



Botschaft des Regierungsrates  
an den Grossen Rat

B 114

---

## **über eine Standesinitiative betreffend Infrastruktur- ergänzungen für den Bahn- verkehr im Raum Luzern**

## Übersicht

*Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat eine Botschaft über eine Standesinitiative betreffend Infrastrukturgänzungen für den Bahnverkehr im Raum Luzern.*

*Am 3. Juli 2001 hat der Grosse Rat die Motion M 365 von Rico De Bona über eine Standesinitiative betreffend beschleunigte Umsetzung des «Letter of Understanding» erheblich erklärt und dem Regierungsrat den Auftrag erteilt, den Entwurf eines Grossratsbeschlusses über eine entsprechende Standesinitiative auszuarbeiten. Mit dieser Standesinitiative soll erreicht werden, dass auch jene Elemente des «Letter of Understanding», die in Bundeskompetenz liegen oder deren Finanzierung massgeblich vom Bund abhängt, beschleunigt umgesetzt werden.*

*Der «Letter of Understanding» vom 26. Juni 2000 über die zukünftige Gestaltung des Verkehrs auf den Hauptachsen im Raum Luzern hält fest, dass die künftige Mobilitätsentwicklung Infrastrukturgänzungen für den Individualverkehr wie auch den öffentlichen Verkehr erfordert. In die Bundeskompetenz fallen die Elemente Umfahrung des Raums Luzern für den Nord-Süd-Verkehr und der Bahnausbau im Raum Luzern. In der Standesinitiative wird auf die für die Erfordernisse des internationalen, nationalen und regionalen Zugverkehrs unzureichenden Kapazitäten im Kopfbahnhof Luzern und bei seinen Zufahrten hingewiesen. Durch Infrastrukturgänzungen sollen im Rahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 die Voraussetzungen geschaffen werden, damit der Bahnhof Luzern als vollwertiger Hauptknoten im internationalen und nationalen Schnellzugsverkehr sowie als Zentrum der S-Bahn Zentralschweiz funktionieren kann. Das Mittel der Standesinitiative macht dem Bundesrat und den eidgenössischen Räten deutlich, dass es sich dabei um elementare Anliegen des Kantons Luzern handelt.*

*Die Umfahrung des Raums Luzern für den Nord-Süd-Verkehr, welche auch Gegenstand der Motion M 335 von Peter Brunner ist, wird in einer separaten Botschaft für eine Standesinitiative behandelt (B 113).*

# Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Grossen Rat

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft zum Entwurf eines Grossratsbeschlusses über eine Standesinitiative betreffend Infrastrukturergänzungen für den Bahnverkehr im Raum Luzern. Die Standesinitiative verlangt die Aufnahme von Infrastrukturergänzungen im Kopfbahnhof Luzern und bei seinen Zufahrten ins Programm der 2. Etappe von Bahn 2000. Diese Ergänzungen bilden die Voraussetzung dafür, dass der Bahnhof Luzern als vollwertiger Hauptknoten im internationalen und nationalen Schnellzugsverkehr sowie als Zentrum der S-Bahn Zentralschweiz funktionieren kann.

## I. Ausgangslage

Am 3. Juli 2001 hat Ihr Rat die Motion M 365 von Rico De Bona über eine Standesinitiative betreffend beschleunigte Umsetzung des «Letter of Understanding» erheblich erklärt. Die Motion verlangt, dass mit einer Standesinitiative gefordert werde, dass auch jene Elemente des «Letter of Understanding» (vgl. Kap. IV), die in Bundeskompetenz liegen oder deren Finanzierung massgeblich vom Bund abhängt, beschleunigt umgesetzt werden. Es betrifft dies die schnelle Realisierung der Umfahrung des Raums Luzern für den Nord-Süd-Verkehr sowie der S-Bahn Zentralschweiz.

Planung und Bau einer Umfahrung des Raums Luzern für den Nord-Süd-Verkehr sind auch Gegenstand der Motion M 335 von Peter Brunner, die Ihr Rat ebenfalls am 3. Juli 2001 erheblich erklärt hat. Zu den Massnahmen auf den Transitachsen unterbreiten wir Ihnen eine separate Vorlage (B 113). Die geforderte beschleunigte Realisierung der S-Bahn bedingt die bessere Nutzung des bestehenden Schienennetzes im Raum Luzern für den öffentlichen Regionalverkehr sowie gezielte Infrastrukturergänzungen. Der Ausbau der Bahninfrastrukturen im Raum Luzern, insbesondere im Bahnhof Luzern und auf seinen Zufahrten, ist ein elementares Anliegen des Kantons Luzern und der Zentralschweiz.

Der Grosse Rat hat gemäss Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung und gemäss § 38 der Luzerner Staatsverfassung das Recht, beim Bund Standesinitiativen einzureichen. Die Standesinitiative ist eines der gewichtigsten Mittel der Einflussnahme der Kantone beim Bund. Die in der Motion vorgebrachten Anliegen sind für die künftige Entwicklung des Kantons Luzern von entscheidender Bedeutung, sodass die Einreichung einer Standesinitiative gerechtfertigt erscheint.

## **II. Die Verkehrsproblematik auf der Schiene im Raum Luzern**

### ***1. Leitfaden der Raumordnung***

Mit dem Bundeskonzept «Grundzüge der Raumordnung Schweiz» hat der Bundesrat die Strategien festgelegt, die für die Raumordnungspolitik längerfristig massgebend sein sollen. Das Konzept sieht ein vernetztes System von Städten und ländlichen Räumen vor. Innerhalb des vernetzten Städtesystems Schweiz wird die Agglomeration Luzern als Kultur-, Tourismus- und Kongresszentrum von nationaler Bedeutung bezeichnet. Durch die inner- und ausserkantonale Vernetzung der Zentren untereinander und mit dem ländlichen Raum kommt den Zentren eine wichtige Funktion als Umsteigeknoten für den Schnellzugs- und Regionalverkehr zu. Solche Vernetzungen setzen zwingend eine Bahninfrastruktur mit entsprechenden Kapazitäten voraus.

### ***2. Verkehrsentwicklung***

Luzern ist der wichtigste Bahnknoten der Zentralschweiz mit einem Einzugsgebiet von über 600 000 Einwohnern. Er liegt bezüglich des Umsatzes beim Personenverkehr in der Reihenfolge der schweizerischen Bahnhöfe nach Zürich, Basel, Bern, Genf und Lausanne an sechster Stelle. Er wird täglich von rund 60 000 Fahrgästen benutzt. Der öffentliche Verkehr sowohl auf der Bahn als auch auf den Buslinien nahm in den vergangenen Jahren stetig zu. Besonders ausgeprägt sind die Verkehrszunahmen im Fernverkehr auf der Bahnlinie Luzern–Zug–Zürich, wo sich mit der Einführung des Halbstundentakts die Zahl der Passagiere pro Tag innerhalb kurzer Zeit von 12 000 auf 16 000 erhöhte.

Die verschiedenen Szenarien des Bundes über die Verkehrsentwicklung gehen im öffentlichen Verkehr für den Zeithorizont 2020 von einem gesamtschweizerischen Wachstum von 30 bis 60 Prozent gegenüber heute aus. Die im Rahmen des Projekts 2. Etappe von Bahn 2000 durchgeführten Abklärungen zeigen, dass die Zentralschweiz verglichen mit anderen Regionen ein überdurchschnittliches Wachstum zu erwarten hat. Gründe hierfür sind die dynamische Entwicklung der Region, die geplanten Angebotsverbesserungen im Bahnverkehr sowie die nachgewiesenermassen gute Ansprechbarkeit der Bewohnerinnen und Bewohner auf Angebotsverbesserungen. Der Bahnhof Luzern kann diese Verkehrszunahme mit der vorhandenen Infrastruktur nicht bewältigen. Bereits heute können berechnete und vom Kanton Luzern unterstützte Angebotsverbesserungen wegen der ungenügenden Kapazität teilweise nicht realisiert werden. Bei der Erarbeitung des Angebotskonzepts für eine zukünftige S-Bahn Zentralschweiz wurden diese Mängel erneut bestätigt.

### **3. Untersuchungen und Standpunkte zur Verkehrsproblematik**

Die Probleme beim Bahnverkehr im Raum Luzern sind Thema verschiedener Untersuchungen und Stellungnahmen geworden. Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse können im Raum Luzern nur bewältigt werden, wenn die Kapazität im Bahnverkehr durch entsprechende Infrastrukturergänzungen erhöht und dessen Attraktivität gesteigert wird.

#### **a. Kantonaler Richtplan 1998**

Der kantonale Richtplan 1998 ist von Ihrem Rat am 26. Januar 1999 und vom Bundesrat am 8. September 1999 genehmigt worden. Mit der Genehmigung durch den Bundesrat wurde der Richtplan auch für die Bundesstellen behördenverbindlich. Der Richtplan 1998 unterstreicht die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zur Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung und zur Entlastung der Umwelt. Als Koordinationsaufgaben werden die bessere Integration von Luzern in das nationale und internationale Schnellzugssystem sowie Förderungsmassnahmen im regionalen Schienenverkehr aufgeführt. Weiter wird ein neues Agglomerations-Verkehrsmittel, die S-Bahn, erwähnt, welches in der Lage sein wird, einen grösseren Verkehrsanteil vom motorisierten Individualverkehr zu übernehmen. Voraussetzung für Verbesserungen im Bahnbetrieb ist laut Richtplan die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Zufahrt zum Bahnhof Luzern.

#### **b. Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern**

Im Planungsbericht über den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern vom 11. Januar 2000 haben wir auf die Notwendigkeit von Infrastrukturausbauten in der Region Luzern zur Optimierung des Fern- und Regionalverkehrs hingewiesen. Wir haben unterstrichen, dass in der Agglomeration Luzern das vorhandene Angebot des öffentlichen Verkehrs während der Hauptverkehrszeiten ausgelastet ist. Die gewünschte Veränderung des Modalsplitts zugunsten des öffentlichen Verkehrs erfordere deshalb quantitative und qualitative Verbesserungen des Angebots. Betont wurde die zentrale Rolle des Bahnhofs Luzern als wichtigster Bahnknoten in der Zentralschweiz. Ausdrücklich erwähnt werden unter anderem eine weitere Leistungssteigerung der Zufahrt zum Bahnhof Luzern und der Doppelspurausbau entlang dem Rotsee.

### c. «Letter of Understanding»

Der «Letter of Understanding» über die zukünftige Gestaltung des Verkehrs auf den Hauptachsen im Raum Luzern zeigt auf, wie der künftige Mehrverkehr auf den Hauptachsen im Raum Luzern bewältigt werden kann (Individual- und öffentlicher Verkehr). Das Strategiepapier beruht auf einem breit abgestützten Konsens und wurde am 26. Juni 2000 von Vertretern des Regierungsrates des Kantons Luzern, des Luzerner Stadtrates, des Verbands der Luzerner Gemeinden, des Regionalplanungsverbands Luzern, der SBB AG, des Zweckverbands öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern, des Automobilclubs der Schweiz, des Touring Clubs Schweiz, der Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr Zentralschweiz und der Regionalen Wirtschaftsförderung Luzern unterzeichnet.

Im «Letter of Understanding» wird die Bedeutung einer nachhaltigen Entwicklung des Raums Luzern bekräftigt, wobei den wirtschaftlichen, den ökologischen und den sozialen Aspekten gleichermaßen Rechnung getragen werden soll. Unterstrichen wird die grosse Bedeutung der Verkehrserschliessung für die zukünftige Entwicklung des Raums Luzern sowie die Aufgabe des Kantons Luzern, den Transitverkehr auf Strasse und Schiene, der den Raum Luzern tangiert, in Zusammenarbeit mit dem Bund und den Nachbarkantonen zu bewältigen.

Die Unterzeichner des «Letter of Understanding» kommen zum Schluss, dass verschiedene Strassen- und Schienenabschnitte im Raum Luzern die Kapazitätsgrenze erreicht haben und das weiter wachsende Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen in den nächsten Jahren in den Spitzenzeiten zu Staus, Behinderungen und Verspätungen im Raum Luzern führen wird, wenn nichts dagegen unternommen wird. Als schwierigstes Problem des öffentlichen Verkehrs werden der Bahnhof Luzern und seine Zufahrten bezeichnet.

### d. Expertenkommission Bieri zur «Finanzierung des Agglomerationsverkehrs»

Im März 2000 setzte der Vorsteher des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine Expertengruppe unter der Leitung von Ständerat Peter Bieri ein mit dem Auftrag, auf pragmatische Weise politisch tragfähige und umsetzbare Vorschläge zur Lösung der Verkehrsproblematik in den Agglomerationen zu erarbeiten. Die Expertengruppe hält in ihrer Analyse fest, dass infolge der Zunahme der Mobilität vor allem in den Städten und Agglomerationen in den nächsten 20 Jahren ein Zusammenbruch des Verkehrssystems droht – mit entsprechenden negativen Auswirkungen für Anwohner, Verkehrsteilnehmerinnen, Volkswirtschaft und Umwelt. Der Bericht betont mit dem Hinweis auf die wirtschaftlichen und sozialen Nachteile eines Verkehrskollapses das Interesse des Bundes an der Lösung der Verkehrsprobleme der Agglomerationen. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen, besonders mit effizienten S-Bahn-Systemen und Stadtbahnen, so der Bericht, könne der Verkehrszuwachs teilweise vom öffentlichen Verkehr übernommen werden.

## **e. Eingabe der Zentralschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs**

Am 6. Juli 2001 haben die für den öffentlichen Verkehr zuständigen Regierungsräte der Zentralschweiz (ZKöV) in einem Schreiben an Bundespräsident Moritz Leuenberger, Vorsteher des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, auf die dringende Ergänzung der Bahninfrastruktur in der Zentralschweiz aufmerksam gemacht. Die ZKöV hat, bezugnehmend auf die Verwendung der Restmittel aus der 1. Etappe von Bahn 2000, darauf hingewiesen, dass die zu erwartende Nachfrage in der Zentralschweiz nur bewältigt werden könne, wenn eine der Nachfrage angepasste, leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung stehe.

Unter den vier Investitionsschwerpunkten figuriert an erster Stelle der Durchgangsbahnhof Luzern in Tieflage. Die ZKöV hält fest, dass ohne eine wesentliche Leistungssteigerung im Bahnhof Luzern das Bahnangebot in der Zentralschweiz nicht mehr markant gesteigert werden könne, wobei insbesondere die Zufahrten zum Bahnhof Luzern ein grosses Problem darstellten.

## **III. Zuständigkeiten und Pläne des Bundes im Schienenverkehr**

### **1. Zuständigkeiten**

Die nach Luzern führenden Bahnlinien sind Eigentum der SBB AG. Die Zuständigkeiten sind im Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SR 742.31) geregelt. Die SBB sind verpflichtet, den Transportunternehmungen, denen der Netzzugang bewilligt wurde, nach den Vorschriften des Eisenbahngesetzes (SR 742.101) den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur zu gewährleisten. Die Bundesversammlung genehmigt den Bau oder den Erwerb weiterer Eisenbahnstrecken. Die auf Anfang 1999 eingeführte Bahnreform trennt die politischen und die unternehmerischen Aufgaben: Der Bund gibt den SBB mit der Leistungsvereinbarung, dem Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Infrastruktur und der Eignerstrategie die politischen und finanziellen Vorgaben, während die Verantwortung für die operative Unternehmensführung bei den SBB liegt. Das Angebot im Fernverkehr legen die SBB selber fest. Sie sind auch allein für das Ergebnis verantwortlich. Das Bestellverfahren im Regionalverkehr ist in der Abgeltungsverordnung (SR 742.101.1) geregelt. Bund und Kantone bestellen bei den Transportunternehmungen aufgrund der Nachfrage ein Angebot und finanzieren es auch gemeinsam.

## **2. Ausbau des Schienenverkehrs**

Am 29. November 1998 haben Volk und Stände dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) zugestimmt. Damit kann die Bahninfrastruktur umfassend modernisiert und ausgebaut werden. Realisiert werden in den nächsten zwanzig Jahren für rund 30,5 Milliarden Franken die 1. und 2. Etappe von Bahn 2000, die Neat mit zwei neuen Basistunnels durch Gotthard und Lötschberg, der Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz sowie die Lärmsanierung der Bahnen.

Die Investitionen für die Massnahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 dürften verschiedensten Verkehrssegmenten zugute kommen (Regional-/Agglomerationsverkehr, Fern- und internationaler Verkehr) und sich entsprechend auch breit über alle Landesteile der Schweiz verteilen. Aufgrund des heutigen Kenntnisstands beträgt der Finanzrahmen rund 10 Milliarden Franken. Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen: Für die Massnahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 sind gemäss FinöV maximal 5,9 Milliarden Franken reserviert. Zusätzlich dürften aus dem nicht ausgeschöpften Kredit aus der 1. Etappe von Bahn 2000, dem Kredit für den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und aus ordentlichen Budgetkrediten zusätzlich rund 4 Milliarden Franken in die 2. Etappe einfliessen.

Die Planung der 2. Etappe von Bahn 2000 ist im Gang. Eine entsprechende Botschaft wird den eidgenössischen Räten wohl in den Jahren 2003/2004 vorgelegt. Die Realisierung der 2. Etappe von Bahn 2000 ist in den Jahren 2010–2020 vorgesehen.

## **IV. Künftige Gestaltung des Verkehrs im Raum Luzern**

### **1. Einbezug des Schienen- und Strassennetzes**

Sowohl der Richtplan 1998 wie auch der «Letter of Understanding» machen deutlich, dass kurzfristige punktuelle Optimierungen der Verkehrsinfrastruktur zwar örtliche Verbesserungen bringen, nicht aber die grundsätzlichen Probleme des Verkehrs im Raum Luzern lösen können. Notwendig ist ein langfristig orientiertes Bündel von Massnahmen, das den öffentlichen und den Individualverkehr, Schiene und Strasse einbezieht und als Gesamtes zu betrachten ist.

Der «Letter of Understanding» enthält einen aus drei miteinander verknüpften Elementen bestehenden Lösungsvorschlag:

*Element A: Kantonsstrassen und öffentliches Busnetz.* Im Innern der Agglomeration wird primär der öffentliche Verkehr gefördert. Priorität erhalten der Ausbau des Strassennetzes und die Verkehrsregelung zugunsten des Bus-Systems.



*Element B: S-Bahn Zentralschweiz.* Kapazitätssteigerungen im öffentlichen Regionalverkehr werden durch den schrittweisen Aufbau eines S-Bahn-Systems geschaffen. Dieses verbindet die Siedlungsschwerpunkte im Raum Luzern miteinander sowie den Raum Luzern mit der Zentralschweiz. Das S-Bahn-System wird durch ein geeignetes Bus-System ergänzt.

*Element C: Übergeordnetes Strassennetz.* Der Transitverkehr und ein wesentlicher Teil des regionalen Individualverkehrs werden nach aussen auf ein übergeordnetes Strassennetz geführt. Die raumplanerischen Entwicklungsschwerpunkte werden wo möglich von aussen erschlossen.

Die drei Elemente sollen in den nächsten 25 Jahren schrittweise und parallel realisiert werden. Die planerischen Vorabklärungen sind für alle Elemente sofort in Angriff zu nehmen.

Auch die Expertenkommission Bieri kommt zum Schluss, dass in den Agglomerationen nur der kombinierte Ansatz Erfolg versprechend ist: «Lösungen im Agglomerationsverkehr sind nur möglich, wenn Schiene, Strasse und Langsamverkehr gemeinsam betrachtet werden.» Unter den für die Verbesserung der Effizienz des Verkehrssystems erwähnten Lösungsmöglichkeiten nennt der Bericht S-Bahn-Systeme mit Durchmesserlinien an erster Stelle. Unsere Gesamtverkehrsstrategie im Raum Luzern deckt sich damit im Wesentlichen auch mit den verkehrstechnischen Lösungen, welche die Expertenkommission Bieri für den Agglomerationsverkehr vorschlägt. Der Bundesrat teilt die Meinung der Expertenkommission.

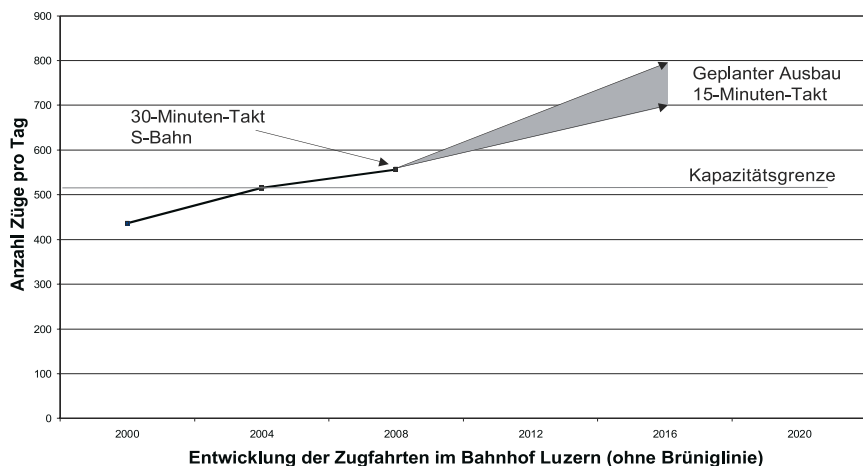
## **2. Das Konzept S-Bahn Zentralschweiz**

Das Konzept «S-Bahn Zentralschweiz» der Zentralschweizer Kantone bestätigt die Zweckmässigkeit einer S-Bahn im Raum Zentralschweiz. Diese kann in unabhängigen, aufeinander aufbauenden Etappen wie folgt realisiert werden:

Das Angebot im Jahr 2004 zeichnet sich aus durch eine wesentlich verbesserte örtliche Erschliessung durch neue Haltestellen, den Einsatz von neuen modernen Nahverkehrszügen, die Verdichtung des Fahrplans zum 30-Minuten-Takt – wo dies die Infrastruktur zulässt – und ein kundenfreundliches Tarifsysteem.

Das Angebot im Jahr 2008 beinhaltet die Weiterentwicklung zum integralen 30-Minuten-Takt und den einheitlichen Einsatz der neuen Fahrzeuge, also die Behebung jener Mängel, die bis 2004 vorab aus zeitlichen und finanziellen Gründen noch nicht behoben werden konnten.

Das Angebot um 2016/2020 bringt den 15-Minuten-Takt in allen Kerngebieten, was nur mit bedeutenden Kapazitätssteigerungen bei den Infrastrukturen ermöglicht werden kann, besonders im Knoten Luzern und in seiner näheren Umgebung. Die Benützung des öffentlichen Verkehrs soll im Raum Luzern bis im Jahr 2020 um rund 60 Prozent gesteigert werden. Damit kann ein wesentlicher Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Luzern geleistet werden.



Am 17. September 2001 haben die Zentralschweizer Direktoren des öffentlichen Verkehrs über das weitere Vorgehen bei der Realisierung der S-Bahn Zentralschweiz orientiert. Sie erachten die S-Bahn Zentralschweiz als machbar und realistisch.

Wir haben am 18. September 2001 die Ausführungen des Bau- und Verkehrsdepartementes zum Projekt S-Bahn Zentralschweiz zustimmend zur Kenntnis genommen und der Realisierung der 1. Phase des «Moduls Luzern» als Teil des Projekts S-Bahn Zentralschweiz auf Ende 2004 zugestimmt. Das Bau- und Verkehrsdepartement haben wir beauftragt, bis im Frühling 2003 für Ihren Rat einen Planungsbericht über die weiteren Etappen der S-Bahn Zentralschweiz auszuarbeiten. Im Voranschlag 2002 ist der Bau der neuen Haltestelle Gersag und im Finanzplan der Bau weiterer Haltestellen berücksichtigt.

## V. Schlussfolgerungen und Antrag

Die Kapazitäten im Kopfbahnhof Luzern und auf seinen Zufahrten entsprechen den heutigen und insbesondere den künftigen Kapazitätserfordernissen des internationalen, nationalen und regionalen Zugverkehrs nicht mehr. Die Bahninfrastrukturen reichen nicht aus, um Luzern und die Zentralschweiz vollwertig in das vernetzte Stadtsystem Schweiz zu integrieren, den Anschluss an die internationale Nord-Süd-Verbindung zu gewährleisten und die S-Bahn Zentralschweiz zu realisieren. Zudem besteht beim heutigen Betriebskonzept ein grosses Risiko für längere Betriebsausfälle im Bahnhof Luzern, wenn es zu Störungen auf der einzigen Zufahrt kommt.

Die S-Bahn Zentralschweiz ist ein tragendes Element unserer Gesamtverkehrsstrategie für den Raum Luzern. Die S-Bahn wird, ergänzt durch einen angepassten Busbetrieb, die Probleme des öffentlichen Verkehrs im Raum Luzern zukunftsgerichtet und nachhaltig bewältigen und für das Strassennetz die geplanten Entlastungen bringen.

Damit die angestrebten Ziele im internationalen, im nationalen und im regionalen Zugverkehr erreicht werden können, muss der Bahnhof Luzern samt Zufahrten als eigentliche Drehscheibe für den Bahnverkehr in der Zentralschweiz und wichtiger Zwischenhalt auf der Nord-Süd-Transitlinie den künftigen Kapazitätsanforderungen angepasst werden. Das heisst, es sind ein Durchgangsbahnhof oder ähnliche leistungssteigernde ergänzende Massnahmen nötig, die auch Durchmesserlinien zulassen und den Einbau weiterer Bahnhöfe ins Betriebskonzept ermöglichen. Eine neue Bahnerschliessung der Gemeinde Kriens und die unterirdische Einführung der Brünigbahn und der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn in den Bahnhof Luzern sind weitere dringliche Infrastrukturbedürfnisse. Diese Infrastrukturergänzungen des Bahnnetzes können nur in Zusammenarbeit und mit starker Unterstützung des Bundes und der SBB AG erfolgen. Erste Entscheidungen über eine mögliche Unterstützung des Bundes im Rahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 werden mit der Bereinigung der Anträge zu diesem Programm fallen. Diese Bereinigung hat auf Bundesebene bereits begonnen und wird durch einen Beschluss der eidgenössischen Räte abgeschlossen werden. Mit der vorliegenden Standesinitiative werden die Notwendigkeit und die Dringlichkeit der Bahninfrastrukturergänzungen im Raum Luzern unterstrichen. Sie verstärkt stufengerecht die Bestrebungen des Luzerner Regierungsrates und der Zentralschweizer Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs.

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Entwurf des Grossratsbeschlusses über eine Standesinitiative betreffend Infrastrukturergänzungen für den Bahnverkehr im Raum Luzern zuzustimmen.

Luzern, 16. November 2001

Im Namen des Regierungsrates  
Der Schultheiss: Anton Schwingruber  
Der Staatsschreiber: Viktor Baumeler

# **Grossratsbeschluss über eine Standesinitiative betreffend Infrastruktur- ergänzungen für den Bahnverkehr im Raum Luzern**

vom

*Der Grosse Rat des Kantons Luzern,*

gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung und § 38 der Staatsverfassung des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 16. November 2001,

*beschliesst:*

1. Der Kanton Luzern unterbreitet der Bundesversammlung gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung folgende Standesinitiative:  
Im Rahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass der Bahnhof Luzern als vollwertiger Hauptknoten im internationalen und nationalen Schnellzugsverkehr sowie als Zentrum der S-Bahn Zentralschweiz funktionieren kann. Die Infrastrukturergänzungen sind so zu gestalten, dass Durchmesserlinien betrieben werden können.
2. Der Grossratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Grossen Rates

Der Grossratspräsident:

Der Staatsschreiber: