragspartner der Leistungsvereinba-

zung mit dem Bund zum Agglomerationsprogramm ist und ihm gegenüber eine entsprechende Verpflichtung eingeht, werden die Beiträge des Bundes über den Kanton ausbezahlt. Nach Vorliegen der rechtskräftigen Projektbewilligung und nach Sicherstellung der Finanzierung seitens des Kantons ist mit dem Bund eine Finanzierungsvereinbarung abzuschliessen.

Die auf 24,074 Millionen Franken veranschlagten Kostenbeiträge des Kantons und des Bundes an das Gesamtprojekt sind dem BUKR 2050, Konto 5620 0001 (Investitionsbeiträge an Gemeinden) oder fallweise dem Konto 5640 0001 (Investitionsbeiträge an öffentliche Unternehmungen), CO-Objekt 2052 200 001, zu belasten. Die entsprechenden Mittel sind im AFP 2021–2024 eingestellt. Der Beitrag des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm wird dem Einnahmenkonto 6300 0001, CO-Objekt 2052 200 001, gutgeschrieben.

7 Ausführung

Für die Realisierung der Projekte ist folgender Zeitplan vorgesehen:

Ende 2021: Vorarbeiten SBB-Haltestelle mit Personenunterführung
Anfang 2022: Baubeginn SBB-Haltestelle mit Personenunterführung
Anfang 2023: Baubeginn Bushub West mit Wendeschleife und Hasenmoosstrasse
Anfang 2023: Baubeginn Bushub Ost
Ende 2023: Abschluss der Bauarbeiten

Der Baustart für die Vorarbeiten der SBB ist auf Spätherbst 2021 und die Hauptarbeiten sind auf Anfang 2022 geplant. Die Gemeinde koordiniert den Baustart für die Bushubs Ost und West mit den Arbeiten der SBB, die auf Anfang 2023 vorgesehen sind. Die gesamte Bauzeit für den Umbau Bahnhof dauert rund drei Jahre.

Dieser Zeitplan setzt voraus, dass keine Rechtsmittel ergriffen werden und die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung stehen.

8 Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Entwurf eines Dekrets über den Sonderkredit für den Infrastrukturausbau des Bahnhofs Rothenburg Station zuzustimmen.

Luzern, 18. Mai 2021

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Reto Wyss
Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

**Dekret
über einen Sonderkredit für den Infrastrukturausbau
des Bahnhofs Rothenburg Station**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 18. Mai 2021,

beschliesst:

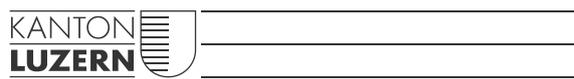
1. Der Sonderkredit für den Infrastrukturausbau des Bahnhofs Rothenburg Station von 24,074 Millionen Franken (Preisstand März 2021) wird bewilligt.
2. Das Dekret unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:



Staatskanzlei

Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 50 33
staatskanzlei@lu.ch
www.lu.ch