



Botschaft des Regierungsrates
an den Kantonsrat

B 99

**zum Entwurf eines Dekrets
über einen Sonderkredit
für ein Darlehen an die
BLS Netz AG für den Ausbau
des Bahnhofs Huttwil**

Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat mit dem Entwurf eines Dekrets, für ein unverzinsliches, bedingt rückzahlbares Darlehen an die BLS Netz AG für den Ausbau des Bahnhofs Huttwil einen Sonderkredit von 9113000 Franken zu bewilligen. Das Darlehen wird nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes durch die Kantone Bern und Luzern sowie den Bund finanziert.

Die heutigen Gleis-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen beim Bahnhof Huttwil müssen ersetzt werden. Die mit Handweichen ausgerüstete Gleisanlage stellt ein Sicherheitsrisiko dar, weist einen grossen betrieblichen Aufwand sowie einen entsprechend grossen baulichen Unterhalt auf. Der Betrieb des Bahnhofs ist sehr personalintensiv und wenig wirtschaftlich. Zudem sind die gesetzlichen Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz nicht erfüllt, und es fehlen betriebliche Funktionalitäten wie zum Beispiel gleichzeitige Einfahrten.

Die Infrastruktur des Bahnhofs Huttwil ist an die veränderten Bedürfnisse anzupassen. Geplant sind namentlich eine neue Stellwerksanlage, die Erneuerung der Gleise, die Anpassung der Perron- und der Publikumsanlagen, der Neubau von zwei Personenunterführungen, die Neugestaltung der Stationsumgebung (u.a. Bushaltestellen) und der Neubau des Stationsgebäudes.

Mit dem Ausbau der Infrastruktur im Bahnhof Huttwil können die bestehenden Mängel beseitigt und die Attraktivität der Bahnlinie gesteigert werden. Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 vorgesehen.

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 ein Darlehen an die BLS Netz AG für den Ausbau des Bahnhofs Huttwil.

1 Ausgangslage

1.1 Finanzierung Bahnlinie Langenthal-Wolhusen

Die BLS AG betreibt auf dem Gebiet des Kantons Luzern den Bahnverkehr auf den Strecken Luzern–Wolhusen–Bern und Wolhusen–Langenthal. Die Bestellung und die Finanzierung des Zugangebots auf diesen Linien ist im Kanton Luzern Sache des Verkehrsverbundes Luzern (§ 9 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Juni 2009 [öVG; SRL Nr. 775]). Gemäss den Vorgaben des Eisenbahngesetzes des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) ist der Bau, der Unterhalt und der Betrieb der Infrastruktur (Sparte Infrastruktur) von den anderen Tätigkeiten im öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr zu trennen (Art. 62 ff. EBG). In diesem Sinn ist die BLS Netz AG für das Schienennetz der BLS AG verantwortlich. Im Kanton Luzern ist es Sache des Kantons, an den Bau, die Änderung und den Unterhalt von Bauten und Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr Beiträge auszurichten oder dafür Darlehen zu gewähren (§ 17 Abs. 2 öVG).

Der Bund und die Kantone finanzieren die Eisenbahninfrastruktur gemeinsam. Dazu legen der Bund, die beteiligten Kantone und die Eisenbahnunternehmen die von der Sparte Infrastruktur zu erbringenden Leistungen und die dafür vorgesehenen Abgeltungen im Voraus in einer mehrjährigen Vereinbarung fest (Art. 49 Abs. 1 und 51 Abs. 1 EBG). Für das Linienetz der BLS Netz AG wurde für die Jahre 2013–2016 eine neue Leistungsvereinbarung mit dem Bund und den beteiligten Kantonen Bern, Neuenburg, Freiburg, Solothurn und Luzern abgeschlossen. In dieser Vereinbarung sind die Ziele und die Leistungen für das ganze Streckennetz festgehalten. Die Zielvorgaben und die zwischen Bestellern und Unternehmen klar getrennten Aufgaben und Kompetenzen sollen effiziente unternehmerische Entscheide in einem verlässlichen Rahmen fördern. Die Besteller finanzieren die notwendigen Abgeltungen und die zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen für die Realisierung neuer Infrastrukturmassnahmen.

Die Investitionsmittel dienen in erster Linie dazu, die Infrastruktur des Unternehmens in gutem Zustand zu erhalten und diese den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Ziel ist es, die Sicherheit, die Wirtschaftlich-

keit sowie die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und dadurch den Betrieb der Linien der BLS Netz AG zu sichern. Der Investitionsplan der BLS Netz AG für die Jahre 2013–2017, welcher der Leistungsvereinbarung zugrunde liegt, zeigt die erforderlichen Projekte und die sich daraus ergebenden Kosten auf. Die bedeutendsten, während der Vereinbarungsdauer anfallenden Projekte sind:

- Bahnanlagen im Raum Huttwil,
- Kreuzungsstelle und Baudienststützpunkt Hüswil,
- integrales Leit- und Informationssystem zur Fernsteuerung des Stellwerks in Madiswil und
- Oberbau-Erneuerungen.

Die Verordnung des Bundes über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr vom 18. Dezember 1995 (KAV; SR 742.101.2) legt fest, welche Anteile die Kantone an die Abgeltung der durch Bund und Kantone gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr und an die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur des Regionalverkehrs leisten müssen. Für den Kanton Luzern fallen gemäss Leistungsvereinbarung mit der BLS Netz AG jährliche Kosten von durchschnittlich 8,6 Millionen Franken an.

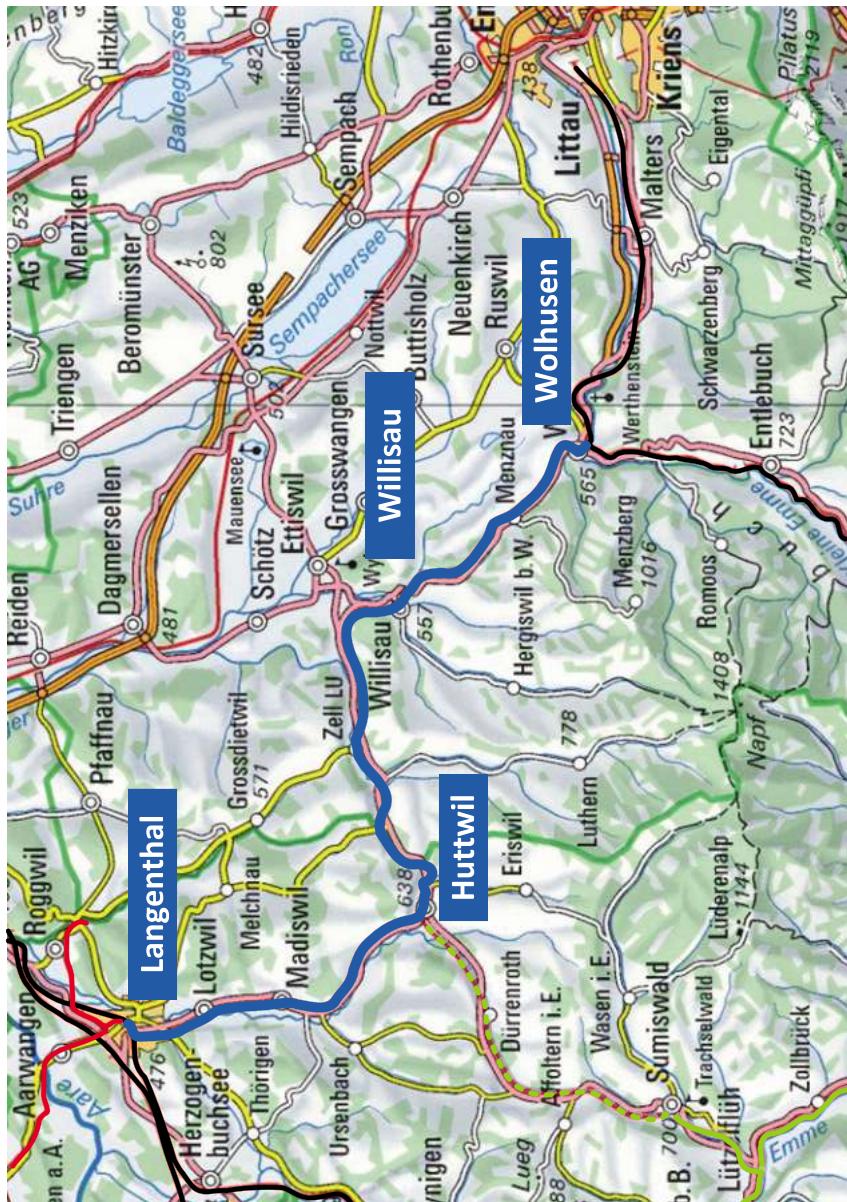
Die im Jahr 2013 erforderlichen Finanzmittel für die BLS Netz AG sind im Vorschlag 2013 und im Entwurf des Vorschlags 2014 des Kantons Luzern eingestellt. Ebenso sind die erforderlichen Mittel für die Jahre 2015–2016 im Aufgaben- und Finanzplan 2014–2017 vom 22. Oktober 2013 vorgesehen. Die Zusicherung der Abgeltungen und Darlehen in der Leistungsvereinbarung für die Jahre 2013–2016 erfolgte unter dem Vorbehalt der dafür erforderlichen, von Ihrem Rat für die Jahre 2014–2016 zu beschliessenden Vorschlagskredite und der überdies erforderlichen objektbezogenen Ausgabenbewilligungen. Die Ausgabenbewilligung für die Finanzierung der verschiedenen, unabhängig voneinander über die gesamte Dauer der Leistungsvereinbarung zu realisierenden Einzelprojekte fallen mit Ausnahme der Projekte in Hüswil und Huttwil in den Kompetenzbereich unseres Rates.

Für das Projekt «Ausbau Bahnhof Huttwil» liegt der Kostenanteil des Kantons Luzern bei über 3 Millionen Franken, weshalb dafür eine Ausgabenbewilligung (Sonderkredit) Ihres Rates erforderlich ist. Bevor Ihr Rat durch Dekret einen entsprechenden Beschluss gefasst hat, können an dieses Projekt keine Beiträge geleistet werden. In der Leistungsvereinbarung mit der BLS Netz AG 2013–2016 ist ein entsprechender Vorbehalt enthalten.

1.2 Streckenbeschrieb

Die Strecke Langenthal–Huttwil–Willisau–Wolhusen der BLS ist 39,32 km lang und einspurig mit zwei kurzen Doppelspurinseln (Madiswil–Lindenholz und Gettnau–Gettnau Güterbahnhof) sowie zehn Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut. Von den insgesamt 16 Stationen befinden sich 7 im Kanton Luzern und 9 im Kanton Bern. Die Strecke schliesst in Langenthal und Wolhusen an das gesamtschweizerische Eisenbahnnetz an.

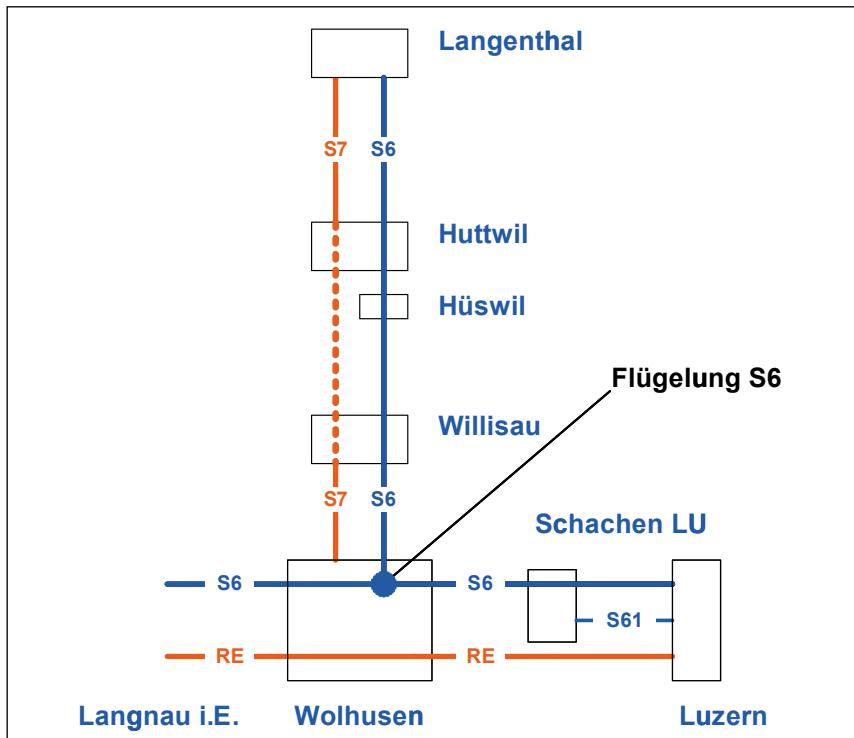
Abbildung 1: Linienführung Langenthal–Wolhusen



1.3 Heutiges Angebot

Im Personenverkehr ergibt sich heute auf den Abschnitten Wolhusen–Willisau und Huttwil–Langenthal mit der Überlagerung der beiden S-Bahn-Linien S6 und S7 der durchgehende Halbstundentakt. Zwischen Willisau und Huttwil verkehrt die zweite stündliche Verbindung der S7 nur während der Hauptverkehrszeiten. In Wolhusen fährt die S6 weiter nach Luzern (Flügelzugkonzept zusammen mit der Linie Langnau–Wolhusen–Luzern: Die beiden Züge werden in Wolhusen gekoppelt oder getrennt und fahren die Strecke Wolhusen–Luzern als Einheit). Reisende der S7 müssen in Wolhusen Richtung Luzern umsteigen.

Abbildung 2: Angebot Luzern West schematisch (2 parallele Linien stellen 2 Züge pro Stunde und Richtung dar)



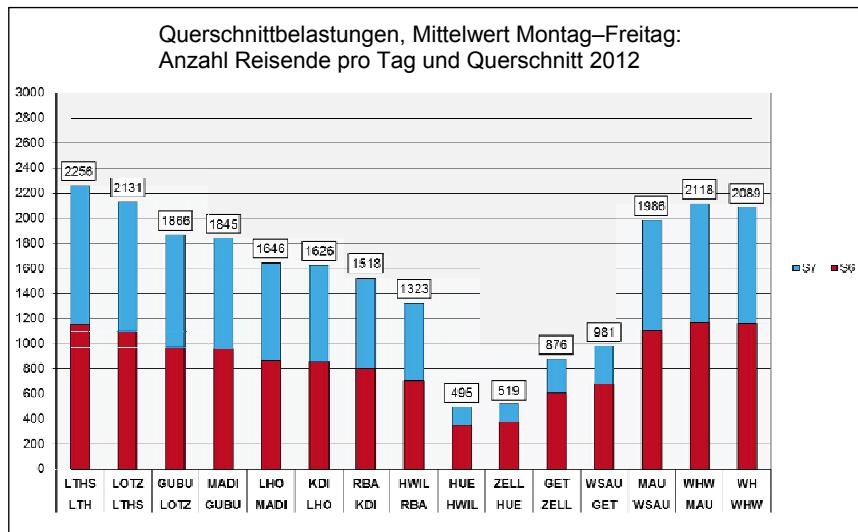
Der Bahnhof Huttwil ist auch der End- und Knotenpunkt von vier Buslinien.

1.4 Nachfrage im Personen- und im Güterverkehr

1.4.1 Personenverkehr

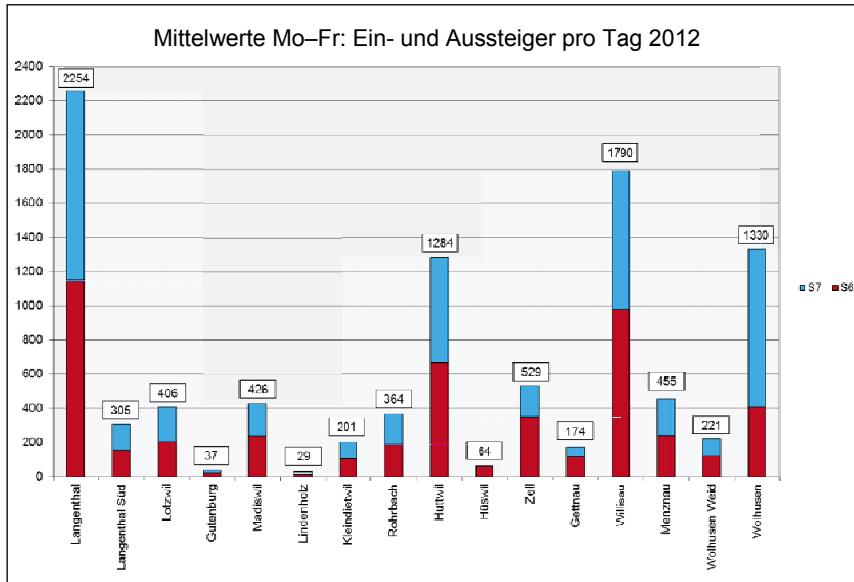
Die stärkste Nachfrage besteht an den Linienendpunkten von Langenthal und Wolhusen. Zwischen Huttwil und Hüswil ist die Nachfrage am kleinsten. Die Kantonsgrenze Luzern–Bern bildet eine Art Wasserscheide auch für die Verkehrsflüsse.

Abbildung 3: Anzahl Reisende pro Tag und Querschnitt 2012 (Mo–Fr) zwischen Langenthal (LTH), Huttwil (HWIL) und Wolhusen (WH)



Der End- und Umsteigebahnhof Langenthal ist am stärksten frequentiert. Wolhusen ist ebenfalls ein wichtiger End- und Umsteigebahnhof. Zudem fährt hier auch ein wesentlicher Teil der Reisenden in den direkten Zügen nach Luzern. Zwischen den Endpunkten weisen Willisau und Huttwil die höchste Nachfrage auf.

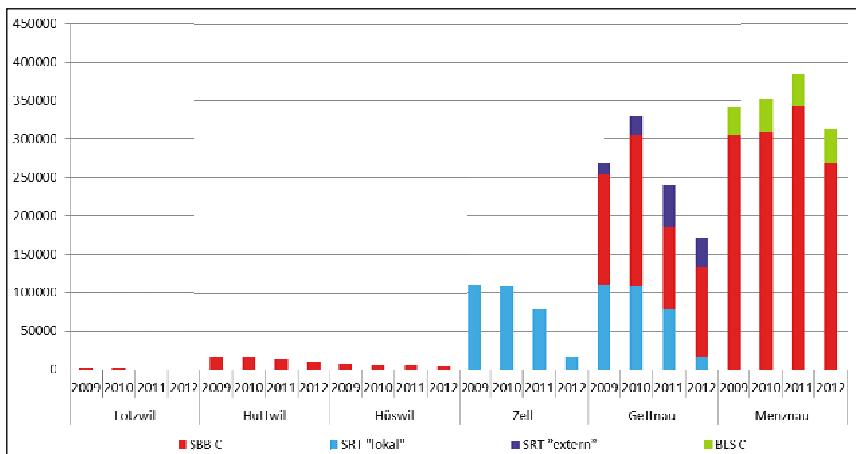
Abbildung 4: Ein- und Aussteiger pro Tag 2012 (Mo–Fr) und Haltestellen



1.4.2 Güterverkehr

Entlang der Strecke befinden sich mit der Kronospan Schweiz AG in Menznau und der Marti-Betriebe in Zell und Gettnau wichtige Güterkunden. Die beiden Firmen beförderten im Jahr 2012 ungefähr 483000 t Güter mit der Bahn. Der Güterverkehr besitzt für die Strecke Langenthal–Wolhusen eine grosse Bedeutung. An Werktagen verkehren 12 bis 14 Güterzüge auf der Strecke. Diese ersetzen rund 200 Lastwagenfahrten pro Tag.

Abbildung 5: Entwicklung Güterverkehrsaufkommen in Tonnen pro Jahr (2009–2012)



2 Bedürfnis

2.1 Zustand Bahnhof Huttwil

Die heutigen Gleis-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen in Huttwil (zirka 40 Jahre alt) sind am Ende ihrer Nutzungsdauer und müssen rasch ersetzt werden. Die mit Handweichen ausgerüstete Gleisanlage stellt ein Sicherheitsrisiko dar, weist einen grossen betrieblichen Aufwand und einen entsprechend grossen baulichen Unterhalt auf. Durch den kompletten Handweichenbetrieb sind die Ein- und Ausfahrtsgeschwindigkeiten auf 40 km/h begrenzt. Es sind keine gleichzeitigen Einfahrten möglich. Die bestehende Gleisanlage ist für die heutige Nutzung überdimensioniert. Der Betrieb des Bahnhofs ist sehr personalintensiv und weist daher eine entsprechend schlechte Wirtschaftlichkeit auf.

Der Bahnhof Huttwil weist derzeit einen Haus- und einen Mittelperron mit drei Gleisen auf. Die vorhandene Perronanlage genügt den Anforderungen des S-Bahn-Verkehrs und den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden sowie den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3) nicht mehr. Die Bahnanlagen werden mit zwei Personenunterführungen erschlossen. Die westliche Unterführung erschliesst auch das Gebiet im Nordteil der Gemeinde Huttwil und die Park-and-ride-Anlage, sie weist ungenügende Querschnittsabmessungen auf. Beide Unterführungen sind nicht behindertengerecht.

Die Verkehrserschliessung des Bahnhofs ist unbefriedigend, insbesondere die engen Verhältnisse für den Busverkehr und im Bereich der Busstandplätze. Die Parkplatzsituation (Personenwagen und Fahrräder) entsprechen ebenfalls nicht mehr den

heutigen Bedürfnissen. Das bestehende Aufnahmegebäude wurde Ende der 50er-Jahre gebaut.

Zusammengefasst machen folgende Aspekte den Ausbau des Bahnhofs Huttwil erforderlich:

- grosser Erneuerungsbedarf,
- Erfüllen der gesetzlichen Vorgaben,
- fehlende betriebliche Funktionalitäten.

2.2 Zukünftige Angebotsentwicklung Luzern West

Die Nachfrageprognosen gehen von einem jährlichen Wachstum von durchschnittlich 1,5 Prozent auf der Strecke Langenthal–Wolhusen aus. Im Zeitraum von 2013 bis 2030 resultiert damit ein Wachstum von insgesamt rund 25 Prozent. Neben dem Bevölkerungswachstum und dem aktuellen allgemeinen Mobilitätswachstum sind dabei auch angedachte mittelfristige Angebotsverbesserungen berücksichtigt. In unserem Planungsbericht B 93 über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr 2014 bis 2017 vom 12. November 2013, der Ihrem Rat vor Kurzem zugestellt worden ist, sind folgende Ausbauschritte enthalten:

Zeithorizont	Angebot	Rollmaterial
2014	unverändert	S6/S7/S61 Einsatz «Nina» statt GTW
ab 2016	Flügelung RE/S7 in Wolhusen: 2. Direktverbindung Hinterland–Luzern	RE Bern–Luzern mit Rabe 535 «Lötschberger»
mittelfristig	Verlängerung S61 als 3. Verbindung Luzern–Willisau, Beschleunigung Wolhusen–Luzern	zusätzliches Rollmaterial für verlängerte S61 bis Willisau
längerfristig (Tiefbahnhof Luzern)	vier geflügelte Verbindungen Luzern–Schüpfheim/Willisau	weitere Aufstockung und altersbedingte Erneuerung von bestehendem Rollmaterial

3 Projekt

3.1 Ziele

Der Ausbaustandard der Perronanlagen (Höhe, Länge, Zugang) ist bei vielen Bahnhöfen der Bahnlinie Langenthal–Wolhusen ungenügend und entspricht nicht den heutigen Anforderungen. Die BLS Netz AG hat die langfristige Entwicklung mit dem Streckenkonzept Langenthal–Wolhusen aufgezeigt. Aus dem Konzept geht die Bedeutung der Strecke hervor sowie der Umfang der Erneuerungen, Sanierungen und Ausbauten, die in den kommenden Jahren vorgesehen sind. Diese Massnahmen dienen insbesondere der Erhöhung der Sicherheit, der Steigerung der Wirtschaftlichkeit und der Leistungsfähigkeit im Personen- und Güterverkehr, der Automatisierung der Anlagen sowie deren Anpassung an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes.

Ziel der BLS Netz AG sind Gesamtkonzepte. Im Rahmen des Substanzerhalts sollen die Anlagen an die künftigen Anforderungen hinsichtlich Funktionalität angepasst und bei Bedarf erweitert werden. Idealerweise sind Erweiterungen zum Zeitpunkt der anstehenden Erneuerungen umzusetzen, um die Investitionen optimieren und Synergien nutzen zu können.

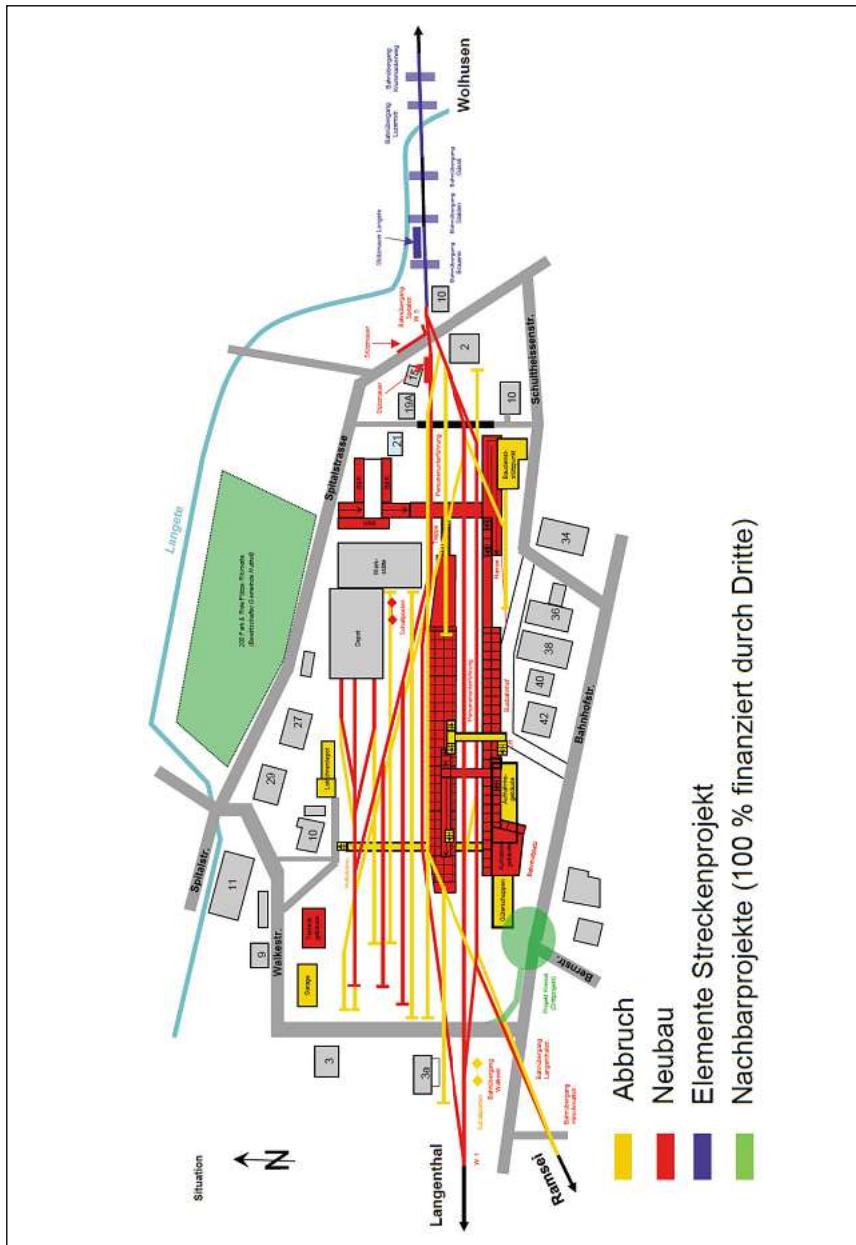
Die Gleis-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen beim Bahnhof Huttwil sowie auf der Strecke Huttwil in Richtung Wolhusen sind am Ende ihrer Nutzungsdauer und müssen zwingend erneuert werden. Durch den gleichzeitigen Ausbau des Bahnhofs und der an diesen anschliessenden Strecken können bauliche, betriebliche und finanzielle Synergien optimal ausgenutzt werden. Ziel des Projektes ist es, die beschriebenen Mängel zu beheben und den Bahnhof Huttwil zu einer attraktiven und kundenfreundlichen Bahnhofsanlage auszubauen.

3.2 Massnahmen

Der Bahnhofausbau umfasst folgende Teilprojekte:

- Bau eines Mittelperrons (Nutzlänge 210 m) und eines Hausperrons (Nutzlänge 170 m) mit je einer Perronhöhe P 55 (Behindertengleichstellungsgesetz),
- Erneuerung und Vereinfachung der Gleisanlage mit Anpassung der Einfahrts- und Durchfahrtsgeschwindigkeiten und Ermöglichung gleichzeitiger Zugseinfahrten (verbesserte Fahrplanstabilität); Ausrüstung sämtlicher Weichen mit elektrischem Antrieb,
- neue elektronische Stellwerksanlage mit Fernsteuerung, Zuglaufverfolgung und automatischer Zuglenkung,
- Bau von zwei Personenunterführungen (Ost und West) mit Treppen und Rampen; die Personenunterführung Ost (Personen- und Radverkehr) dient gleichzeitig als Ortsverbindung (Park-and-ride-Anlage Ribimatte),
- Neugestaltung Stationsumgebung (Bushaltestellen, Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlage),
- Bau eines Technikgebäudes (für bahntechnische Einrichtungen, unter anderem Sicherungsanlage, Perronbeleuchtung),
- Auslagerung der bestehenden Fernsteuerung nach Hasle-Rüegsau,
- Abbruch und Neubau des Aufnahmegebäudes,
- Abbruch Güterschuppen, Baudienstgebäude, Lokführerdepot und Garagengebäude (Walkestrasse),
- Abbruch Personenunterführung bei Kilometer 14,069,
- Abbruch Personenunterführung bei Kilometer 0,037,
- Erneuerung der Fahrleitungsanlagen,
- neuer Oberbau mit Beton- und Holzschwellen,
- Unterbauerneuerung,
- Anpassung Bahnübergänge an neue Situation der Gleis- und Sicherungsanlage,
- Anpassung Gleisanschluss an das bestehende Depot.

Abbildung 6: Projekt Bahnhof Huttwil



Mit der Modernisierung des Bahnhofs Huttwil kann ein Standard erreicht werden, der auf dem übrigen Schienennetz heute üblich ist. Die Bauherrschaft für die Ausführung obliegt der BLS Netz AG.

4 Nutzen

Das Projekt «Ausbau Bahnhof Huttwil» stiftet Nutzen in verschiedenen Bereichen.
Durch die

- Fernsteuerung und Automatisierungen werden die Sicherheit verbessert und Rationalisierungseffekte erzielt, die zu einer Reduktion des Personalaufwands führen,
- Vereinfachung der Infrastrukturanlagen mit den heute überdimensionierten Abstellanlagen werden Unterhaltskosten eingespart,
- Anpassung der Perron- und Publikumsanlagen an die Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz verbessert sich der Kundenkomfort,
- gleichzeitige Ein- und Ausfahrt mit grösseren Geschwindigkeiten verbessert sich der Betriebsablauf.

5 Plangenehmigung

Das Projekt für den Ausbau des Bahnhofs Huttwil wurde im Herbst 2012 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gegen das Projekt sind drei Einsprachen eingegangen. Die Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr wird Anfang 2014 erwartet.

6 Kosten und Finanzierung

6.1 Kosten

In der nachfolgenden Zusammenstellung sind die erwarteten Kosten für das Projekt mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 Prozent auf der Preisbasis Oktober 2013 dargestellt. Von den Gesamtkosten kommen bereits geleistete Beiträge und Anteile Dritter zum Abzug.

Beschreibung	Fr.
Sicherungsanlagen	10200000.–
Unterbau, Kabeltrassees	7130000.–
Stützmauern	700000.–
Personenunterführungen	3350000.–
Gleisanlage	4935000.–
Fahrbahneindeckung Bahntübergänge	165000.–
Perrondächer	1950000.–
Aufnahmegebäude	6410000.–
Bahnhofplatz und Busumfeld	3000000.–
Technikgebäude	770000.–
Bahnstrom	1700000.–
Niederspannungsanlagen	860000.–
Fernmeldeanlagen	1220000.–
Erwerb von Grund und Rechten	1045000.–
Planung und Projektierung	1085000.–
<i>Total (exkl. MwSt.)</i>	<i>44520000.–</i>
 bereits geleistete Beiträge	 –577000.–
Anteil Gemeinde Huttwil	–1380000.–
Anteil Dritte	–895000.–
<i>Anteil Bund und Kantone gemäss EBG</i>	<i>41668000.–</i>

Der vorliegende Dekretsentwurf geht von einer neuen Finanzierung für den öffentlichen Verkehr ab 2016 aus (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur [Fabi]). Die ab 1. Januar 2016 noch anfallenden Aufwendungen aus dem Projekt «Ausbau Bahnhof Huttwil» fallen dann unter die neue Finanzierungsregelung und der Kanton Luzern muss sich nicht mehr daran beteiligen. Gemäss Leistungsvereinbarung 2013–2016 mit der BLS Netz AG sind im Jahr 2016 für das Projekt «Ausbau Bahnhof Huttwil» Investitionen von 7,5 Millionen Franken veranschlagt. Somit verbleibt bis Ende 2015 noch folgender Anteil nach den heute geltenden Bestimmungen zu finanzieren:

Beschreibung	Fr.
<i>Total</i>	<i>41668000.–</i>
Bund ab 2016 gemäss Fabi	7500000.–
<i>Bund und Kantone bis 2015 (exkl. MwSt.)</i>	<i>34168000.–</i>

6.2 Finanzierung

Der Verwaltungsrat der BLS Netz AG genehmigte das Projekt «Ausbau Bahnhof Hettwil» und den entsprechenden Bruttokredit. Die Finanzierung erfolgt gemäss den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes mit Darlehen an die BLS Netz AG (Art. 56 EBG). Die Mehrwertsteuer entfällt bei der Finanzierung mit Darlehen gemäss der geltenden Mehrwertsteuergesetzgebung.

Die durch die beiden Kantone Bern und Luzern und den Bund zu übernehmenden Kostenanteile werden entsprechend der Interessenlage in der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) geregelt. Daraus resultieren für die Infrastruktur der Bahnlinie Langenthal–Wolhusen folgende Kostenanteile:

Kanton Luzern	32,83%
Kanton Bern	22,83%
Bund	44,34%
Total	100,00%

In Verhandlungen konnte erreicht werden, dass sich der Kostenanteil des Kantons Luzern nur nach den bahnbetrieblich notwendigen Investitionen beim Bahnhof Hettwil bemisst. An den Mehrkosten des neuen Aufnahmegeräudes (im Vergleich zu einer Sanierungslösung) sowie den Kosten des Bahnhofplatzes, des Busumfelds und der zweiten Personenunterführung beteiligt er sich nicht. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen einigten sich die Beteiligten auf einen neuen Finanzierungsschlüssel:

Beschreibung	Verteiler	Fr.
Kanton Luzern	26,67%	9 113 000.–
Kanton Bern	26,62%	9 094 000.–
Anteil Bund	46,71%	15 961 000.–
<i>Total</i>	<i>100,00%</i>	<i>34 168 000.–</i>

Im Vergleich zum bestehenden Verteilschlüssel gemäss der KAV resultiert damit für den Kanton Luzern eine Beitragsreduktion von rund 2,1 Millionen Franken, für den Kanton Bern und den Bund führt dies zu einer entsprechenden Erhöhung ihrer Beiträge. Zu berücksichtigen ist auch, dass sich der Kanton Bern und der Bund im gesetzlich vorgegebenen Finanzierungsrahmen immer an den Erneuerungen der BLS Netz AG im Kanton Luzern, zum Beispiel in Gettnau, Willisau und Wolhusen Weid, beteiligt haben.

Der Beitrag des Kantons Luzern an die BLS AG in der Höhe von 9 113 000 Franken wird in Form eines Investitionsdarlehens ausgerichtet und stellt eine Förderungsmassnahme nach § 17 öVG dar. Mit dem vorliegenden Dekret hat Ihr Rat über den Kredit für dieses Darlehen zu entscheiden.

Nicht Gegenstand des Dekrets ist die gleichzeitig, aber unabhängig vom Bahnhofprojekt zu realisierende Streckensanierung vom Bahnhof Hettwil in Richtung Wolhusen im Umfang von total 4 925 000 Franken beziehungsweise einem Kostenanteil

von 1617000 Franken für den Kanton Luzern. Die entsprechende Ausgabenkompetenz liegt bei unserem Rat.

Der Kantonsbeitrag wird dem Ausgabenkonto 5650 0001, CO-Objekt 2052200006, belastet.

7 Ausführung

Nach der Beschlussfassung durch Ihren Rat ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- | | |
|---|-------------|
| – Baubeginn | Sommer 2014 |
| – Inbetriebnahme Sicherungs-, Perron- und Gleisanlage | Ende 2015 |
| – Projektabschluss | Ende 2016 |

8 Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Dekretsentwurf über einen Sonderkredit für ein Darlehen an die BLS Netz AG für den Ausbau des Bahnhofs Huttwil zuzustimmen.

Luzern, 6. Dezember 2013

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident: Guido Graf
Der Staatsschreiber: Lukas Gresch-Brunner



No. 01-10-02282 - www.myclimate.org
© myclimate - The Climate Protection Partnership

