



Regierungsrat

Luzern, 12. September 2016

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 190

Nummer: A 190
Protokoll-Nr.: 947
Eröffnet: 12.09.2016 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Peyer Ludwig namens der CVP-Fraktion über die Folgen zum Vorbehalt des Bundes bei der Genehmigung des Luzerner Richtplanes betreffend Durchgangsbahnhof

A. Wortlaut der Anfrage

Der Bundesrat hat im Rahmen der Genehmigung des Luzerner Richtplanes vom 22. Juni 2016 bei der Koordinationsmassnahme M5-2 „Durchgangsbahnhof Luzern mit Angebotskonzept 2030 sowie weitere Schieneninfrastruktur“ folgenden Vorbehalt angebracht:

„Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) sieht für den Ausbau der Zufahrt Luzern zwei Varianten vor (eine ober- und eine unterirdische). Diese sind für den Bund zum heutigen Zeitpunkt als gleichwertig zu beurteilen. Die Realisierung des Ausbaus der Zufahrt Luzern steht somit unter dem Vorbehalt des Variantenentscheides zum SIS. Zudem ergibt sich für den Bund aus der Richtplangenehmigung keine Verpflichtung für eine spätere Finanzierung der Realisierung“ (Bundesblatt vom 22. Juni 2016, S. 6742, Ziff. 5). Zudem wird der Kanton Luzern aufgefordert, im Rahmen des nächsten Richtplanes gewisse Ergänzungen in Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof zu prüfen (Ziff. 8a und b).

Die Bedeutung dieses Vorbehaltes und des „Auftrages“ für den nächsten Richtplan wird zwischenzeitlich sowohl in den Medien aber auch in Kreisen der Politik kontrovers diskutiert. Einerseits wird die Meinung vertreten, dass dieser Vorbehalt ein politischer Dämpfer für den Durchgangsbahnhof bedeute und der Kanton Luzern dem Bund jetzt nochmals seine neue, oberirdische Zufahrtsvariante unterbreiten müsse. Währenddessen spricht das zuständige Departement BUWD von einer „rein formalen“ Sache und misst dem Vorbehalt eine eher geringe Bedeutung zu.

Da es beim Durchgangsbahnhof Luzern um ein Jahrhundertprojekt geht, ist eine Klärung der allfälligen Folgen dieses Vorbehaltes äusserst wichtig. Es darf nicht sein, dass es dazu unterschiedliche Interpretationen gibt. Immerhin haben sich Parlament und Regierung schon mehrere Male klar und einmütig für das Projekt Durchgangsbahnhof ausgesprochen. Letztmals fand dies im Rahmen der Kenntnisaufnahme eines Planungsberichtes statt.

In Zusammenhang mit der oben geschilderten Ausgangslage bitten wir den Regierungsrat um Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Bedeutung dieses Vorbehaltes?
2. Gibt es aufgrund des Vorbehaltes für den Kanton einen konkreten Handlungsbedarf? Wenn ja, welchen?
3. Seit wann weiss der Regierungsrat von diesem Vorbehalt? Gab es im Vorfeld der Genehmigung entsprechende Signale aus Bern?
4. Welche Auswirkungen hat dieser Vorbehalt auf die weiteren Planungsarbeiten betreffend dem aktuellen Projekt des Durchgangsbahnhofes?
5. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass er wegen diesem Vorbehalt in Bern intervenieren muss?

Ludwig Peyer, Namens der CVP-Fraktion

B. Antwort Regierungsrat

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die Bedeutung dieses Vorbehaltes?

Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts zum Tiefbahnhof wurden über 30 Projektideen evaluiert, wie wir das im Planungsbericht B 5 zum Durchgangsbahnhof, den wir Ihrem Rat am 8. September 2015 unterbreitet haben, dargelegt haben. Dabei fand der Durchgangsbahnhof als Variante mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis Bestätigung. Er bietet verkehrlich, wirtschaftlich, raumplanerisch und ökologisch den grössten langfristigen Nutzen. Ihr Rat hat den Planungsbericht im Januar 2016 mit 93 zu 18 Stimmen zustimmend zur Kenntnis genommen.

Mit dem in der Richtplangenehmigung formulierten Vorbehalt mit dem Hinweis auf den Sachplan Verkehr stellt der Bundesrat weder den Durchgangsbahnhof Luzern infrage noch erteilt er dem Kanton Luzern einen Auftrag, die Variante oberirdische Zufahrt zum Bahnhof Luzern weiter zu prüfen. Vielmehr bestätigt der Bundesrat mit seinem Beschluss zum kantonalen Richtplan den Durchgangsbahnhof, indem er die Koordinationsaufgabe zum Durchgangsbahnhof als „Festsetzung“ genehmigt und damit die Verbindlichkeit dieser Massnahme erhöht hat. Im bisherigen Richtplan war das Projekt Tiefbahnhof (mit Ausbaumöglichkeit zu einem Durchgangsbahnhof) noch als „Zwischenergebnis“ festgehalten. Zudem fordert der Bundesrat in seiner Genehmigung zwei den Durchgangsbahnhof ergänzende Massnahmen im Rahmen einer nächsten Richtplananpassung (Ziff. 8a und b). Das zeigt, dass auch der Bundesrat ausschliesslich die Variante Durchgangsbahnhof verfolgt.

Formal enthält der Sachplan Verkehr (ein eidgenössisches Koordinationsinstrument) zurzeit neben der Variante Durchgangsbahnhof nach wie vor die Variante oberirdische Zufahrt zum Bahnhof Luzern. Er lässt die aktuellsten politischen und richtplanerischen Überlegungen zum Bahninfrastrukturausbau im Raum Luzern unberücksichtigt und ist noch nicht nachgeführt. Ohnehin hat der Sachplan Verkehr lediglich die Funktion, Korridore freizuhalten; er entscheidet nicht über die Planung und Realisierung der künftigen Schieneninfrastrukturprojekte. Diese Entscheide werden im Rahmen der Fabi-Ausbauschritte gefällt, die von National- und Ständerat beschlossen werden. Solange die Entscheide im Rahmen der Ausbauschritte noch nicht getroffen sind, wird auch der Sachplan Verkehr nicht nachgeführt, da er diese Entscheide jeweils nachvollzieht.

Im Fabi-Ausbauschritt 2025 ist die Projektierung des Durchgangsbahnhofs – und nur des Durchgangsbahnhofs (ohne oberirdische Zufahrt) – bereits enthalten. Nun gilt es, sich mit allen möglichen Mitteln und Verbündeten auf Bundesstufe dafür einzusetzen, dass der Durchgangsbahnhof als Bauprojekt oder zumindest als vorfinanzierbares Bauprojekt in den Ausbauschritt 2030/35 aufgenommen wird. Derzeit erarbeitet der Bundesrat die Vorlage für

diesen Ausbauschnitt. 2017 geht die Vorlage in die Vernehmlassung. 2018 wird sie im National- und Ständerat behandelt. Sobald auf politischer Ebene die Realisierung des Durchgangsbahnhofs beschlossen ist, wird der Sachplan Verkehr entsprechend aktualisiert und nachgeführt.

Zu Frage 2: Gibt es aufgrund des Vorbehaltes für den Kanton einen konkreten Handlungsbedarf? Wenn ja, welchen?

Der in Ziffer 5 der Richtplangenehmigung des Bundesrats formulierte Vorbehalt ist – wie in unserer Antwort zu Frage 1 bereits ausgeführt – rein formaler Natur. Es gibt keinen Auftrag, die Variante oberirdische Zufahrt zum Bahnhof Luzern weiter zu prüfen, zumal der Kanton dafür aufgrund der neuen, mit der Vorlage Fabi festgelegten Verantwortlichkeiten auch nicht mehr zuständig ist. Dies hat auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) entsprechend bestätigt. Der Kanton Luzern wird weiterhin alles daran setzen, dass der Durchgangsbahnhof in den Fabi-Ausbau 2030/35 aufgenommen wird.

Mit den in den Ziffern 8a und b geforderten Ergänzungsmassnahmen zum Durchgangsbahnhof hat der Bundesrat zudem klar signalisiert, dass die Variante Durchgangsbahnhof weiterverfolgt wird:

- In Ziffer 8a der Genehmigung fordert der Bundesrat den Kanton auf, im Rahmen einer nächsten Richtplananpassung die Darstellung des Anschlusses der Etappe 2 des Durchgangsbahnhofs zwischen den Haltestellen Luzern Paulusplatz und Luzern Gütsch-Kreuzstutz in der Richtplankarte zu prüfen. Dieser Aufforderung, die auf eine versehentliche falsche Darstellung der Linienführung in diesem Schienenabschnitt zurückzuführen ist, sind wir bereits nachgekommen. Aufgrund des Hinweises des Bundes in seiner Genehmigung wurde die Darstellung der Linienführung in der Richtplankarte technisch berichtigt, was im Impressum des Richtplantextes so ausgewiesen wird. Die aufgrund der Genehmigung des Bundesrats aktualisierten Dokumente finden sich auf der Homepage zum Richtplan unter www.richtplan.lu.ch.
- In Ziffer 8b der Genehmigung wird der Kanton aufgefordert, im Rahmen einer nächsten Richtplananpassung die Ergänzung der Koordinationsaufgabe M5-2 "Durchgangsbahnhof Luzern mit Angebotskonzept 2030 sowie weitere Schieneninfrastruktur" mit den Vorhaben Kreuzungsfreie Abzweigung Hübeli, Abstell- und Serviceanlagen sowie Neubaustrecke oder partieller Vierspurausbau zwischen Luzern und Sempach/Sursee gemäss Rahmenplan Luzern der SBB zu prüfen. Dieser Aufforderung des Bundesrats zur Weiterentwicklung der Variante Durchgangsbahnhof auf der Basis des Rahmenplans der SBB werden wir im Rahmen der nächsten Richtplananpassung nachkommen.

Zu Frage 3: Seit wann weiss der Regierungsrat von diesem Vorbehalt? Gab es im Vorfeld der Genehmigung entsprechende Signale aus Bern?

Die Fachabteilungen des Kantons (Dienststelle Raum und Wirtschaft, Abteilung Raumentwicklung) und des Bundes (Bundesamt für Raumentwicklung) standen während der Dauer der Richtplanüberarbeitung in regelmässigem Austausch. Der ausformulierte Vorbehalt bezüglich des Durchgangsbahnhofs in der Genehmigung des Bundesrates vom 22. Juni 2016 und auch im Prüfbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung vom 9. Juni 2016, auf den sich der Bundesrat bei seinen Ausführungen stützt, wurden dem Kanton Luzern erst nach Verabschiedung durch den Bundesrat am 22. Juni 2016 zugestellt.

Zu Frage 4: Welche Auswirkungen hat dieser Vorbehalt auf die weiteren Planungsarbeiten betreffend dem aktuellen Projekt des Durchgangsbahnhofes?

Der Hinweis des Bundesrats auf den Sachplan hat für die weiteren Planungsarbeiten und den Entscheidungsprozess auf Bundesebene keine Bewandtnis. Über die Planung und Realisierung der künftigen Bahninfrastrukturprojekte wird – wie bereits ausgeführt – im Rahmen der Fabi-Ausbauschritte entschieden, die von National- und Ständerat beschlossen werden.

Zu Frage 5: Ist der Regierungsrat der Meinung, dass er wegen diesem Vorbehalt in Bern intervenieren muss?

Eine Intervention unsererseits ist aufgrund des rein formalen Vorbehalts des Bundesrats nicht erforderlich. Hingegen ist es wichtig, dass sich der Kanton Luzern in Bern mit allen Mitgliedern und Verbündeten für die Aufnahme des Projekts Durchgangsbahnhof in den Ausbauschritt 2030/2035 einsetzt. Wir stehen in engem Kontakt mit unseren Bundesparlamentariern, dem BAV und weiteren involvierten Stellen. Unser Ziel dabei ist klar: Im Ausbauschritt 2030/35 muss, wie in unserem Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof, den Ihr Rat im Januar 2016 überwiegend zustimmend zur Kenntnis genommen hat, eingehend dargelegt, die Realisierung des Durchgangsbahnhofs oder zumindest die Möglichkeit für eine Vorfinanzierung dieses Projekts enthalten sein.