

Botschaft des Regierungsrates an den Kantonsrat

B 111

zu den Entwürfen

- eines Dekrets über einen Sonderkredit für die Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern
- eines Kantonsratsbeschlusses über einen Nachtragskredit zum Staatsvoranschlag 2009 für die Erarbeitung der Grundlagen zur Vorprojektierung des Tiefbahnhofs Luzern



Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat einen Sonderkredit von 20 Millionen Franken für die Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern. Damit soll sichergestellt werden, dass die Planungen umgehend in Angriff genommen werden können und Ergebnisse vorliegen, wenn auf Bundesebene über die Vorlage Bahn 2030 entschieden wird. Die Vorlage Bahn 2030, die dem Bundesparlament bis spätestens Ende 2010 zu unterbreiten ist, wird die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen aufzeigen. Um Bund und Bundesparlament von dem Projekt und dem Willen seiner Träger zu überzeugen, sind sofort die Grundlagen zur Aufnahme der zielgerichteten Vorprojektierung des Tiefbahnhofs Luzern zu erarbeiten. Für diese Grundlagenarbeiten beantragt der Regierungsrat weiter einen Nachtragskredit von 500'000 Franken zum Staatsvoranschlag 2009.

Der Bahnhof Luzern zählt mit täglich über 60'000 Bahnreisenden zu den sechs grossen Bahnhöfen der Schweiz. Auf der derzeit nur zweispurigen Bahnhofzufahrt müssen fünf wichtige Bahnlinien gebündelt werden, darunter die nationale Nord-Süd-Achse und die Linie Zürich–Zug–Luzern, welche die drittgrösste Passagierfrequenz und die höchste Wachstumsquote der Schweiz aufweist. Die SBB rechnen bis im Jahr 2030 mit 40 Prozent mehr Fahrgästen im Bahnhof Luzern.

Der Rahmenplan Luzern der SBB weist nach, dass das Projekt Tiefbahnhof Luzern die zweckmässigste Variante für die Lösung der bestehenden Engpässe sowohl am Rotsee wie auch im unmittelbaren Zufahrtsbereich des Bahnhofs Luzern darstellt. Das Projekt Tiefbahnhof Luzern umfasst einen doppelspurigen Tunnel ab Ebikon, der das Seebecken von Luzern unterquert und direkt in einen neuen Tiefbahnhof unter dem bestehenden Bahnhof führt. Laut ersten groben Schätzungen belaufen sich die Kosten des Projektes auf deutlich mehr als 1 Milliarde Franken. Die Lösung Tiefbahnhof ist aber insgesamt die günstigste, weil dabei keine grösseren Arbeiten an anderen Stellen nötig sind. Alle anderen Varianten erfordern umfangreichere Arbeiten am Schienennetz, die gesamthaft jeweils über 2 Milliarden Franken kosten würden.

Der vom Kanton Luzern als Vorfinanzierung geleistete Beitrag von 20 Millionen Franken soll an die Gesamtprojektkosten des Tiefbahnhofs Luzern angerechnet werden. Für die Realisierung des Tiefbahnhofs ist es unabdingbar, dass die betroffenen Kantone und Gemeinden ihren Anteil an dessen Finanzierung leisten, auch wenn dafür im Bundesrecht keine unmittelbare rechtliche Verpflichtung besteht. Da der von den betroffenen Kantonen und Gemeinden zu leistende Beitrag so hoch sein wird, dass spezielle Regeln für seine Finanzierung nötig sind, soll für die Finanzierung mit einem Spezialgesetz eine besondere rechtliche Grundlage geschaffen werden, die aufgrund ihrer finanziellen Auswirkungen dem obligatorischen Referendum unterliegt. Das Spezialgesetz soll regeln, wie die vom Bund nicht oder allenfalls später geleisteten Mittel zwischen Kanton und den Gemeinden aufgeteilt werden. Weiter sollen darin die Vorabgeltung der Standortgemeinde und weiterer Gemeinden mit besonderem Nutzen sowie die Verteilung der Kosten unter den Gemeinden festgelegt werden. Das Spezialgesetz soll eine besondere Bilanzierung und besondere Abzahlungsfristen enthalten, die für den Kanton gelten, aber auch die Gemeinden nur so stark belasten, dass die Folgen verkraftbar sind. Da der Tiefbahnhof ein Jahrhundertbauwerk ist, von dem auch die nachfolgenden Generationen profitieren werden, sollen die Höhe und die Dauer der jährlichen Abzahlungen so festgesetzt werden, dass auch diese Generationen den Tiefbahnhof mitfinanzieren. Der geschilderten Bedeutung des Tiefbahnhofs Luzern entsprechend soll der Sonderkredit von 20 Millionen Franken direkt der Volksabstimmung unterbreitet werden.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Kantonsrat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern sowie den Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über einen Nachtragskredit zum Staatsvoranschlag 2009 für die Erarbeitung der Grundlagen zur Aufnahme der Vorprojektierung des Tiefbahnhofs Luzern.

I. Ausgangslage

1. Bedarf

Der Bahnhof Luzern zählt mit täglich über 60 000 Passagieren zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Das Passagieraufkommen wächst stark. Die SBB rechnen bis im Jahr 2030 mit 40 Prozent mehr Fahrgästen. Im Sackbahnhof verkehren, inklusive der Zentralbahn, die auf Schmalspur fährt, täglich rund 850 Züge. Sämtliche normalspurigen Ein- und Ausfahrten zum Bahnhof Luzern müssen auf einer einzigen Doppelspur abgewickelt werden. Auf diese nur zweispurige Bahnhofzufahrt führen fünf wichtige Bahnlinien zu, darunter die nationale Nord-Süd-Achse und die Linie Zürich–Zug–Luzern, die das drittgrösste Passagieraufkommen und die grösste Passagierzunahme der Schweiz aufweist.

In den letzten Jahren wurde das Angebot im Fern- und im Regionalverkehr stark ausgebaut. Eine weitere Steigerung ist mit der heutigen Infrastruktur nicht mehr möglich, die Leistungsgrenze ist erreicht. Die Zufahrt zum Bahnhof Luzern gehört zu den anerkannten schweizerischen Bahn-Engpässen mit negativen Auswirkungen auf das ganze nationale Schienennetz. Die fehlenden Zufahrtskapazitäten hemmen auch den geplanten Ausbau der S-Bahn-Systeme in der Zentralschweiz, die ihrerseits die S-Bahn-Systeme im Raum Nordschweiz und im westlichen schweizerischen Mittelland beeinflussen.

2. Bisherige Planung

a. Geschichte des Bahnhofs Luzern

Am 1. Juni 1859 fuhr der erste Zug der damaligen Centralbahn aus Richtung Olten in den ersten Bahnhof Luzern in der Pilatusstrasse ein. Auf der Zufahrt der Centralbahn verkehrten ab 1864 auch die Züge der Zürich-Zug-Luzern-Linie, ab 1875 die Bern-Luzern-Bahn und ab 1882 die Gotthardbahn. 1896 konnte ein neuer Bahnhof am heutigen Standort eröffnet werden. Die Zufahrt führte nun neu durch den heute noch in Betrieb stehenden zweispurigen Gütschtunnel. Ab 1896 fuhren auch die Züge der 1889 eröffneten Brünigbahn auf einem separaten Trasse in den Bahnhof ein. Bereits im Vorfeld des Bahnhofneubaus 1896 wurde die Idee eines oberirdischen Durchgangsbahnhofs am Standort Fluhmühle/Gütsch diskutiert.

Die Bahnhofanlage Luzern zeigte bereits ab Mitte des letzten Jahrhunderts immer mehr betriebliche und technische Nachteile. Insbesondere die Kapazität der Perronanlagen genügte den Ansprüchen nicht mehr. Nach dem Brand des Bahnhofs im Jahr 1971 wurden Neu- und Ausbauvarianten für den Bahnhof Luzern geprüft. Der Kanton Luzern setzte sich mit Blick auf die Nord-Süd-Verkehrsachse für die Realisierung eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs ein. Das gleiche Anliegen vertrat auch eine Volkspetition namens «Bahnen für das Herz der Schweiz» im Jahre 1973. Am 2. Februar 1982 sprach sich der damalige Grosse Rat für die Einreichung einer Standesinitiative aus, welche die unverzügliche Planung und Verwirklichung eines Durchgangsbahnhofs Luzern verlangte (vgl. Verhandlungen des Grossen Rates [GR] 1982, S. 115). Die eidgenössischen Räte lehnten die Standesinitiative insbesondere wegen der hohen Kosten ab.

Das ab 1981 realisierte Bahnhofprojekt gestaltete zwar die gesamte Umgebung des Bahnhofs neu, beim Bahnbetrieb wurden aber nur die wichtigsten Mängel beseitigt. So wurden Perronanlagen verlängert und erhöht und eine neue Gleisgruppe für den Güterverkehr auf dem Areal Rösslimatt sowie getrennte Postgleise gebaut. Bei der Gesamtplanung wurden jedoch weitere, in die Zukunft weisende Ausbaumöglich-

keiten berücksichtigt. Dazu zählen die neue, doppelspurige Zu- und Ausfahrt der Brüniglinie in einem Tunnel Richtung Horw. Von den entsprechenden Dispositionen profitiert das im Bau befindliche Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn. Auch der Raum für einen allfälligen Tiefbahnhof für normalspurige Züge zwischen Kunst- und Kongresshaus und der Ostfassade des Aufnahmegebäudes wurde baulich und planerisch gesichert. Als Vorinvestition für die Zukunft erstellte man dort das Fundament für einen viergleisigen Durchgangsbahnhof.

b. Bisherige Planungen des Bundes

Im Zusammenhang mit den Planungen des Bundes zu den Projekten NEAT und Bahn 2000 zeigte sich immer stärker, dass der Bahnknoten Luzern ein Nadelöhr für die weitere Angebotsentwicklung im Fern- und im Regionalverkehr ist. Die Bündelung der Züge aus insgesamt fünf Richtungen auf eine einzige doppelspurige Zufahrt beschränkt notwendige Angebotsausweitungen und führt zu Fahrzeitverlusten bei durchgehenden Reisezügen sowie erhöhten Betriebskosten. Ende der 1980er-Jahre hat der Kanton Luzern aus diesem Grund in Zusammenarbeit mit den SBB eine umfangreiche Zweckmässigkeitsstudie Durchgangsbahnhof Luzern erarbeiten lassen, deren Resultate im Schlussbericht vom Mai 1993 zusammengefasst sind. Es zeigten sich die grossen Vorteile, aber auch die hohen Kosten einer solchen Lösung.

Der Kanton Luzern unterbreitete der Bundesversammlung im Jahr 2002 erneut eine Standesinitiative betreffend Infrastrukturergänzungen für den Bahnverkehr im Raum Luzern (vgl. GR 2002 S. 248 und 271). Verlangt wurde, dass im Rahmen der 2. Etappe von Bahn 2000 die Voraussetzungen geschaffen werden, dass der Bahnhof Luzern als vollwertiger Hauptknoten im internationalen und nationalen Schnellzugsverkehr sowie als Zentrum der S-Bahn Zentralschweiz funktionieren kann. Die Infrastrukturergänzungen sollten so gestaltet werden, dass Durchmesserlinien betrieben werden können. Die eidgenössischen Räte gaben dieser Standesinitiative zwar keine Folge, erkannten jedoch die Bedeutung und Notwendigkeit des Anliegens und beauftragten den Bundesrat, die in der Standesinitiative formulierten Anliegen im Rahmen der Arbeiten zur 2. Etappe von Bahn 2000 eingehend zu prüfen.

Im Lauf der Erarbeitung des Konzepts Bahn 2000, 2. Etappe, zeichnete sich ein hoher Investitionsbedarf für Infrastrukturprojekte an verschiedenen Schwerpunkten des schweizerischen Bahnnetzes ab. Einer dieser Schwerpunkte ist die Einfahrt Luzern, wo eine substantielle Kapazitätssteigerung erzielt werden sollte. Im Rahmen einer Planungsstudie haben die SBB im Jahr 2002 zwei unterschiedliche Ansätze untersucht: Den Ausbau der bestehenden Zufahrt mit Doppelspurausbau am Rotsee und einen Vierspurausbau der Bahnhofzufahrt. Der zweite Ansatz sieht die Neuanlage der Zürcher Linie ab Ebikon vor mit direkter Einführung in einen Durchgangsbahnhof in Tieflage und Steilrampe mit Anbindung an die bestehende Stammelinie im Neustadtgebiet beziehungsweise im Endausbau einen neuen Doppelspurtunnel bis nach Reussbühl. Innerhalb der beiden Ansätze wurden verschiedene Varianten geprüft, so auch die heute aktuelle Lösung mit dem neuen Kopfbahnhof Luzern in Tieflage. Die Planungsstudie zeigt die technische Machbarkeit der untersuchten Lösungen. Diese können alle auch die an die Angebotskapazität gestellten Anforderungen erfüllen. Die Kosten für den Ausbau der Zufahrt wurden auf über 525 Millionen Franken geschätzt, die Lösung mit dem neuen Kopfbahnhof wurde auf 920 Millionen Franken veranschlagt und der Durchgangsbahnhof in Tieflage auf rund 1500 Millionen Franken. In der Gesamtbeurteilung wurde festgehalten, dass die Lösung mit Durchgangsbahnhof in Tieflage bezüglich Flexibilität und Zeitgewinn am besten abschneidet. Sie bietet überdies die besten Voraussetzungen für die Einrichtung eines optimalen S-Bahn-Betriebes.

Die Gesamtkosten aller Projekte von Bahn 2000, 2. Etappe, lagen deutlich höher als die dafür verfügbaren Mittel von rund 5 Milliarden Franken. In der Folge hat der Bund die gesamte Planung nochmals neu aufgerollt und den finanziellen Randbedingungen angepasst. In der Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17. Oktober 2007 (vgl. Bundesblatt [BBl] 2007, S. 7683) beantwortete der Bundesrat dann die Frage, wie das schweizerische Eisenbahnnetz weiterentwickelt werden soll (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur [ZEB]). Als Grundlage für die Bestimmung der notwendigen Infrastruktur diente ihm der «Fahrplan ZEB-Kernangebot 2030». Für den Bahnknoten Luzern sind dabei keine substantiellen Verbesserungen vorgesehen. Er wird auch nicht wie andere Knoten in das Knotensystem (mit Systemfahrzeiten von <30 bzw. <60 Minuten) eingebunden. Das Angebotskonzept ZEB sieht so keine Ausbauten der Zufahrt Luzern vor. Es wird aber auch ausgeführt, dass weiter gehende Angebote auf den verschiedenen Zulaufstrecken nach Luzern zusätzliche Ausbauten mit einem Investitionsvolumen von rund 450 bis 500 Millionen Franken an der Zu-

fahrt bedingen würden. Erwähnt ist auch die Option Tiefbahnhof mit geschätzten Baukosten von 1,3 bis 1,6 Milliarden Franken. Als Erweiterungsoption zur Beschleunigung der Verbindung Luzern–Zürich wird der Doppelspurausbau Rotsee–Fluhmühle aufgeführt. Für die verschiedenen Erweiterungsoptionen fehlt aber die Finanzierung im Rahmen des FinöV-Fonds.

c. Planungsbericht S-Bahn Luzern und Agglomerationsprogramm Luzern

Im Planungsbericht B 34 unseres Rates über die S-Bahn Luzern vom 9. Dezember 2003 wurden die bekannten Ansätze

- Ausbau der bestehenden Zufahrten mit Beibehaltung des bestehenden Kopfbahnhofs und
- Realisierung eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs oder eines unterirdischen Kopfbahnhofs als erste Etappe

nochmals überprüft (vgl. GR 2008 S. 712). Auch diese Untersuchungen kamen zum Schluss, dass die Lösung Tiefbahnhof langfristig Vorteile aufweist, aber auch ein Ausbau der Zufahrt die Angebotsvorstellungen befriedigen kann. Entscheidend für den Variantenentscheid sei die Finanzierungsfrage. Angesichts der knappen Finanzmittel des Bundes (im Rahmen von Bahn 2000, 2. Etappe) und des Kantons Luzern sowie der Notwendigkeit von rasch realisierbaren Massnahmen hat unser Rat damals auf den Ansatz mit einem etappierbaren Ausbau der Zufahrt gesetzt. Sie haben diesen Planungsbericht am 15. März 2004 unserem Antrag entsprechend zustimmend zur Kenntnis genommen (GR 2004 S. 755).

Das Agglomerationsprogramm Luzern, das wir Ihrem Rat Mitte 2006 mit einem Planungsbericht und dem Entwurf eines Grossratsbeschlusses über die Genehmigung einer Änderung des kantonalen Richtplans aufgrund des Agglomerationsprogramms unterbreiteten, berücksichtigte den damaligen Planungsstand mit dem Doppelspurausbau am Rotsee und dem Ausbau der Bahnhofzufahrt Luzern (vgl. B 149 vom 6. Juni 2006, in: GR 2006 S. 2269 und 2291). Ihr Rat hat diesen Planungsbericht am 7. November 2006 zustimmend zur Kenntnis genommen und gleichzeitig die darauf abstellende Änderung des kantonalen Richtplans genehmigt (GR 2006 S. 2357). Im Ergänzungsbericht 2007, den wir dem Bund Ende 2007 aufgrund einer neuen Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprojekte einreichen liessen, wurde als zusätzliche Variante die Lösung mit einer direkten Zufahrt ab Ebikon und einem als Kopfbahnhof ausgebildeten Tiefbahnhof Luzern aufgeführt. Als langfristige Massnahme ist darin auch eine neue direkte Schienenverkehrsverbindung von Emmenbrücke ins Rontal zugunsten des stark wachsenden Tangentialverkehrs enthalten.

d. Rahmenplan Bahnhof Luzern der SBB

Der Rahmenplan Bahnhof Luzern der SBB zeigt auf, welche Infrastrukturen benötigt werden, um den zukünftig erwarteten Verkehr bewältigen zu können. Die Prognosen gehen bis in das Jahr 2030 von einem Wachstum von 40 Prozent aus. Nochmals vertieft untersucht wurden die Varianten «Ausbau» Zufahrt und «neue Zufahrt» Bahnhof Luzern. Als Grundlage wurde dabei ein Angebot gewählt, das bis 2030 von einer Steigerung von rund 30 Prozent gegenüber heute ausgeht und zusätzlich einen langfristigen Zeithorizont «übermorgen» mit einer Angebotssteigerung von rund 50 Prozent gegenüber heute einbezieht.

Die Untersuchungen zeigen, dass auch bei einem Ausbau der Zufahrt zum Bahnhof Luzern zusätzliche bauliche Massnahmen im Bahnhof notwendig würden, weil die heutigen Perronanlagen die zusätzlichen Züge nicht aufnehmen könnten. Dies hätte zur Folge, dass die Zentralbahn verlegt und für sie ein neuer Endbahnhof realisiert werden müsste. Die Überprüfung der Kosten beider Varianten zeigte, dass die bisherigen Schätzungen zu tief liegen. Die neue Zufahrt mit Kopfbahnhof in Tieflage kostet danach deutlich über eine Milliarde Franken, ein Ausbau der Zufahrt mit einem neuen Bahnhof für die Zentralbahn kommt aber noch teurer zu stehen. Machbar sind beide Stossrichtungen. Für das Angebotskonzept «übermorgen» sind weitere Ausbaumassnahmen notwendig. Bei der Variante neue Zufahrt kann der Tiefbahnhof später vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof ausgebaut werden. Bei einem Ausbau der Zufahrt dagegen werden die bestehenden Strukturen des Schienennetzes mit den langen und langsamen Zufahrten zementiert. Mit einer neuen Zufahrt entsteht langfristig eine neue Struktur des Schienennetzes, das die Stadt Luzern durchquert, und damit ein rationellerer Betrieb. Die neue Zufahrt eröffnet der Stadt Luzern auch neue städtebauliche Chancen.

3. Entscheidungsprozess Bund

Das ZEB-Kernangebot 2030 (vgl. Art. 4 des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur vom 20. März 2009 [ZEBG]; BBl 2009 S. 2099 [Referendumsvorlage]) befriedigt in Luzern wie auch in anderen Landesgegenden nicht. Es fehlen insbesondere die notwendigen Ausbauschritte für den S-Bahn-Verkehr. Gemäss Artikel 10 ZEBG hat der Bundesrat dem Parlament bis 2010 die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen aufzuzeigen. Diese Massnahmen sollen ebenfalls aus dem FinöV-Fonds finanziert werden. Dieser soll durch zusätzliche Mittel geäufnet werden (vgl. Art. 10 Abs. 5 ZEBG). Der Bundesrat hat im Dezember 2008 die Eckwerte für den weiteren Ausbau des Bahnnetzes unter dem Titel «Bahn 2030» festgelegt. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) wird bis im Frühling 2010 eine Vernehmlassungsvorlage für die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur unter der Bezeichnung «Bahn 2030» ausarbeiten. Diese wird zwei Varianten mit unterschiedlich umfangreichen Ausbauvorhaben vorsehen.

Die beiden Varianten unterscheiden sich in Bezug auf Angebot und Infrastruktur sowie die zusätzlichen Finanzierungsquellen für den FinöV-Fonds. Variante 1 sieht einen Ausbau des Schienennetzes im Umfang von rund 21 Milliarden Franken vor. Die Investitionen verteilen sich auf rund 25 Jahre. Dies macht einen durchschnittlichen jährlichen Betrag von 1,2 Milliarden Franken aus, was in etwa dem Umfang der heutigen Jahrestanchen des FinöV-Fonds für ZEB entspricht. Die ersten Investitionen für Bahn 2030 werden voraussichtlich im Jahre 2017 getätigt und je nach Investitionsvolumen bis etwa 2040 fortgesetzt. Variante 2 würde einen redimensionierten Ausbau mit einem Umfang von rund 12 Milliarden Franken umfassen. Die jährlichen Ausgaben würden sich auf durchschnittlich 850 Millionen Franken belaufen. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Varianten liegt darin, dass bei der Variante 2 keine substanzielle Förderung des Agglomerationsverkehrs möglich ist, obwohl die Nachfrage im Personenverkehr gerade in diesem Bereich stark wächst. Gemäss Artikel 10 Absatz 2 ZEBG ist eine Vielzahl von Zusatzmassnahmen zu prüfen. Namentlich zählt dazu auch die Beschleunigung Luzern–Zug–Zürich mit Zimmerberg-Basis-tunnel II (Art. 10 Abs. 2c ZEBG).

II. Projekt Tiefbahnhof Luzern

Das Projekt Tiefbahnhof Luzern umfasst einen doppelspurigen Tunnel ab Ebikon, der das Seebecken von Luzern unterquert und direkt in einen neuen Tiefbahnhof unter dem bestehenden Bahnhof führt. Der Tiefbahnhof wird wie der bestehende Bahnhof als Kopfbahnhof betrieben. Die Kosten für das Projekt liegen zwar deutlich über einer Milliarde Franken, erreichen aber – wie schon ausgeführt – nicht die Höhe der Mittel, die für den bisher vorgesehenen Ausbau der Bahnhofzufahrt Luzern insgesamt erforderlich wären. Die grössten baulichen Herausforderungen sind die Unterquerung des Seebeckens und der Bau des Tiefbahnhofs.

1. Teilprojekte

Das Projekt Tiefbahnhof Luzern sieht neben dem Anschluss in Ebikon an das bestehende Schienennetz den Bau eines rund 3,5 Kilometer langen Doppelspurtunnels ab Ebikon zum Tiefbahnhof in Luzern vor. Der Tunnel unterquert den Hügelzug zwischen Vierwaldstättersee und dem Rontal sowie das Luzerner Seebecken.

Das Projekt besteht aus drei Teilprojekten, die sich wie folgt charakterisieren lassen (vgl. auch Anhang 1):

- *Anschluss Ebikon:* Kurz nach dem Bahnhof Ebikon Richtung Luzern befindet sich auf offener Strecke die Abzweigung zum Tunnel. Im Bereich des Anschlusses sind diverse Spurwechsel notwendig. Die Lage des Tunnelportals ergibt sich aus den beiden Randbedingungen der notwendigen Gleisgeometrien und des Naturschutzes am Rotsee. Entlang dem Rotsee und im Bahnhof Ebikon bleiben die Gleisanlagen unverändert bestehen.
- *Tunnel:* Der Tunnel ist als kürzeste Verbindung zwischen dem Portal in Ebikon und dem Schweizerhofquai in Luzern angelegt. Vom Portal führt der Doppelspurtunnel in gestreckter Linienführung bis zum Schweizerhofquai; anschliessend folgt eine Linkskurve bis zum Tiefbahnhof. Im Bereich Schweizerhofquai besteht Spielraum sowohl in vertikaler als auch in horizontaler Lage bei der Einführung in den Tiefbahnhof.

- *Tiefbahnhof:* Die Lage und die Hauptabmessungen des Tiefbahnhofs wurden mit der Realisierung der Vorinvestitionen in den 1980er-Jahren bestimmt (vgl. vorne Kap. I.2.a). Er liegt unter der Robert-Zünd-Strasse und unter den Zentralbahngleisen und verfügt über zwei 420 Meter lange Mittelperrons (vgl. Anhang 2). Die damalige Planung sah Perronbreiten von je 10 Metern vor. Neueste Berechnungen und insbesondere Erfahrungen beim Bau des Tiefbahnhofs Museumsstrasse in der Stadt Zürich haben aber ergeben, dass diese Breite nicht genügt. Da die Perronbreite der entscheidende Faktor für die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit ist, muss dieser Aspekt in der Planung genau untersucht werden. Gleichzeitig sind die Kundenströme im gesamten Bahnhof Luzern in die Planung miteinzubeziehen. Das heisst unter anderem auch, dass folgende Fragen beantwortet sein müssen: Wie viele Aufgänge pro Perron werden benötigt? Welche Flächen im Untergeschoss werden von den Reisenden beansprucht? Soll die bestehende Personenunterführung Bahnhof Süd an den Tiefbahnhof angebunden werden?

Der Tiefbahnhof Luzern lässt sich in einer späteren Phase vom Kopfbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof (Durchmesserlinie) mit Anschlusstunnel Richtung Olten–Basel ausbauen.

2. Ziele und Nutzen

Folgende Ziele sollen mit dem Tiefbahnhof Luzern erreicht werden:

- *Übergeordnete Ziele:* Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems namentlich auf der Nord-Süd-Achse, attraktiver Anschluss an den Metropolitanraum Zürich, positive Entwicklung der Zentralschweiz und Standortaufwertung.
- *Nachfrageziele:* Kapazitätsausbau, damit das Nachfragewachstum beim öffentlichen Verkehr langfristig bewältigt werden kann, und Verbesserung des Knotens Luzern (optimale Anschlüsse und Verdichtung des Angebots).
- *Angebotsziele:* Steigerung der Attraktivität des Angebots durch Reisezeitverkürzungen, aufwärtskompatible Lösungen und bessere Fahrplanstabilität.

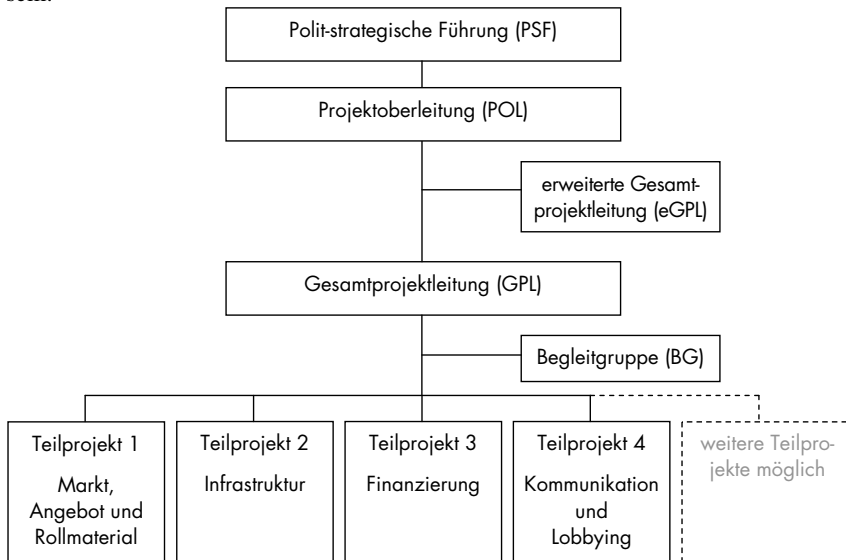
Das Fahrplanangebot im Regional- und Fernverkehr zwischen Luzern, Zug und Zürich kann dank dem Tiefbahnhof Luzern ausgebaut und die Fahrzeit um vier Minuten reduziert werden. In Kombination mit dem Zimmerberg-Basistunnel II wird die Fahrzeit von rund 35 Minuten zwischen Luzern und Zürich zum Auto konkurrenzfähig. Damit werden auch wieder freie Kapazitäten bei allen anderen nationalen Anschlussstrecken geschaffen. Insbesondere erhält dann auch die nationale Nord-Süd-Verbindung der Bahn, die heute wegen der fehlenden Kapazitäten an Luzern vorbeigeführt wird, wieder eine grössere Bedeutung. Der Tiefbahnhof ist somit auf eine langfristige und nachhaltige Entwicklung ausgerichtet. Im Weiteren hat der Tiefbahnhof Luzern eine erhebliche Netzwirkung auf die gesamte S-Bahn Luzern: Neben dem Korridor Luzern–Zug–Zürich profitieren die anderen Korridore von frei werdenden Einfahrtstrassees in den Bahnhof Luzern sowie, je nach Angebotskonstruktion, von verbesserten Umsteigebedingungen. Gleichzeitig bleiben bei einem Tiefbahnhof Luzern, anders als bei einem Ausbau der bestehenden Zufahrt, die Perronanlagen der Zentralbahn in der Haupthalle des Bahnhofs bestehen. Der bisher angestrebte Ausbau der Bahnhofzufahrt Luzern wäre insgesamt nicht nur deutlich teurer, er hätte auch Nachteile gegenüber einem Tiefbahnhof Luzern: kein Fahrzeitgewinn, schwierige Realisierung im Stadtzentrum unter Betrieb, Umbau des gesamten Gleisvorfelds, höherer Platzbedarf und keine aufwärtskompatible Lösung (vgl. dazu auch Kap. II.5).

3. Zeitplan Realisierung

Die Planungsphase, die schwergewichtig die Erarbeitung des Vorprojektes und des Bauprojektes beinhaltet, ist 2016 abgeschlossen. Sofern die politisch notwendigen Entscheide sowohl auf nationaler als auch auf kantonaler Ebene positiv ausfallen und damit die Finanzierung gesichert ist, beträgt die Bauzeit fünf Jahre. Nach einer Phase der Inbetriebnahme des Bauwerks von rund einem Jahr wäre der fahrplanmässige Betrieb der neuen Strecke und des Tiefbahnhofs im Jahr 2023 möglich.

4. Projektorganisation

Die Organisation, die Organe und deren Kompetenzen sollen in Absprache zwischen den beteiligten Partnern bis Ende 2009 geregelt werden. Da es sich um ein strategisch erstrangiges Projekt handelt und der Kanton Luzern ein vorrangiges Interesse an einer zügigen Umsetzung des Projektes hat, soll der Gesamtprojektleiter organisatorisch in die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern eingebunden sein.



Die Aufgabenbereiche der Mitglieder der einzelnen Organe sind wie folgt umschrieben:
Polit-strategische Führung (PSF):

- oberstes Entscheidungs- und Verabschiedungsgremium mit Vertreterinnen und Vertretern der jeweiligen Regierungen und der Geschäftsleitung der SBB,
- Erteilen von Aufträgen von strategischer Bedeutung,
- Einbezug der Arbeitsergebnisse in den verkehrspolitischen Prozess,
- Kommunikation gegen aussen.

Projektoberleitung (POL):

- Termin- und Qualitätskontrolle mit leitenden Vertreterinnen und Vertretern der SBB und des Kantons Luzern,
- Einbezug der Arbeitsergebnisse in den unternehmenspolitischen Prozess,
- Schlichtungsstelle bei Differenzen,
- Bereitstellung der Finanzen und Ressourcen,
- Beurteilung der Ergebnisse.

Erweiterte Gesamtprojektleitung (eGPL):

- Beratung und Abstützung der Arbeitsergebnisse auf Fachebene,
- Information der beteiligten Partner.

Gesamtprojektleitung (GPL):

- führt Projektorganisation und formuliert die Anträge zuhanden POL und PSF,
- koordiniert die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Teilprojekten,
- leitet und unterstützt die Entscheidungsprozesse,
- stellt die administrativen Abläufe und die Kommunikation sicher,
- erstellt Berichte und Präsentationen.

Begleitgruppe (BG):

- stellt die Abstützung auf breitester Ebene sicher,
- Einbezug von «Stakeholdern» wie Unterstützungskomitee, Gemeinden, Interessenverbänden u.a.

Teilprojektleiter:

- Zusammentragen der Grundlagen für das jeweilige Teilprojekt,
- fachliche und administrative Führung des Teilprojektes,
- verantwortlich für die termin- und qualitätsgerechte Ausführung der Arbeiten im Teilprojekt,
- Berichterstattung gegenüber der Gesamtprojektleitung,
- Dokumentation der Arbeiten im Teilprojekt in Absprache mit der Gesamtprojektleitung,
- Erteilung von Bearbeitungsaufträgen an die Mitglieder des Teilprojektes.

5. Weiterentwicklung

Mit einem Tiefbahnhof Luzern wird – anders als mit einem Ausbau der bestehenden Bahnhofzufahrt, der zu keinem Fahrzeitgewinn führt, im Stadtzentrum unter Betrieb schwierig zu realisieren ist und einen Umbau des gesamten Vorbahnhofs erfordert – der Grundstein für eine neue Struktur des Schienensystems gelegt. Dank den Ausbaumöglichkeiten, die sich mit dem Tiefbahnhof Luzern verbinden, könnte das Bahnsystem im Raum Luzern künftig – wiederum anders als dies bei einem Ausbau der bestehenden Bahnhofzufahrt der Fall wäre – weiter optimiert werden. So liesse sich der Tiefbahnhof in einer zweiten Etappe zu einem Durchgangsbahnhof erweitern, was eine neue, durchgehende und direkte Verbindung Richtung Norden erlaubte. Auf dieser neuen Achse verkehrten dann die schnellen Fernverkehrszüge, während die langsameren S-Bahnen die Stammstrecke mit ihren vielen Haltestellen nützten. Die Fahrzeit zwischen Luzern und Sursee verkürzte sich auf der neuen Strecke um vier Minuten. Zwischen Basel und dem Tessin könnte die Fahrzeit so um gesamthaft 13 Minuten reduziert werden. Der neue Durchmesserbahnhof allein vermöchte die im Jahr 2040 erwartete Zahl der normalspurigen Züge zu bewältigen. Damit ergäben sich für die Nutzung des heutigen Bahnareals teilweise völlig neue Optionen.

III. Projektierungskredit

1. Projektierung

Die Projektierung bis zum Stand Vorprojekt ist in zwei Phasen gegliedert.

Phase 1: Vorarbeiten

Die Vorarbeiten müssen bis spätestens Ende 2010 abgeschlossen sein. Einzelne Punkte, wie zum Beispiel die genauere Veranschlagung der Kosten, müssen jedoch früher vorliegen. Im Einzelnen sind folgende Aspekte zu bearbeiten (die Aufzählung ist nicht abschliessend):

- Linienführung (horizontal und vertikal),
- Zugang zur Bahn mit den relevanten Kundenströmen,
- Optimierungspotenziale,
- Seegrund,
- Grundwassersituation im Bahnhofgebiet,
- Auswirkungen der Bauabläufe im Bahnhofgebiet,
- Analyse der Bauabläufe und Baustellenerschliessungen,
- Termine,
- Kosten (+/- 30 Prozent),
- Präsentationen, Kommunikation und Information.

Phase 2: Vorprojekt

Die Ergebnisse der Vorarbeiten fliessen in die konkreten Vorprojektarbeiten ein. Die wichtigsten Anforderungen an das Vorprojekt, das in den Jahren 2011 und 2012 erstellt werden soll, sind damit bekannt. Das Vorprojekt zeigt auf, wie das optimale Projekt aussehen wird. Neben einem möglichen Bauablauf und den Baustellenerschliessungen werden auch die Kosten mit einer Genauigkeit von +/- 20 Prozent dargestellt sein. Die Projektphase umfasst folgende Elemente:

- Beschreibung und Begründung der Linienführung,
- Beschreibung der einzelnen Fachdienste der SBB (Architektur, Ingenieurbau, Fahrstrom und Fahrbahn),
- Bauabläufe (Bauphasen sind skizziert),
- Baustellenerschliessung,
- Kosten (+/- 20 Prozent),
- Empfehlungen,
- Pläne und Schnitte.

Ziel der Vorprojektierung muss es sein, die Bestvariante mit allen relevanten Angaben vorlegen zu können.

2. Kosten der Projektierung

Die Kosten für die beiden Projektierungsphasen bis zum Stand Vorprojekt sind auf rund 24 Millionen Franken veranschlagt. Der Kanton Luzern leistet daran als Vorfinanzierung einen Beitrag von 20 Millionen Franken. Dieser Beitrag wird an die Gesamtprojektkosten angerechnet.

3. Zeitplan

Für die Projektierung des Tiefbahnhofs Luzern kann von der folgenden Zeitplanung ausgegangen werden:

Jahr/ Quartal	2009			2010			2011			2012			2013			2014			2015			2016		
	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.
Botschaft Vorprojekt																								
Angebotsplanung Luzern																								
Vorprojekt																								
Botschaft Bauprojekt																								
Abstimmung Bahn 2030 (national)																								
Bauprojekt																								
Plangenehmigung																								
Submission																								
Kostenteiler Baukosten (LU, NW, OW, Stadt LU)																								
Botschaft Baukosten																								
Abstimmungen Tiefbahnhof Luzern (kantonal und städtisch)																								
Baubeginn																								

Die wichtigsten Meilensteine sind somit:

- *sofort*: Sicherstellung, dass der Tiefbahnhof Luzern in die Planung zu Bahn 2030 aufgenommen wird und als Teil des Agglomerationsprogramms Luzern im Infrastrukturfonds des Bundes bleibt; gleichzeitig Verhandlungen zwischen den Partnern (Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie Stadt Luzern) über die Finanzierung,
- *Sommer 2009*: Beginn Grundlagenerarbeitung,
- *nach Volksabstimmung*: Beginn Projektierung,
- *2012*: nationale Abstimmung über Bahn 2030,
- *2015*: kantonale und städtische Abstimmungen über den Tiefbahnhof Luzern,
- *2016*: Baubeginn.

Da die Entscheide auf Bundesebene jetzt und im kommenden Jahr vorbereitet und gefällt werden, haben wir den SBB den Auftrag erteilt, die zur Aufnahme der Vorprojektierung des Tiefbahnhofs Luzern erforderlichen Grundlagen sofort zu erarbeiten und diese Arbeiten noch vor den Sommerferien in Angriff zu nehmen. Die dafür erforderlichen Mittel bis zur Verabschiedung dieser Botschaft durch Ihren Rat werden dem im Voranschlag 2009 eingestellten Globalkredit für Investitionen in den öffentlichen Verkehr entnommen.

IV. Finanzierung

Der Bau und die Finanzierung des Tiefbahnhofs Luzern sind grundsätzlich Aufgabe des Bundes und der SBB (vgl. Art. 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957; SR 742.101). Allerdings hat der Tiefbahnhof auch einen hohen Nutzen für die Entwicklung von Stadt, Agglomeration und Kanton Luzern sowie der umliegenden Kantone, der weit über den Verkehrsbereich hinausgeht. Die Erschliessung und die Erreichbarkeit der Region werden so langfristig generell sichergestellt. Es ist deshalb sinnvoll und für die Realisierung des Tiefbahnhofs unabdingbar, dass die betroffenen Kantone und Gemeinden ihren Anteil an dessen Finanzierung leisten, auch wenn dafür im Bundesrecht keine unmittelbare rechtliche Verpflichtung besteht. Nur mit einer Mitfinanzierung durch die betroffenen Kantone und Gemeinden kann der Tiefbahnhof innert nützlicher Frist gebaut werden, da die Mittel des Bundes wegen der zahlreichen anderen grossen Bahnprojekte in der ganzen Schweiz nicht ausreichen werden.

Der von den betroffenen Kantonen und Gemeinden zu leistende Betrag wird so hoch sein, dass spezielle Regeln für seine Finanzierung nötig sind. Wegen der Grösse und der Bedeutung des Tiefbahnhofs einerseits und der Besonderheit des Vorhabens andererseits ist es dabei angezeigt, für die Finanzierung mit einem Spezialgesetz eine besondere rechtliche Grundlage zu schaffen, die aufgrund ihrer finanziellen Auswirkungen dem obligatorischen Referendum unterliegt und damit von den Stimmberechtigten zu beschliessen ist. Das Spezialgesetz soll thematisch aus zwei Teilen bestehen. Vorgesehen ist, dass es zum einen regelt, wie die vom Bund nicht oder allenfalls später geleisteten Mittel innerhalb des Kantons zwischen Kanton und Gemeinden aufgeteilt werden. Abweichend von der sonst geltenden Regel, wonach Kanton und Gemeinden je die Hälfte auch der Infrastrukturkosten im öffentlichen Verkehr zu übernehmen haben (§ 27 Abs. 1a des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996; SRL Nr. 775), soll die Auftei-

lung im Spezialgesetz differenziert bestimmt werden. Beabsichtigt ist, im Spezialgesetz eine Vorabgeltung der Standortgemeinde und weiterer Gemeinden mit besonderem Nutzen festzulegen. Ebenso soll darin die Verteilung der Kosten unter den Gemeinden besonders geregelt werden. Diese Einzelheiten können erst dann bestimmt werden, wenn ein Projekt vorliegt, das Aufschluss über die endgültigen Kosten und den jeweiligen Nutzen für die Kantone und die einzelnen Gemeinden gibt. Zur Ermittlung dieser Entscheidungsgrundlagen wird das Vorprojekt erarbeitet, wofür wir im vorgeschlagenen Umfang die Vorfinanzierung leisten.

Das neue Spezialgesetz soll aber auch den Ausgabenbewilligungsbeschluss enthalten und besondere Regeln für die Finanzierung vorsehen, die von den allgemeinen Regeln des Finanzhaushaltsrechtes abweichen. Was die Finanzierung anbelangt, so wurde ein vergleichbares Vorgehen bereits bei der Finanzierung der Abzahlungsschuld für die Luzerner Pensionskasse gewählt, wo die Verpflichtungen aus der Vergangenheit der Arbeitgeber kapitalisiert wurden und durch Annuitäten über 48 Jahre getilgt werden (vgl. §§ 68 und 69 der Verordnung über die Luzerner Pensionskasse vom 11. Mai 1999 [SRL Nr. 131] sowie Botschaft B 2 vom 11. Mai 1999 über die Fusion der Kantonalen Pensionskasse Luzern und der Lehrerpensionskasse des Kantons Luzern; in: GR 1999 S. 929). Das Spezialgesetz soll eine besondere Bilanzierung und besondere Abzahlungsfristen enthalten, die für den Kanton gelten, aber auch die Gemeinden nur so stark belasten, dass die Folgen verkraftbar sind. Wir werden Ihnen im Entwurf des Spezialgesetzes vorschlagen, die zu leistenden Zahlungen gleich im Zahlungsjahr zu aktivieren, also einen entsprechenden Vermögenswert zu bilden. Denn mit dem Fortschritt der Arbeiten am Tiefbahnhof Luzern entsteht auch ein Gegenwert. Dem so gebildeten Verwaltungsvermögen steht eine gleich hohe Verpflichtung gegenüber, die dann über eine längere Zeit mit jährlichen Minimaltranchen abbezahlt (bzw. abgeschrieben) werden soll. Die Höhe und die Dauer der jährlichen Abzahlungen hängen von der Höhe des vom Kanton insgesamt zu bezahlenden Betrages ab. Da der Tiefbahnhof Luzern ein Jahrhundertbauwerk ist, von dem auch viele nachfolgende Generationen profitieren werden, ist es gerechtfertigt, dass auch diese Generationen den Tiefbahnhof mitfinanzieren, werden doch auch sie den verkehrlichen und auch wirtschaftlichen Nutzen haben. Wir gehen davon aus, dass der Tiefbahnhof während rund 50 Jahren nach Fertigstellung abzubezahlen ist. Dies wird jährliche Folgekosten haben, die mit Blick auf die Grösse des kantonalen Finanzhaushaltes verkraftbar sein werden, zumal diese Investitionen dank der Steigerung der wirtschaftlichen Attraktivität auch wieder hohe Rückflüsse auslösen dürften. Das Modell und die jährlichen Kosten für die Verzinsung und den jährlichen Abzahlungsbetrag sowie für die Restschuld sind im Anhang 3 aufgezeigt. Wir werden dieses Finanzierungsmodell rechtlich noch verfeinern und in das vorgesehene Spezialgesetz einfließen lassen, sobald die Einzelheiten bekannt sein werden. Den Entwurf des Spezialgesetzes werden wir wie üblich in die Vernehmlassung geben, bevor wir ihn Ihrem Rat unterbreiten werden. Da das Spezialgesetz den Ausgabenbewilligungsbeschluss enthält, erübrigt es sich, in einem separaten Dekret darüber zu befinden.

Der von uns mit der vorliegenden Botschaft beantragte Kredit von 20 Millionen Franken soll die Finanzierung für ein Vorprojekt sicherstellen, damit die in dieser wichtigen Phase notwendigen Schritte sofort eingeleitet werden können. Entscheide von andern Stellen, die ebenfalls einen Beitrag leisten und einem Kredit zustimmen müssen, können nicht abgewartet werden. Die für das Vorprojekt sichergestellten Mittel gehören aber zu den gesamten Anlagekosten, die von Bund, weiteren Kantonen und Gemeinden zu leisten sein werden. Sie werden in die Gesamtkosten einfließen und dann wiederum auf die verschiedenen Beteiligten zu verlegen sein, welche diese Anteile im Rahmen des Gesamtpaketes zurückzahlen müssen. Wir sehen deshalb in den jährlichen Budgets für den Tiefbahnhof Luzern in dieser Phase eine Gegenposition als Forderung gegenüber Dritten vor, die im Rahmen der später zu beschliessenden Gesamtfinanzierung wieder zu begleichen ist. Der Betrag ist also buchhalterisch und finanzhaushaltsrechtlich in dieser Phase neutral. Damit geben wir auch unseren Partnern ein eindeutiges Zeichen, dass sie ihren Beitrag zu dem Projekt zu leisten haben werden.

Der für das Jahr 2009 eingestellte Globalkredit für Investitionen in den öffentlichen Verkehr wird nicht ausreichen, um die notwendigen Grundlagen zur Aufnahme einer zielgerichteten Vorprojektierung des Tiefbahnhofs Luzern erarbeiten zu können. Zwar haben wir für diese Grundlagenarbeiten im Budget 2009 500'000 Franken eingesetzt, werden dafür aber nochmals Mittel in der gleichen Höhe benötigen. Dementsprechend beantragen wir ihnen mit dieser Botschaft zusätzlich einen Nachtragskredit in der Höhe von 500'000 Franken. Aus den gleichen Gründen, wie wir sie bei unseren Ausführungen zum Sonderkredit für die Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern bereits dargelegt haben, sehen wir auch hier eine gleich hohe Gegenposition als Forderung gegenüber Dritten vor.

V. Volksabstimmung

Bei einer Ausgabenhöhe von 20 Millionen Franken wäre das vorliegende Dekret den Stimmberechtigten gemäss § 24 Unterabsatz b der Verfassung des Kantons Luzern vom 17. Juni 2007 (SRL Nr. 1) an sich nur auf Verlangen (fakultatives Referendum) vorzulegen. Die grosse Bedeutung, die ein Tiefbahnhof Luzern als Jahrhundertbauwerk auch für die kommenden Generationen haben wird (s. vorne Kap. IV), lässt es aber als geboten erscheinen, bereits jetzt die Zustimmung der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Luzern dazu einzuholen. Noch vor der Einleitung erster, auch finanziell bedeutsamer Vorprojektierungsschritte soll Klarheit darüber bestehen, ob die Verwirklichung eines Tiefbahnhofs Luzern vom Stimmvolk des Kantons grundsätzlich überhaupt unterstützt wird. Wir beantragen daher Ihrem Rat, das Dekret in Anwendung von § 23 Unterabsatz d der Verfassung der Volksabstimmung zu unterbreiten.

VI. Antrag

Wir beantragen Ihnen, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, dem Entwurf eines Dekretes über einen Sonderkredit für die Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern sowie dem Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über einen Nachtragskredit zum Staatsvoranschlag 2009 für die Erarbeitung der Grundlagen zur Vorprojektierung des Tiefbahnhofs Luzern zuzustimmen.

Luzern, 2. Juli 2009

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Max Pfister
Der Staatsschreiber: Markus Hodel

**Dekret
über einen Sonderkredit für die Vorfinanzierung
des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern**

vom

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 2. Juli 2009,

beschliesst:

1. Für die Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern wird ein Sonderkredit von 20 000 000 Franken bewilligt.
2. Das Dekret unterliegt der Volksabstimmung.

Luzern,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Staatsschreiber:

**Kantonsratsbeschluss
über einen Nachtragskredit zum Staatsvoranschlag
2009 für die Erarbeitung der Grundlagen
zur Vorprojektierung des Tiefbahnhofs Luzern**

vom

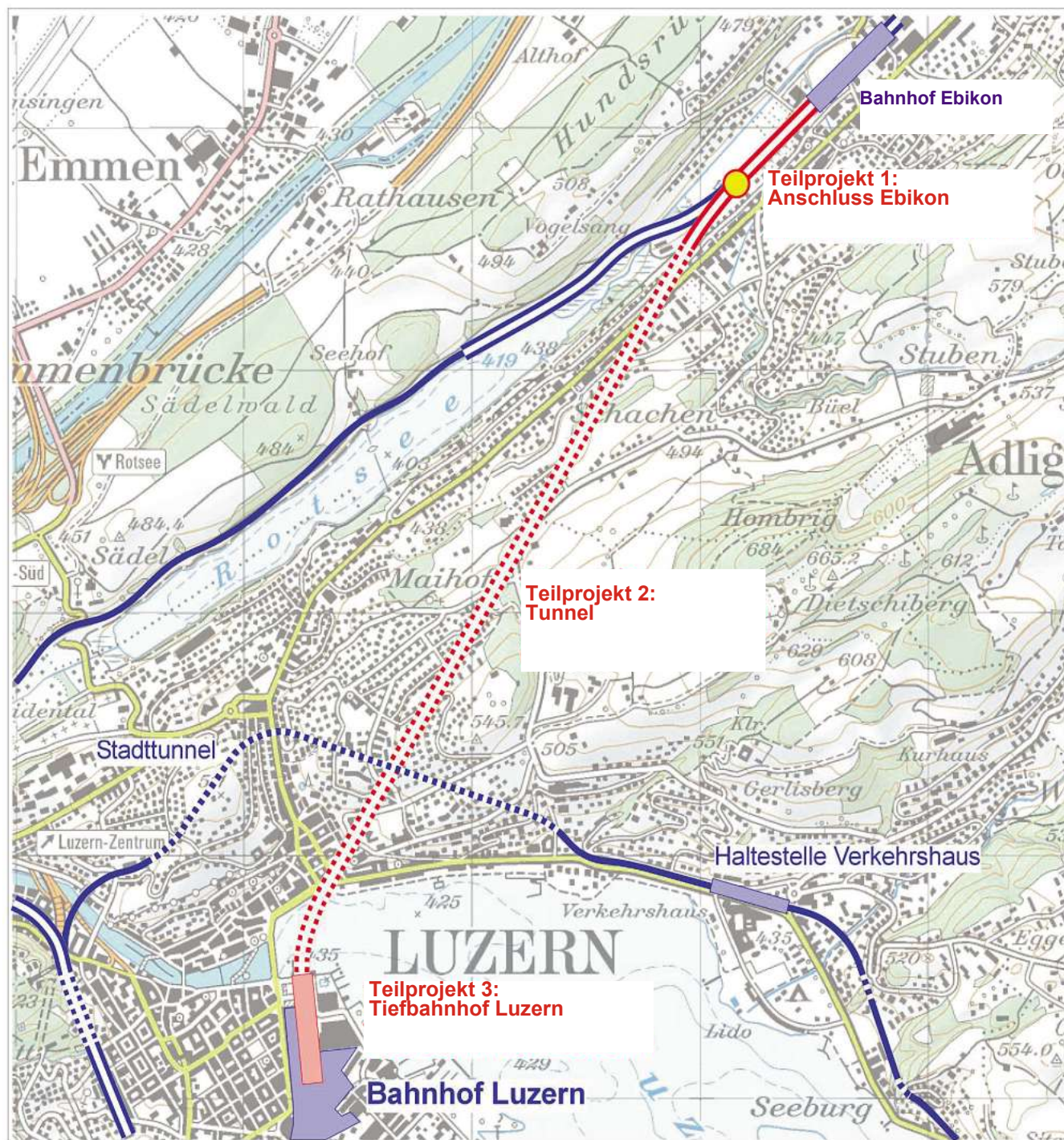
Der Kantonsrat des Kantons Luzern,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 2. Juli 2009,
beschliesst:

1. Für die Erarbeitung der Grundlagen zur Vorprojektierung des Tiefbahnhofs Luzern wird ein Nachtragskredit zum Staatsvoranschlag 2009 von 500 000 Franken bewilligt.
2. Der Kantonsratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

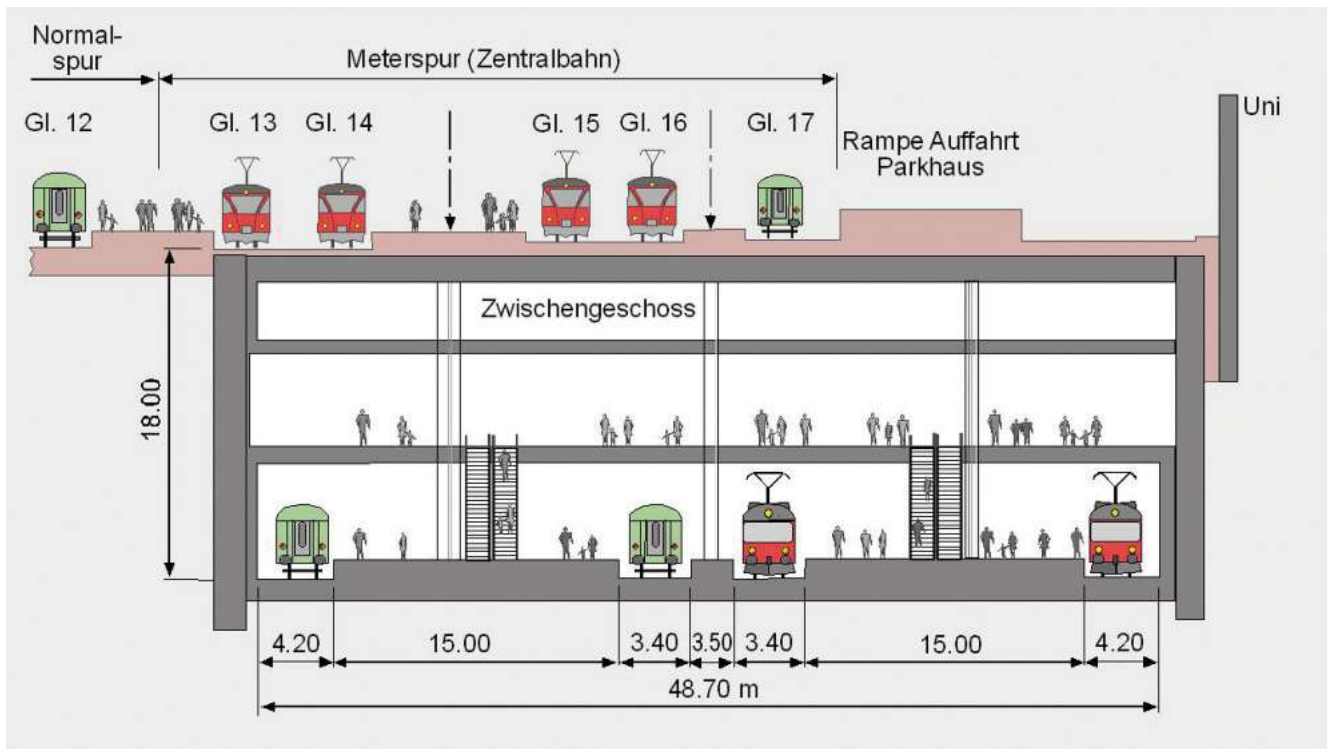
Luzern,

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident:
Der Staatsschreiber:

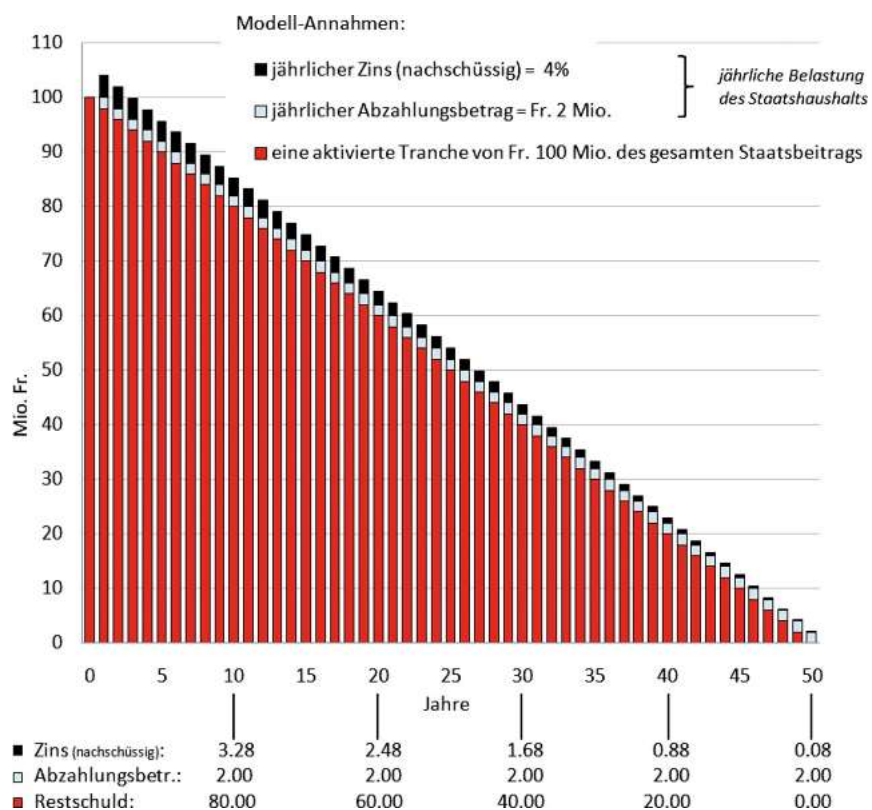
Übersicht Tiefbahnhof Luzern mit direkter Linienführung ab Ebikon



Querschnitt Tiefbahnhof Luzern



Abzahlungsmodell Tiefbahnhof Luzern



Das dargestellte Abzahlungsmodell zeigt die jährlichen Folgekosten am Beispiel einer Belastung für den Kanton Luzern von 100 Millionen Franken und einer Verzinsung von 4 Prozent. Der definitive Staatsbeitrag wird wesentlich höher ausfallen, kann jedoch heute noch nicht bestimmt werden. Auch die Fälligkeiten der einzelnen Zahlungstranchen werden sich nach dem Finanzierungsplan des Projektes richten. Die Zahlen der Abbildung sind deshalb um einen entsprechenden Faktor anzupassen. Zur Verdeutlichung sind die Belastung des Staatshaushalts und die Höhe der aktivierten Kosten im 10., 20., 30., 40. und 50. Abzahlungsjahr aufgeführt.