



KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 7. Dezember 2021
Kantonsratspräsident Bossart Rolf

A 553 Anfrage Bärtsch Korintha und Mit. über Chancen des Durchgangsbahnhofs für den Kanton Luzern nutzen / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Korintha Bärtsch ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Korintha Bärtsch: Besten Dank für die ausführlichen Antworten auf meine Fragen. Der Durchgangsbahnhof und vor allem dessen Realisierung ist noch nicht in trockenen Tüchern, auch wenn wir immer davon sprechen und dies meinen. Damit der Durchgangsbahnhof dereinst Realität werden kann, braucht es noch einiges an Arbeit, und zwar nicht nur Lobbyarbeit national und im Zentralschweizer Komitee, sondern es gibt auch noch einige Hausaufgaben für den Kanton Luzern. In der Antwort zu Frage 1 beschreibt der Regierungsrat wie in einer Hochglanzbroschüre, was der Durchgangsbahnhof alles kann. Auch in der Antwort zu Frage 2 führt der Regierungsrat aus, was hier alles angedacht ist, aber es ist noch überhaupt nicht ersichtlich, wie das alles auf den Boden herabgebrochen werden soll. Der Kanton Luzern muss aufwärtskompatible Massnahmen zur öV-Förderung aufzeigen, und er muss vor allem auch die finanziellen Mittel dafür bereitstellen. Bei der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs sollen mit dem öV massiv mehr Menschen unterwegs sein. Das passiert nicht einfach so von heute auf morgen. Dazu braucht es kontinuierlich ein besseres öV-Angebot. Sie können nicht erwarten, dass ab 2040 plötzlich alle öV fahren wollen. Dazu müssen wir Anreize setzen. Der Regierungsrat äussert sich in der Antwort noch viel zu zögerlich. Ein ganz wichtiger Satz in der Antwort ist: «Die Chance einer Gesamtverkehrsbetrachtung und Neuorganisation des Strassenraums im Umfeld des Bahnhofs ermöglicht, die vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geforderte deutliche und nachhaltige Veränderung des Modalsplits hin zum öV mit geeigneten gesamtverkehrlichen Massnahmen zu bewirken.» Genau darum geht es, und hier knüpfe ich an meine Aussagen von gestern an, dass es nicht reicht, einfach wie bisher weiterzumachen. Wir brauchen eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum öV. Dazu brauchen wir einen Ausbau des öV-Angebots. Wir können nicht alle Passagiere mit dem jetzigen Angebot transportieren. Wir brauchen aber auch eine Bevorzugung des öV, und wir müssen über Einschränkungen des MIV nachdenken. Anders geht es nicht. Das wird auch noch einmal auf der letzten Seite meiner Anfrage deutlich, wenn es darum geht, wie der Durchgangsbahnhof in der Kosten-Nutzen-Beurteilung bestehen kann; dort steht: «Die Veränderung des Modalsplits hin zum öV wird ein entscheidendes Kriterium sein, ob der Durchgangsbahnhof in der Kosten-Nutzen-Beurteilung positiv abschneidet.» Das wird auch entscheidend dafür sein, ob der Durchgangsbahnhof im regionalen Verteilungskampf gegen das Projekt Herzstück Basel bestehen kann. Das sind unsere Hausaufgaben, die wir machen müssen. Wir alle wollen den Durchgangsbahnhof, und hier müssen wir vorwärtsmachen. Dafür müssen wir wichtige Eckpfeiler einschlagen und uns nicht in Diskussionen verzetteln,

ob es jetzt beim Bahnhof 200 oder 210 Parplätze geben wird oder wie der Kanton auf die Testplanung der Stadt Luzern reagiert hat. Wir müssen eine strategische Diskussion führen. Wir müssen schauen, dass wir unsere Hausaufgaben gemacht haben und wie wir das öV-Angebot kontinuierlich verbessern können, damit wir beim Verteilungskampf gegen das Herzstück Basel bestehen können.

András Özvegyi: Wir danken für die Anfrage und die Antworten der Regierung. Es geht darum, das Thema Durchgangsbahnhof öffentlich hochzuhalten und in der Zwischenzeit die Hausaufgaben beim Zubringerverkehr zu machen. Die Antworten sind gut und decken sich mit meinem Wissensstand aus meiner beruflichen Tätigkeit. Ich möchte aber auch auf einige Punkte eingehen und einige Gedanken loswerden. Ich gehe davon aus, dass der Regierungsrat noch mit dem Bund verhandeln wird. Dazu möchte ich einige Stichworte mitgeben. Erstens: Der Durchgangstiefbahnhof ist wirklich noch nicht gesichert. Wir und die Regierung müssen noch einen Zacken zulegen. Ich erwähne hier das Beispiel des Kantons Uri. Im Dezember wird der Kantonsbahnhof von Uri eröffnet. Der Kanton Uri hat mit dem Bund sehr hart verhandelt und immer wieder Einsprachen bei der NEAT gemacht und einfach gefordert, was er jetzt bekommt. Ich denke, das werden wir auch tun müssen. Zweitens: In den Verhandlungen mit dem Bund sollte man darauf hinweisen, dass seit 1999 in Luzern über 1000 SBB-Stellen verloren gegangen sind. Ich denke, das könnte man in die Verhandlungen über den Durchgangstiefbahnhof als Kompensation einbringen. Drittens: Ich möchte auf einen Widerspruch hinweisen, der mir nicht klar ist. Das BAV fordert eine Verbesserung des Modalsplits als Bedingung für einen Durchgangstiefbahnhof. Gleichzeitig baut uns aber der Bund den Bypass. Der Bypass wird ein Signal an die Luzernerinnen und Luzerner sein, Autos zu kaufen und zu fahren. Es werden alle Personen Elektroautos kaufen und fahren und eben nicht auf die Bahn umsteigen. Das ist ein Problem des Bundes. Mit der einen Hand baut er etwas, mit der anderen fordert er, dass wir den Modalsplit verbessern. Eigentlich verunmöglicht der Bund uns das aber. Meine Botschaft ist, dass wir die Trümpfe nicht aus der Hand geben sollten. Einer davon ist sicher der Baubeginn des Bypasses. Vor Baubeginn des Bypasses müssen der Bau und die Finanzierung des Durchgangstiefbahnhofs gesichert sein. Ansonsten kommt es zum Horrorszenario, dass der Bypass gebaut wird, der Durchgangstiefbahnhof aber nicht. Dieses Horrorszenario müssen wir unbedingt vermeiden. Darum erwartet die GLP-Fraktion, dass der Regierungsrat diese Punkte aufnimmt und in die Verhandlungen einbringt.

Isabella Schwegler-Thürig: Der geplante Durchgangsbahnhof Luzern, das infrastrukturelle Jahrhundertprojekt des Kantons Luzern, stellt einen Quantensprung in der Mobilitätsentwicklung dar. Die Regierung erkennt und benennt die Chancen für Mensch und Umwelt. Zu Frage 1: Die Regierung listet eine Reihe von Chancen auf, welche der Durchgangsbahnhof für den öV bietet: eine bessere Abstimmung zwischen Bahn und Bus, eine nachhaltige Verschiebung des MIV hin zu einem höheren öV-Anteil, die Schaffung von Verkehrsdrehscheiben und die Reduktion von Schadstoffen und Lärm, um nur einige davon zu nennen. Leider macht die Regierung aber keine Aussagen darüber, mit welchen Mitteln und Anreizen sie sich konkret für eine zukunftstaugliche und umweltfreundliche Mobilität einsetzen will. Zu Frage 2: Die Frage, wie eine steigende Nachfrage beim öV bewältigt werden kann, wird durch die Regierung ausreichend beantwortet. Sie verweist auf den Verkehrsverbund Luzern (VVL), welcher für die Planung des Ausbaus zuständig ist. Regierung und Parlament dürfen sich nicht damit begnügen, alle vier Jahre einen öV-Bericht zur Kenntnis zu nehmen. Es ist Aufgabe des Kantons, dafür zu sorgen, dass mit tauglichen Lösungen schnell und wirkungsvoll auf Mobilitätsveränderungen reagiert werden kann. Die Aussage, dass wegen verschiedener Grossprojekte rund um den Bahnhof temporär gar mit einem Kapazitätsabbau im öV-Bereich gerechnet werden muss, ist aus Sicht der SP inakzeptabel. Die Regierung ist gefordert, beim VVL vorstellig zu werden, um einen allfälligen Kapazitätsabbau während der Bauphase mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu verhindern. Zu Frage 6: Die Beantwortung dieser Frage mag inhaltlich richtig sein, aber reicht es, wenn der Kanton Luzern und weitere beteiligte Partner eine Knotenorganisation gegründet und einen Zusammenarbeitsvertrag unterzeichnet haben?

Was ist damit gemeint, wenn sich der Kanton im Rahmen seiner Möglichkeiten einsetzt? Dass der Austausch mit Bundesparlamentarierinnen intensiviert werden soll und die Kommunikation neu aufgegleist wird, ist gut. Eine verlässliche Aussage fehlt, wann das sein soll. Somit drängt sich die Frage auf, ob dies nicht schon längst hätte passieren sollen. Die Antworten auf diese Anfrage sind umfangreich. Aus Sicht der SP fehlt eine klare, selbstbewusste Positionierung des Durchgangsbahnhofs und damit verbunden des Kantons Luzern im gesamtschweizerischen Verkehrsnetz.

Martin Birrer: Wir haben es gestern gesehen: Der Kauf der Villa Senar ist für Kulturliebhaber eine Pflicht, ohne Wenn und Aber, auch wenn nicht alles so klar ist. Der Bau des Durchgangsbahnhofs ist für Luzernerinnen und Luzerner ein grosser Wunsch, ein Leuchtturmprojekt und auch eine Pflicht. Zu diesem Leuchtturmprojekt gehört aber aus unserer Sicht auch der Bypass, der das Verkehrssystem in Luzern abrunden würde. Dem Schiff, dem Bus, der Bahn, dem Velo, aber auch dem Auto soll der Zugang zu dieser Drehscheibe ermöglicht werden. Dass noch nicht alle Fragen geklärt und gelöst sind, ist uns klar. Wir sind aber der Überzeugung, dass der Kanton auf dem richtigen Weg zu diesem Ziel ist. Mit der gesamtverkehrlichen Studie und einem Hand-in-Hand-Gehen mit dem Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern ist man lösungsorientiert unterwegs.

Josef Wyss: Bis der Durchgangsbahnhof 2040 eröffnet wird, dauert es noch lange. Trotzdem oder gerade deswegen sollen die Entscheide, welche die Mobilität betreffen, unter Berücksichtigung einer Realisierung des Durchgangsbahnhofs gefällt werden. Die Regierung betont in den Antworten, dass die Massnahmen in der Mobilität aufwärtskompatibel gestaltet werden müssen. Ich denke, dass es zentral ist, dass wir uns jeweils das ganze Bild vor Augen halten. Mir gefällt es, dass im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof nicht nur die Anbindungen an Zürich, Basel oder Milano im Vordergrund stehen, sondern dass auch die Opportunitäten für die Agglomeration und die Luzerner Landschaft gesehen und umgesetzt werden. Im Speziellen dürfen wir auf der Landschaft keinen Leistungsabbau akzeptieren. Bedarfsgerecht sollen einzelne Linien erweitert oder Takte erhöht werden. Weiter müssen wir schauen, dass der MIV seinen Platz im Mobilitätsmix behalten kann. Der gesamte Mobilitätsmix muss stimmen und im Fokus stehen. Gegen entsprechende Einschränkungen des MIV müssen wir uns zur Wehr setzen. In der Antwort zu Frage 4 erklärt die Regierung, dass keine weiteren Mittel für zusätzliche Infrastrukturen geplant sind. Ich nehme an, dass noch keine Mittel geplant sind. Dass dies notwendig sein und etwas kosten wird, ist wohl selbstverständlich. Vielleicht sind wir hier noch etwas zu früh.

Gaudenz Zemp: Ich muss noch etwas zum Votum von Korintha Bärtsch sagen. Sie ist eine sehr fähige Politikerin, und sie weiss deshalb, dass es in der Politik immer ein Geben und ein Nehmen ist. Sie sagt richtig, dass der Durchgangsbahnhof noch nicht in trockenen Tüchern ist. Die grüne Seite kann jetzt nicht nur nehmen, sondern muss auch etwas geben. Es wurde vorher gesagt, dass wir ein Agglomerationsprogramm mit Zwillingen haben, dem Durchgangsbahnhof und dem Bypass. Diese hängen zusammen. Wir rufen die G/JG-Fraktion auf, einmal mit ihrem Nationalrat zu sprechen. Auch er müsste als Luzerner Vertreter in Bern wissen, dass wir ein Agglomerationsprogramm in vierter Generation haben, das wir zusammen entwickelt haben und vom Bund genehmigt ist, und dass diese zwei Dinge zusammengehören. Man kann also nicht für den Durchgangsbahnhof sein, ohne für den Bypass etwas zu geben.

Für den Regierungsrat spricht Finanzdirektor Reto Wyss.

Reto Wyss: Wir haben die Antworten sehr ausführlich gestaltet, ich möchte aber trotzdem einige Ergänzungen dazu machen. Der Durchgangsbahnhof ist für die Mobilitätsentwicklung lokal, regional, aber auch national nicht genügend hoch einzuschätzen. Dieses Jahrhundertprojekt brauchen wir, wenn wir im Bereich der Mobilitätsbedürfnisse in unserer Region den erforderlichen Befreiungsschlag machen wollen. Wir sind uns darin einig, dass es diesen braucht. Wir sind uns sehr wohl bewusst, dass dieses grosse Projekt gegen nationale Konkurrenz bestehen muss. Wir arbeiten daran, und es ist uns sehr gut gelungen, die ganze Region Zentralschweiz hinter dieses Projekt zu bringen. Ich denke da an die unterschiedlichen politischen Ebenen, die uns diesbezüglich in der ganzen Region

unterstützen. Wir werden diese Arbeit in den nächsten Jahren auch noch intensivieren müssen. Ich bin aber mit Kantonsrätin Korintha Bärtsch einverstanden, dass das Projekt nicht in trockenen Tüchern ist. Entsprechend intensivieren wir unsere Arbeit und sind dankbar, wenn unser Kantonsrat uns dabei unterstützt. Die aufwärtskompatiblen Lösungen versuchen wir zu praktizieren. Sie haben die Veränderung des Modalsplits angesprochen. Auch damit sind wir einverstanden. Das ist aber auch bereits im Gange, und wir können entsprechende Resultate vorweisen. Wir sind uns wohl auch darin einig, dass wir ohne eine entsprechende Veränderung des Modalsplits gar nicht in der Lage sind, die Bedürfnisse der Mobilität in unserer Region überhaupt noch bewältigen zu können. Die Verhandlungen mit dem Bund sind im Gange, und wir pflegen einen sehr guten Austausch. Etwas irritiert bin ich über die Aussage von András Özvegyi bezüglich des Bypasses. Der Bypass hat eine ganz andere Funktion, und wir sind uns vermutlich darin einig, dass der Bypass die Zielsetzung hat, ein nationales Netz aufrechtzuerhalten. Da hat der Bund natürlich auch ein Interesse daran. Es wäre also eine zu kurze Betrachtungsweise, diese beiden Projekte gegeneinander auszuspielen. Zielführend ist es, wenn wir diese beiden Projekte aufeinander abstimmen. Wir brauchen in der Region den Bypass. Wir wollen aber auch einen Durchgangsbahnhof, der in der Lage ist, den erforderlichen Befreiungsschlag zu bewerkstelligen, damit wir unsere Mobilitätsbedürfnisse erfüllen können. Dabei spielt der öffentliche Verkehr eine ganz zentrale Rolle. Diese Rolle wird in nächster Zeit an Bedeutung zunehmen.