

Botschaft des Regierungsrates  
an den Grossen Rat

B 135

## **zu den Entwürfen**

- eines Grossratsbeschlusses  
über die Genehmigung einer  
Anpassung des kantonalen  
Richtplans für den Doppel-  
spurausbau und die  
Tieflegung der Zentralbahn  
in Luzern**
- eines Grossratsbeschlusses  
über einen Sonderkredit für  
die Planung von Ausbauten  
der Zentralbahn in Luzern,  
Hergiswil und Alpnach**

## Übersicht

*Der Doppelpurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern sind wichtige Massnahmen zur Erhaltung der Funktionstüchtigkeit des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration Luzern. Das Projekt erfordert ein hohes Mass an Koordination zwischen den verschiedenen Beteiligten sowie mit den andern Projekten im Raum Luzern Süd. Für die beabsichtigte rasche Realisierung soll die Koordinationsaufgabe V4-13 «Infrastrukturausbauten Schienenverkehr» des kantonalen Richtplans mit dem Vorhaben «Doppelpurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern» ergänzt werden.*

*Mit der Tieflegung der Zentralbahn in Luzern und ergänzenden Doppelpurausbauten in Hergiswil und Alpnach sollen die Voraussetzungen für ein attraktives S-Bahn-Angebot geschaffen und die Behinderungen durch die Zentralbahn in der Stadt Luzern beseitigt werden.*

*Der Ausbau der Zentralbahn erzeugt vielfältige Nutzeneffekte:*

- das Angebot der Zentralbahn kann erheblich verbessert werden,*
- im dicht bebauten Gebiet der Stadt Luzern können vier Niveauübergänge aufgehoben werden,*
- das Gebiet Allmend wird mit der Bahn erschlossen,*
- im Stadtzentrum Luzern kann eine zusätzliche Haltestelle realisiert werden,*
- das wegfallende Bahnhalterssee bildet die Voraussetzung für die Realisierung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen «Spanne Luzern Süd» und von Radverkehrsanlagen auf dem heutigen Bahnhalterssee,*
- die Tieflegung führt zu einer massgeblichen Reduktion der Lärmimmissionen und*
- das Vorhaben beansprucht nur wenig Land.*

*Für den Doppelpurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern sowie die beiden neuen Bahnhaltstellen Langensand-Steghof und Allmend liegen Vorprojekte vor. Für die Doppelpurausbauten in Hergiswil und Alpnach sind Studien vorhanden. Die geschätzten Gesamtkosten betragen rund 231 Millionen Franken. Über den Kostenschlüssel zwischen den Partnern, nämlich den Kantonen Nidwalden und Obwalden sowie der Stadt und dem Kanton Luzern, wird zurzeit verhandelt: Es wird ein Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds erwartet. Die in das Programm des Infrastrukturfonds aufzunehmenden Projekte müssen rasch vorangetrieben und zur Baureife gebracht werden.*

*Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, für die Projektierung der Ausbauten der Zentralbahn in der Agglomeration Luzern und in Hergiswil und Alpnach einen Planungskredit von 2,2 Millionen Franken zu bewilligen. Die Kantone Nidwalden und Obwalden sowie die Stadt Luzern werden als Finanzierungspartner Beiträge von insgesamt 47,5 Prozent oder maximal 1,045 Millionen Franken leisten.*

# Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Grossen Rat

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft Entwürfe von Grossratsbeschlüssen über die Genehmigung einer Anpassung des kantonalen Richtplans für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern sowie über einen Sonderkredit für die Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach.

## I. Richtplananpassung

### 1. Ausgangslage

Als Grundlage für die weiteren Planungen soll die Koordinationsaufgabe V4-13 «Infrastrukturausbauten Schienenverkehr» des kantonalen Richtplans mit dem Vorhaben Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern ergänzt werden.

#### a. Problembeschrieb

Der Bahnhof Luzern ist Ausgangs- und Endpunkt der Zentralbahn-Linien Richtung Brünig und Engelberg. Die beiden Linien benützen das Bahntrassee Luzern–Hergiswil gemeinsam. Dieses führt durch das dicht besiedelte Moosmattquartier zur Luzerner Allmend und quert dabei die vier schrankengesicherten Übergänge Steghof, Moosmatt-, Horwer- und Eichwaldstrasse. Das Bahntrassee ist auf dieser Strecke einspurig.

In den letzten Jahren wurde das vorher ebenfalls einspurige Trassee zwischen der Luzerner Allmend und Hergiswil Schlüssel auf Doppelspur ausgebaut. Nach Abschluss der Bauarbeiten im Mai 2006 verbleibt auf dem gemeinsamen Teilstück der beiden Bahnlinien neben dem Abschnitt zwischen dem Bahnhof Luzern und der Allmend nur noch ein Abschnitt in Hergiswil einspurig (Hergiswil Schlüssel–Hergiswil Bahnhof).

Die Einspurabschnitte lassen heute keine optimale Fahrplangestaltung mit guten Anschlüssen im Bahnhof Luzern zu. Bei der Fahrplangestaltung kommt erschwerend hinzu, dass der Bahnhof Luzern aus verschiedenen Gründen keine vollwertige Anschlusspinne ermöglicht, das heisst, die verschiedenen Fern- und Regionalverkehrszüge fahren zu ganz unterschiedlichen Zeiten ein und aus. Der geplante Ausbau des S-Bahn-Angebots Richtung Süden ist unter diesen Voraussetzungen nicht möglich. Aufgrund der einspurigen Geleisführung fehlen dazu die Schienenkapazitäten. Zu-

dem behindern die vier schrankengesicherten Bahnübergänge im Moosmatt- und im Steghofquartier in Luzern den öffentlichen und privaten Strassenverkehr und trennen das Wohngebiet in zwei Teile. Die Beeinträchtigungen der Wohngebiete durch den Bahnlärm sind beträchtlich und haben wegen der Angebotsverdichtungen in den letzten Jahren zugenommen.

## **b. Planungsstand**

In den Richtplänen der Kantone Luzern (1998), Nidwalden (2002) und Obwalden (1987) ist der Doppelspurausbau Luzern–Hergiswil als wichtiges Vorhaben enthalten, welches mit den Nachbarkantonen zu koordinieren ist.

Für die Realisierung der Infrastrukturerweiterungen und -erneuerungen der damaligen Brünigbahn (heute: Zentralbahn) haben die Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden sowie die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 2002 eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, welche die Doppelspurausbauten zwischen Luzern Allmend und Hergiswil Schlüssel sowie weitere Ausbauten in Hergiswil, in Alpnachstad und Sachseln umfasst. Diese Massnahmen stehen heute vor dem Abschluss.

In unserem Planungsbericht an Ihren Rat über die S-Bahn Luzern vom 9. Dezember 2003 (B 34; vgl. Verhandlungen des Grossen Rates 2004, S. 662) wird das Projekt für den Ausbau der Brüniglinie in der Stadt Luzern konkretisiert und als Teil der 3. Etappe der S-Bahn Luzern definiert.

Das Projekt ist Bestandteil des Agglomerationsprogrammes Luzern. Es soll auch Eingang finden in das erste Programm des Bundes für die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen, welches der Bundesrat den eidgenössischen Räten spätestens zwei Jahre nach Einführung des geplanten Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz unterbreiten will.

## **2. Rechtliche Grundlagen**

Bund, Kantone und Gemeinden regeln ihre räumliche Entwicklung in Raumplanungskonzepten, Richtplänen und Nutzungsplänen. Die Grundlage dafür bilden das Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (SR 700) und das kantonale Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989 (SRL Nr. 735). Der kantonale Richtplan zeigt auf, auf welche Weise die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher Reihenfolge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen. Am kantonalen Richtplan sollen sich Behörden und Private orientieren können. Er soll ihnen die Sicherheit geben, dass ihre Investitionen nicht durch unvorhersehbares Verhalten des Kantons in Frage gestellt oder in ihrem Wert gemindert werden.

Das Planungs- und Baugesetz regelt in den §§ 7 bis 14 das Verfahren und die Anpassung der Richtpläne. Danach sind diese zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, falls sich die Verhältnisse ändern oder sich neue Aufgaben stellen. Die Entwürfe der kantonalen Richtpläne sind während 60 Tagen öffentlich aufzulegen. Personen, Organisationen und Behörden der betroffenen Gebiete können sich zu den Entwürfen äussern. Der Regierungsrat erlässt den kantonalen Richtplan. Dieser bedarf der Genehmigung des Grossen Rates in der Form eines Grossratsbeschlusses.

### **3. Vorgehen**

Das Agglomerationsprogramm und die zugehörigen Richtplananpassungen lagen während der gesetzlich vorgeschriebenen Frist von 60 Tagen vom 28. November bis 26. Januar 2006 öffentlich auf. Während der Auflagezeit wurden rund 50 Eingaben eingereicht. Die eingegangenen Stellungnahmen werden durch die zuständigen Dienststellen ausgewertet und bewertet. Anschliessend werden wir über die Anpassungen des kantonalen Richtplans entscheiden. In der zweiten Hälfte 2006 wird die Richtplananpassung aufgrund des Agglomerationsprogrammes Ihrem Rat unterbreitet werden.

Im Mitwirkungsverfahren haben die Kantone Nidwalden und Obwalden in ihren Stellungnahmen die Bedeutung und die hohe Priorität des Projektes Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern betont. Es sind keine negativen Stellungnahmen zu dieser Massnahme eingegangen.

Als eine der Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogrammes Luzern sollen der Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern so rasch als möglich vorangetrieben werden. Das Grossprojekt erfordert ein hohes Mass an Koordination zwischen den verschiedenen Beteiligten sowie mit den andern Projekten im Raum Luzern Süd. Aus dem Infrastrukturfonds des Bundes wird eine massgebliche finanzielle Unterstützung des Projektes erwartet. Die Regierungsräte der Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden sowie der Stadtrat von Luzern sind sich einig, dass als Grundlage für erfolgreiche Verhandlungen mit dem Bund ein möglichst konkretes und baureifes Projekt vorliegen muss. Je rascher das Projekt entwickelt werden kann, desto besser ist die Verhandlungsposition gegenüber dem Bund. In diesem Sinn haben wir auch die dringliche Anfrage A 623 von Isabel Isenschmid-Kramis vom 13. Februar 2006 über den «Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn im Raum Luzern–Allmend (Teilfinanzierung) aus Bundesmitteln» beantwortet.

Die rasche Realisierung des Projektes Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern setzt eine rasche Anpassung des kantonalen Richtplans voraus. Die Finanzierung dieses Projektes ist nur mit Beteiligung des Bundes möglich. Die Beteiligung des Bundes wird im Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds getroffen. Dieser Beschluss wird zusammen mit der Freigabe erster Mittel für baureife Agglomerationsprojekte noch in diesem Jahr gefällt. Im

Anschluss daran soll innert zwei Jahren dem Parlament ein erstes Programm für die Mitfinanzierung von weiteren Agglomerationsprojekten unterbreitet werden. Deshalb sind im Kanton die erforderlichen planerischen und finanziellen Grundlagen vorher und rechtzeitig zu schaffen. Wir unterbreiten Ihnen deshalb bereits jetzt diesen Teil des Agglomerationsprogrammes, das auch Grundlage für den gleichzeitig beantragten Projektierungskredit ist, da – wie erwähnt – die Verarbeitung der Eingaben und die Ergänzung der kantonalen Richtplanung noch einige Zeit erfordern wird.

Die Koordinationsaufgabe V4-13 «Infrastrukturausbauten Schienenverkehr» ist wie folgt zu ergänzen:

Vorhaben: Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern  
 Priorität/Zeitraum: B wichtig, Aufgabe im Zeitraum 0–5 Jahre beginnen oder erledigen, allenfalls sofort die notwendigen Handlungsspielräume sichern  
 Koordinationsstand: ZE Zwischenentscheid

## **4. Bedürfnis**

### **a. Leistungsfähigkeit der Autobahn A 2 im Abschnitt Horw–Hergiswil**

Der Autobahnabschnitt Horw–Hergiswil ist stark ausgelastet. Im Durchschnitt wurde er 2004 pro Tag von rund 58 300 Fahrzeuge befahren. Davon ist der weitaus grösste Teil regionaler Verkehr. An Werktagen wird der Abschnitt in der abendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 17 und 18 Uhr von durchschnittlich 2900 Fahrzeugen befahren Richtung Süden. Die Leistungsreserve beträgt nur noch etwa 10 Prozent. Während rund 50 Tagen pro Jahr wird die Kapazitätsgrenze bereits erreicht. Auch zu den Spitzenzeiten des Rückreiseverkehrs aus den Tourismusgebieten der Zentralschweiz und des Berner Oberlandes entstehen immer häufiger grössere Staus.

### **b. Verkehrsverlagerung auf die Bahn**

Die erwartete zukünftige Verkehrszunahme soll durch ein attraktives und leistungsfähiges S-Bahn-Angebot aufgefangen werden. Die S-Bahn ist das richtige Verkehrsmittel zur Bewältigung der grossen regionalen Verkehrsströme aus Richtung Süden nach Luzern, Zug und Zürich. Der Bahnausbau bildet eine wichtige Schlüsselmaßnahme im Verkehrskonzept des Agglomerationsprogrammes Luzern. Davon profitieren insbesondere die südliche Agglomeration Luzern sowie die Kantone Ob- und Nidwalden. Diese Gebiete erhalten dank dem Doppelspurausbau attraktive Verbindungen Richtung Luzern und Mittelland (und umgekehrt), welche unabhängig vom Transit- und Schwerverkehr auf der Autobahn A 2 angeboten werden können.

## **c. Nachfrageentwicklung Zentralbahn**

Auf dem Abschnitt Luzern–Horw befördert die Zentralbahn heute rund 10 000 Reisende pro Werktag. Im Jahr 2000 pendelten rund 11 500 Personen (inkl. Schülerinnen und Studenten) von den Kantonen Ob- und Nidwalden nach den Kantonen Luzern, Zug und Zürich, knapp ein Viertel davon mit der Bahn. In den letzten Jahren ist insbesondere im Kanton Nidwalden eine starke Zunahme der Wohnbevölkerung zu verzeichnen. Im Rahmen des Projektes Bahn 2000, 2. Etappe, haben die Zentralschweizer Kantone deshalb im Abschnitt Hergiswil–Luzern eine Nachfragesteigerung bis im Jahr 2020 um rund 65 Prozent prognostiziert. Die Zahl der Reisenden pro Tag würde dadurch von heute rund 10 000 auf etwa 16 500 ansteigen. Diese Nachfragesteigerung setzt allerdings weitere Angebotsverbesserungen voraus. Werden diese realisiert, könnte dadurch auch der vergleichsweise tiefe Anteil an Pendlern aus den Kantonen Ob- und Nidwalden, welche die Bahn benutzen, gesteigert werden.

## **d. Angebotskonzept 2012**

Die Inbetriebnahme der Doppelspur Luzern Allmend–Hergiswil Schlüssel sowie der neuen Zahnradstrecke nach Engelberg (infolge baulicher Schwierigkeiten werden die Bauarbeiten vermutlich erst Ende 2008 abgeschlossen) ermöglichen eine weitere Angebotsverbesserung bei der Zentralbahn. Damit die so geschaffenen Kapazitätserweiterungen der Bahn auf diesen Abschnitten aber auch tatsächlich vollumfänglich genutzt werden können, bedarf es einer weiteren Verlängerung des Doppelspurabschnitts. Erst der Ausbau der Abschnitte zwischen dem Süden des Bahnhofs Luzern und der Allmend, der Teilausbau des heutigen Einspurabschnittes in Hergiswil sowie eine zusätzliche Kreuzungsstelle in Alpnachstad lassen ein Angebot zu, das den Anforderungen einer modernen S-Bahn (regelmässiger, dichter Takt) und den tourismusorientierten Ansprüchen eines Verkehrs über den Brünig und nach Engelberg (wenige Zwischenhalte, kurze Fahrzeiten) gerecht wird. Das erarbeitete Angebotskonzept 2012 zeichnet sich demnach auch durch eine konsequente Trennung zwischen der S-Bahn und dem Verkehr auf den beiden Bergstrecken aus.

Die S-Bahn verkehrt gemäss diesem Konzept zwischen Luzern und Giswil sowie zwischen Luzern und Stans im strengen Halbstundentakt, der sich auf der Gemeinschaftsstrecke Luzern–Hergiswil zum konsequenten Viertelstundentakt überlagert. Die Schnellzüge verkehren bis Interlaken respektive Engelberg grundsätzlich im Stundentakt, der in den touristischen Hauptverkehrszeiten verdichtet werden kann. Auf beiden Linienästen besteht zudem die Möglichkeit, die Grundtaktzüge der S-Bahn in den Spitzenzeiten durch zusätzliche, beschleunigte Züge zu verdichten. Das Angebotskonzept 2012 gehorcht damit einem Prinzip, das von zahlreichen Regionen bekannt ist: Züge mit Halt auf allen Stationen bedienen die nähere Umgebung des Zentrums, während weiter in die Region hinaufahrende Züge im Nahbereich des Zentrums nur die grösseren Haltestellen erschliessen.

Mit dem Angebotskonzept 2012 wird eine hohe Zugsdichte erreicht. So sollen auf der Gemeinschaftsstrecke zwischen Luzern und Hergiswil in den Spitzenzeiten bis zu 10 Züge pro Stunde und Richtung verkehren. Zum Vergleich: Im Fahrplan 2006 sind es 5 Züge pro Stunde und Richtung. Das Angebotskonzept lässt eine schrittweise Einführung zu. Es ist flexibel und lässt sich problemlos von Jahr zu Jahr an die steigende Nachfrage anpassen.

### **e. Aufhebung von vier Bahnübergängen in Luzern**

Mit den im Rahmen der S-Bahn Luzern in den nächsten Jahren geplanten schrittweisen Angebotssteigerungen würden die Schrankenschliesszeiten am Bahnübergang Horwerstrasse in Luzern von gegenwärtig rund 20 auf 30–40 Minuten pro Stunde zunehmen. Während längerer zusammenhängender Zeitabschnitte könnten die Übergänge nicht mehr geöffnet werden. Dies würde insbesondere am Strassenknoten Eichhof zu starken Behinderungen des Individual- und des öffentlichen Strassenverkehrs führen, welche sich auch auf die Verkehrssicherheit im Bereich Horwer- und Obergrundstrasse negativ auswirken würden. Um diese Behinderungen und die damit einhergehenden negativen Auswirkungen auf die Quartierbevölkerung zu verhindern, ist ein Doppelpurausbau der Zentralbahn in Luzern zwingend notwendig. Wegen der engen Platzverhältnisse im Siedlungsgebiet sind aber weder Sanierungen der Übergänge mit Unterführungen noch ein Doppelpurausbau à niveau möglich. Eine Tieflegung der Zentralbahn ist deshalb unumgänglich.

Mit der Aufhebung des heutigen Bahntunnels ergeben sich zudem interessante Möglichkeiten für die Führung des Langsamverkehrs zwischen der Allmend und dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Luzern sowie eine Aufwertung der angrenzenden Quartiere.

### **f. Nutzen des Angebotsausbaus und der Tieflegung**

Der Ausbau der Zentralbahn erzeugt vielfältige Nutzeneffekte:

- Das Angebot der Zentralbahn kann erheblich verbessert werden, was im Hinblick auf die zukünftige Nachfrage und den Kapazitätsengpass auf der Autobahn A 2 im Bereich Hergiswil–Luzern eine dringliche Forderung ist.
- Im dicht bebauten Gebiet der Stadt Luzern lassen sich vier Niveauübergänge aufheben, die teilweise auch von Linienbussen befahren werden. Damit können wesentliche Verkehrsbehinderungen für den öffentlichen und den privaten Strassenverkehr eliminiert werden.
- Das Gebiet Allmend (Fussballstadion, Messewesen, Freizeitsport, Naherholung usw.) wird über eine ideal gelegene Haltestelle neu direkt mit der Bahn erschlossen.

- Im Stadtzentrum kann eine zusätzliche Haltestelle Langensand-Steghof realisiert werden.
- Das wegfallende Bahntrassee bildet die Voraussetzung für die Realisierung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen «Spange Luzern Süd» und eröffnet darüber hinaus neue Möglichkeiten, namentlich bei der Linienführung der Busse und der Radverkehrsanlagen.
- Die Tieflegung führt zu einer massgeblichen Reduktion der Lärmimmissionen.
- Das Vorhaben beansprucht nur wenig Land.

Diese Vorteile rechtfertigen die Investitionen in die Planung der im Folgenden beschriebenen Projekte.

## **II. Planungskredit**

### **1. Projekte**

#### **a. Streckenausbauten**

Die ab Juni 2006 durchgehend befahrbare Doppelspur Luzern Allmend–Hergiswil Schlüssel muss als Grundlage für das Angebotskonzept 2012 auf beiden Seiten verlängert werden. Die Verlängerung Richtung Luzern wird in dem Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn durchgeführt. Im Süden ist die rund 500 Meter lange Doppelspur von Hergiswil Schlüssel bis und mit Hergiswil Matt zu erstellen. Die Haltestelle Matt muss mit einer zweiten Perronkante versehen werden und ist so zu gestalten, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine unterirdische, doppelspurige Streckenführung zum Bahnhof Hergiswil möglich ist. Unter diesen Rahmenbedingungen kann der gesamte dichte, in den Spitzenzeiten bis zu 20 Züge pro Stunde aufweisende Bahnverkehr des Angebotskonzeptes 2012 auf der anschliessenden Einspurstrecke Hergiswil Matt–Hergiswil Bahnhof abgewickelt werden.

Eine weitere notwendige Infrastrukturmassnahme ist der Bau der Kreuzungsstelle Telliwald unmittelbar nach dem Portal des Loppertunnels in der Gemeinde Alpnach. Diese Kreuzungsstelle ist nötig, weil das Angebot 2012 Kreuzungen in diesem Bereich vorsieht. Die genaue Lage ist abhängig vom definitiven Fahrplan.

Es wurden verschiedene Linienführungsvarianten für den Doppelspurausbau auf dem Gebiet der Stadt Luzern untersucht. Als beste Variante wurde die Tieflegung ab Steghof bis zur Allmend ermittelt. Im Bereich Steghof verlässt die neue Linie das Bahnhofareal. Nach einem rund 600 Meter langen bergmännisch erstellten Tunnel und einem rund 800 Meter langen Tagbautunnel unter der Allmend mündet der neue Linienabschnitt unmittelbar vor der neuen Haltestelle Mattenhof in die bestehende Doppelspur ein. Der Abschnitt Ausfahrt Bahnhof Luzern bleibt dabei einspurig. Die Querung des normalspurigen Gleisfeldes im Bahnhof Luzern durch die meterspurige Zentralbahn ist langfristig zu optimieren.

Das Projekt mit dem Doppelspurausbau und der Tieflegung des Zentralbahnhaftraumes in Luzern soll auch in Zukunft die Befahrbarkeit mit den bereits heute verkehrenden, normalspurigen Güterzügen ermöglichen. Dies erfordert grössere Tunnelprofile. Damit können die Bahngütertransporte der Kriens–Luzern-Bahn (KLB) und der Industrie-Geleise-Genossenschaft Horw–Kriens (IGG) weiterhin auf einem Vierschienengleis abgewickelt werden. Es wird damit wie beim Doppelspurausbau Luzern Allmend–Hergiswil Schlüssel (insbesondere beim Haltiwaldtunnel) die Möglichkeit offen gehalten, zukünftig normalspurige Züge direkt zur Allmend oder noch weiter Richtung Stans und Sarnen fahren zu lassen.

## **b. Neue Bahnhaltestellen**

Die neuen Haltestellen Langensand-Steghof und Allmend sind ebenfalls Teil des Projektes Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern. Die übrigen neuen Haltepunkte südlich von Hergiswil, Sarnen Industrie und Stans West, können unabhängig von den erwähnten Ausbauten realisiert werden. Die neue Haltestelle Langensand-Steghof erschliesst die Arbeitsplätze in den Gebieten Steghof und Tribschen optimal. Auch ein Teil des südlichen Hirschmattquartiers befindet sich im Einzugsbereich. Die Hauptfunktion der neuen Haltestelle besteht darin, für die Einzugsgebiete der S-Bahn in Nidwalden, Obwalden und der Agglomeration Luzern Süd attraktive öV-Verbindungen zu den Arbeitsplatz- und Zentrumsgebieten in Luzern anzubieten.

Der Standort der neuen Haltestelle Langensand-Steghof ist zwischen der Langensandbrücke und einer neuen Passerelle zwischen Neustadtstrasse und Fruttstrasse/Industriestrasse vorgesehen. Die Passerelle kann gleichzeitig als Teil der geplanten Langsamverkehrsachse zwischen den südöstlichen Stadtteilen und dem Tribschenquartier dienen. Im Abschnitt Langensand-Steghof bis Allmend soll diese Langsamverkehrsachse auf dem heutigen Bahntrasse verlaufen.

Mit der neuen Haltestelle Allmend kann eine deutlich attraktivere öV-Erschliessung der Allmend erzielt werden. Auf der Allmend finden über das ganze Jahr verteilt vielfältige Veranstaltungen statt, von mehrtägigen Messen bis zu Grossveranstaltungen an einzelnen Tagen, welche insgesamt von rund 500 000 Personen pro Jahr besucht werden. Die Hauptfunktion der Haltestelle Allmend besteht darin, die Einzugsgebiete der S-Bahn in Obwalden und Nidwalden künftig direkt mit der Allmend zu verbinden. Daneben soll auch vom Bahnhof Luzern her eine attraktive Verbindung mit der Bahn geschaffen werden. Die Bahn ist besonders gut in der Lage, grosse Frequenzen und vor allem auch ausgeprägte Frequenzspitzen zu bewältigen. Die Bahnhaltestelle entlastet die Buslinie 20 und ersetzt mindestens einen Teil der heutigen Sonderfahrten ab dem Bahnhof Luzern.

### **c. Koordination mit weiteren Projekten**

Als eine der Schlüsselmaßnahmen im Agglomerationsprogramm Luzern ist die Realisierung einer Strassenverbindung zwischen dem Tribschengebiet und dem Anschluss Luzern-Kriens (Grosshof) der Autobahn A 2 vorgesehen. Diese Strassenverbindung und die Ausbauten der Zentralbahn weisen Überschneidungen auf und müssen koordiniert bearbeitet werden. Ebenso sind die laufende Allmendplanung und die Arbeiten für den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Luzern zu berücksichtigen.

## **2. Kosten und Finanzierung**

### **a. Realisierungskosten Gesamtprojekt**

Für den Doppelpurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern sowie die beiden neuen Bahnhaltestellen Langensand-Steghof und Allmend liegen Vorprojekte vor. Die Genauigkeit der Kostenschätzung beträgt  $\pm 20$  Prozent. Die Kosten beruhen auf der Preisbasis Mai 2005. Die Kosten für die Doppelbahn Hergiswil Schlüssel–Hergiswil Matt und die Kreuzungsstelle Telliwald wurden gestützt auf eine Studie mit einer Genauigkeit von  $\pm 30$  Prozent geschätzt.

Wie die bisherigen Infrastrukturweiterungen und -erneuerungen bei der Brünigbahn, deren Finanzierung im Jahr 2002 mit einer Vereinbarung zwischen der SBB AG und den Kantonen Luzern, Nidwalden und Obwalden geregelt wurde, sollen die für das Angebotskonzept 2012 notwendigen Projekte im Rahmen eines Gesamtkonzepts finanziert werden. Dieses stellt nicht auf die geografischen Grenzen ab, sondern berücksichtigt das Interesse der Partner an den Ausbauten. Um die Finanzierung transparent und nachvollziehbar zu machen, soll das gesamte Projekt in Teilprojekte aufgeteilt werden. Die einzelnen Teilprojekte werden so gewählt, dass sie von der Funktion und dem Nutzen her quantifizierbar sind und den Finanzierungspartnern zugeordnet werden können.

Teilprojekte	Investitionskosten
1. Doppelpurausbau und Tieflegung in Luzern	175 Mio. Fr.
2. Neue Haltestellen Allmend und Langensand-Steghof	35 Mio. Fr.
3. Doppelbahn Hergiswil Schlüssel bis Hergiswil Matt	12 Mio. Fr.
4. Kreuzungsstelle Telliwald	9 Mio. Fr.
Total	231 Mio. Fr.

Die Projekte in der Agglomeration Luzern (inkl. Doppelbahn Hergiswil Schlüssel–Hergiswil Matt, exkl. Kreuzungsstelle Telliwald) sind Bestandteil des Agglomerationsprogrammes Luzern. Gemäss dem Botschaftsentwurf des Bundesrates zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz

(Infrastrukturfonds) vom Dezember 2005 können an solche Projekte Bundesbeiträge bis maximal 50 Prozent ausgerichtet werden. Im besten Fall würde der Bund damit einen Kostenanteil von 111 Millionen Franken übernehmen. Der restliche Betrag von mindestens 120 Millionen Franken (inkl. Kreuzungsstelle Telliwald) ist von den interessierten Kantonen und den Agglomerationsgemeinden zu finanzieren. Abklärungen beim Bundesamt für Verkehr haben ergeben, dass eine weitere Bundesbeteiligung unter anderen Titeln nicht zu erwarten ist. Die Zentralbahn selbst ist nicht in der Lage, die Projekte zu finanzieren.

Im heutigen Zeitpunkt bestehen folgende Vorstellungen zur Kostenaufteilung:

- Der Bundesbeitrag wird anteilmässig auf die Projekte im Agglomerationsperimeter aufgeteilt.
- Der Verteilschlüssel zwischen den Kantonen ist aufgrund des jeweiligen Interesses und nachvollziehbarer Kriterien zu bestimmen. Denkbare Kriterien sind: Pendlerströme zwischen Luzern und Obwalden/Nidwalden, Anzahl der Kantoneinwohner und Anzahl der Haltestellenabfahrten auf Kantonsebene.
- Die Standortkantone und ihre interessierten Gemeinden finanzieren die neuen Haltestellen ohne Beteiligung der anderen Kantone.

## **b. Planung Vorprojekt**

Ende 2004 haben die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie die Stadt Luzern Beiträge von je 30 000 Franken für die Bearbeitung des Vorprojektes zum Doppelpurausbau und zur Tieflegung der Zentralbahn in Luzern beschlossen. Die restlichen 30 000 Franken der budgetierten Planungskosten in der Höhe von gesamthaft 150 000 Franken hat der Kanton Luzern zulasten der zukünftigen Beiträge des Bundes an das Projekt vorfinanziert. Im Rahmen der Planungsarbeiten wurden ein künftiges Angebotskonzept, die Infrastrukturplanung, eine Haltestellenüberprüfung im Raum Luzern und ein Vorschlag für ein Finanzierungskonzept erarbeitet. Die Planungsunterlagen liegen vor und wurden vom Steuerungsgremium S-Bahn Luzern verabschiedet. Die budgetierten Kosten für diese Planungsphase konnten eingehalten werden.

## **c. Projektierungskosten Auflageprojekte**

Für die Projektierung der Massnahmen in Luzern, Hergiswil und Alpnachstad bis zur Auflage fallen insbesondere folgende Arbeiten an: Ingenieurarbeiten, geologische Abklärungen, Umweltverträglichkeitsprüfung, Bahntechnik, Facharbeiten SBB, Projektleitung, Arbeiten diverser Spezialisten und Öffentlichkeitsarbeit. Insgesamt werden die Kosten auf 2,2 Millionen Franken geschätzt.

Zwischen den Partnern wurde der folgende vorläufige Verteilschlüssel vereinbart, welcher die Kostenaufteilung für die Realisierung der Bauwerke nicht präjudiziert. Die geleisteten Beiträge an die Planungs- und Projektierungskosten sind den Partnern nach der endgültigen Festsetzung des Kostenteilers entsprechend anzurechnen.

	%	Fr.
Kanton Obwalden	15	330 000.–
Kanton Nidwalden	15	330 000.–
Kanton Luzern	52,5	1 155 000.–*
Stadt Luzern	17,5	385 000.–
Total	100	2 200 000.–

\*Davon werden später 385 000 Franken nach den Bestimmungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr (SRL Nr. 775) den Gemeinden weiterbelastet.

Vom Projekt Doppelpurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern profitieren der Strassen- und der Schienenverkehr gleichermassen. Die Beiträge von Stadt und Kanton Luzern von insgesamt 1,54 Millionen Franken werden darum zu je 50 Prozent nach dem Strassengesetz (SRL Nr. 755) und dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr finanziert. Der Anteil nach Strassengesetz beträgt somit 770 000 Franken und wird zu 50 Prozent vom Kanton (Aufhebung Niveauübergang Kantonsstrasse) und zu 50 Prozent von der Stadt Luzern (Aufhebung Niveauübergänge Gemeindestrassen) übernommen.

Insgesamt finanziert der Kanton Luzern 385 000 Franken oder einen Drittel nach Strassengesetz und 770 000 Franken oder zwei Drittel nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr. Die Hälfte der Kosten für den öffentlichen Verkehr (385 000 Franken) überbindet er später nach den Bestimmungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr den interessierten Gemeinden.

Die auf 2,2 Millionen Franken veranschlagten Kosten für die Projektierung werden im Bruttoprinzip durch den Kanton Luzern finanziert, die übrigen Finanzierungspartner leisten Beiträge.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Die Regierungsräte der Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden und der Stadtrat von Luzern wollen die Ausbauprojekte der Zentralbahn so rasch als möglich vorantreiben. Innerhalb der Gesamtorganisation S-Bahn Luzern übernimmt das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern die Federführung und die Projektleitung für die Ausbauten in Luzern. Die Einzelheiten der Projektorganisation sind zu Beginn der Projektierungsarbeiten festzulegen.

Für die Ausbauprojekte der Zentralbahn ist, ein positiver Projektverlauf vorausgesetzt, folgender Zeitplan vorgesehen:

Tätigkeit	Start	Ende
Erarbeitung definitives Projekt/Auflageprojekt	Anfang 2006	Mitte 2007
Finanzierungsbeschlüsse Realisierung	Anfang 2007	Mitte 2008
Auflage, Prüfung und Projektbewilligung	Mitte 2007	Mitte 2008
Ausführungsprojekt/Vorbereitung Vergabe	Mitte 2007	Ende 2008
Realisierung	Anfang 2009	Ende 2012

Gestützt auf die erarbeiteten Auflageprojekte sollen im Verlauf des Jahres 2007 und bis Mitte 2008 in den drei Kantonen Luzern, Nidwalden und Obwalden sowie in der Stadt Luzern die notwendigen Finanzierungsbeschlüsse in den Parlamenten und von der Bevölkerung gefasst werden.

Die rasche Realisierung des Projektes Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern setzt eine rasche Anpassung des kantonalen Richtplans voraus. Die Finanzierung des Projektes ist nur mit Beteiligung des Bundes möglich. Die Beteiligung des Bundes wird im Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds getroffen. Dieser Beschluss wird zusammen mit der Freigabe erster Mittel für baureife Agglomerationsprojekte noch in diesem Jahr gefällt. Im Anschluss daran soll innert zwei Jahren dem Parlament ein erstes Programm für die Mitfinanzierung von weiteren Agglomerationsprojekten unterbreitet werden. Deshalb sind im Kanton die erforderlichen planerischen und finanziellen Grundlagen vorher und rechtzeitig zu schaffen. Wir unterbreiten Ihnen deshalb bereits jetzt diesen Teil des Agglomerationsprogrammes, welches die Grundlage für den gleichzeitig beantragten Projektierungskredit darstellt, da – wie erwähnt – die Verarbeitung der Eingaben zum Agglomerationsprogramm und die entsprechende Ergänzung der kantonalen Richtplanung noch einige Zeit erfordern werden. Weitere Projekte können voraussichtlich erst vier Jahre später in ein neues Investitionsprogramm des Bundes aufgenommen werden.

Im Hinblick auf die möglichst rasche Realisierung sollen parallel zur Vorbereitung der Finanzierungsbeschlüsse auch die Auflage und die Genehmigung der Projekte vorangetrieben werden. Möglichst frühzeitig sind auch die Fragen im Zusammenhang mit der eigentlichen Ausführung anzugeben (insbesondere Organisation und Verantwortlichkeiten).

Der vorgesehene Zeitplan ist gedrängt. Er setzt voraus, dass die Projekte und die notwendigen finanziellen Mittel von den beteiligten Partnern rechtzeitig bewilligt werden.

### **III. Anträge**

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, die Richtplananpassung für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern zu genehmigen sowie den Sonderkredit für die Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach zu erteilen.

Luzern, 21. März 2006

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

**Grossratsbeschluss  
über die Genehmigung einer Anpassung des  
kantonalen Richtplans für den Doppelspurausbau  
und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern**

vom

*Der Grosse Rat des Kantons Luzern,*

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 21. März 2006,

*beschliesst:*

1. Die Anpassung des kantonalen Richtplans mit der Aufnahme des Vorhabens Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn im Rahmen der Koordinationsaufgabe V4-13 «Infrastrukturausbauten Schienenverkehr» wird genehmigt.
2. Der Grossratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Grossen Rates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

# **Grossratsbeschluss über einen Sonderkredit für die Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach**

vom

*Der Grosse Rat des Kantons Luzern,*

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 21. März 2006,

*beschliesst:*

1. Der Sonderkredit für die Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach von insgesamt 2 200 000 Franken wird unter der Voraussetzung bewilligt, dass auch die übrigen Partner ihre Beiträge von insgesamt 1 045 000 Franken bewilligen. Netto verbleiben dem Kanton Luzern somit Kosten von 1 155 000 Franken.
2. Die Aufwendungen sind zu 33 Prozent (Fr. 726 000.–) dem Konto 5010000 Co-Objekt 2114501010 und zu 67 Prozent (Fr. 1 474 000.–) dem Konto 5651000 Co-Objekt 2114565010 zu belasten.
3. Die Beiträge der Finanzierungspartner von 47,5 Prozent oder maximal 1 045 000 Franken sind zu 33 Prozent dem Konto 6690000 Co-Objekt 2114501010 und zu 67 Prozent (Fr. 700 000.–) dem Konto 6690000 Co-Objekt 2114665010 gutzuschreiben.
4. Der Grossratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern,

Im Namen des Grossen Rates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

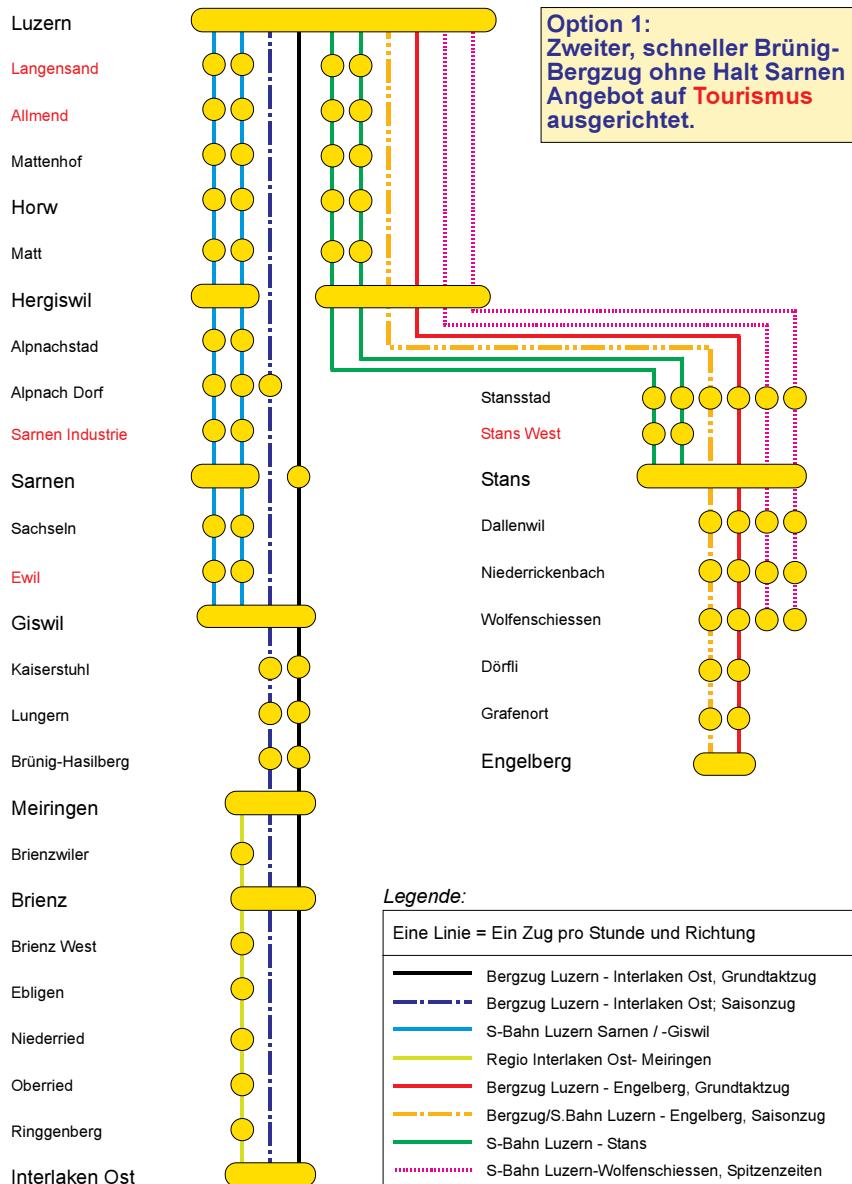
## **Beilagenverzeichnis**

Anhang 1: Fahrplankonzept 2012 Zentralbahn mit Mengengerüst und Haltepolitik

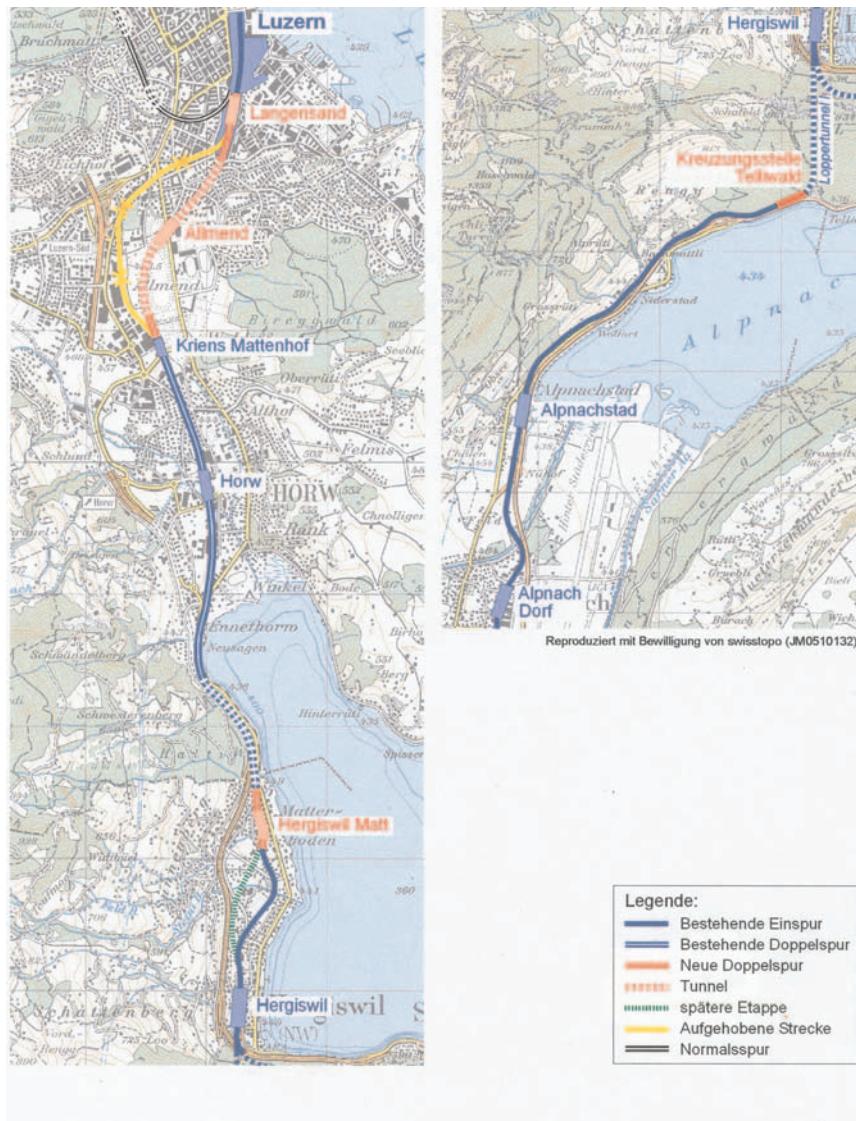
Anhang 2: Übersicht Ausbauten Raum Luzern, Hergiswil und Alpnach

Anhang 3: Übersicht Doppelspurausbau und Tieflegung in Luzern

## Fahrplankonzept 2012 Zentralbahn mit Mengengerüst und Haltepolitik



## Übersicht Ausbauten Raum Luzern, Hergiswil und Alpnach



## Situation Doppelspurausbau und Tieflegung in Luzern

