



Kantonsrat

Sitzung vom: 25. Januar 2016, vormittags

Protokoll-Nr. 19

Nr. 19**Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme von der Projektierung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs (B 5). Eintreten**

Der Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern wurde von der Kommission Verkehr und Bau (VBK) vorberaten. In deren Namen beantragt der Kommissionspräsident Rolf Bossart, auf die Vorlage einzutreten und den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Nach erfolgter Informationssitzung und einer Beratung sei die VBK einstimmig auf die Vorlage eingetreten. Einerseits habe man Revue passieren lassen, was bisher geschehen sei, um danach das Projekt Tief- beziehungsweise Durchgangsbahnhof ausführlich zu beraten. Immer wieder sei von Generationen und einem der grössten Zukunfts- oder Schlüsselprojekte gesprochen worden, um damit auch die Wichtigkeit und die Bedeutung hervorzuheben. Grösster Diskussionspunkt sei die Frage der Vorfinanzierung beziehungsweise der Finanzierung überhaupt gewesen. Es seien verschiedene Möglichkeiten, etwa die Modalitäten der Vorfinanzierungen, mit Bund und Kanton aufgezeigt und diskutiert worden. Genauer dazu werde bei der Behandlung der entsprechenden Anträge erläutert. Auch auf die Erreichbarkeit und Güterversorgung während der Bauphase sei hingewiesen beziehungsweise deren Sicherstellung gefordert worden. Alternativprojekte seien kaum vorhanden. Auch sei darauf hingewiesen worden, dass dieses einmal einstimmig unterstützte Projekt mit 1,6 Milliarden Franken veranschlagt worden sei und nunmehr von einer Projektsumme von 2,6 Milliarden Franken gesprochen werde. Wie dies wohl bis 2030 aussehen werde? Regierungsrat Robert Küng und das zuständige Departement hätten ausführlich über die Etappierungen informiert und dabei klar auf den anstehenden Bundesparlamentsentscheid im Jahr 2018 verwiesen. In der Folge sei auch auf eine Zeichensetzung, sprich die Einigkeit, durch dieses Parlament verwiesen worden. Die Kommission habe dem Planungsbericht mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt. Die VBK bitte den Rat, der Kommission zu folgen.

Im Namen der CVP-Fraktion tritt Stefan Roth auf die Vorlage ein und nimmt den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis. Der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Luzern komme an seine Kapazitätsgrenzen. Er sei vor allem für die Personenbeförderung von grösster Bedeutung. Die Wohnbevölkerung nehme weiter zu, und auch die allgemeine Mobilitätsnachfrage werde weiter steigen. Damit die Kluft zwischen Nachfrage und Angebot nicht noch grösser werde, setze der Kanton Luzern richtigerweise auf den Ausbau der Bahninfrastruktur. Im Weiteren zeige die Nutzenstudie unmissverständlich, dass der Durchgangsbahnhof von hohem lokalem, regionalem und nationalem Nutzen sei. Der ganze Kanton Luzern dürfe von diesem Projekt wirtschaftliche Impulse erwarten. Regional würden in erster Linie Berufspendler profitieren, wenn ihr Arbeitsweg über die Drehscheibe des Luzerner Hauptbahnhofs führe. Die Verbindung von Wohnen und Arbeiten werde einfacher und der Kanton Luzern als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiver. Lokal dürfe damit gerechnet werden, dass etwa die Hälfte des gesamten Bahnareals neu genutzt werden könne. Dies biete primär Raum für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen, aber auch für das Wohnen. Dies biete die einmalige Chance, an einer zentralen Lage optimal erschlossene Wohn- und Arbeitsplätze zu ermöglichen. Der Kanton Luzern liege im Herzen der Schweiz. Mit dem Durchgangsbahnhof bekomme er ein kräftig pumpendes Herz. Der Projektierungsstand des Durchgangsbahnhofs sei schon weit. Es sei jetzt ganz zentral, dass der Kanton Luzern mit einer Vorfinanzierung der Planungs- und Bauarbeiten aktiv zur zeitlich vorgezogenen Realisierung des Durchgangsbahnhofs beitrage. Im Weiteren seien ebenfalls Ersatzlösungen für die durch den künftigen Bau des

Durchgangsbahnhofes wegfallende Parkierung beim Bahnhof zu planen und zu realisieren. Die Träumereien für eine andere Variante seien jetzt endgültig vorbei. Die Chance für das Generationenprojekt Durchgangsbahnhof müsse man für den Kanton Luzern jetzt und heute packen. Man sei zügig unterwegs, und es wäre fahrlässig, jetzt auf die Bremse zu treten. Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs werde einen eigentlichen Wachstumsschub im öffentlichen Verkehr im ganzen Raum Luzern auslösen. Die Analysen rechneten mit einer Nachfragesteigerung zwischen 50 und 135 Prozent. Der Durchgangsbahnhof schaffe die Voraussetzung für eine vollständige Neuplanung des S-Bahn- und des Regionalverkehrsnetzes. Auf den Durchmesserlinien verkehrten die Züge häufiger und schneller. Die Reisezeiten verkürzten sich. Wichtige Entwicklungszentren wie Sursee und Ebikon würden durch direkte Züge mit Olten und Zürich verbunden. Dies seien ganz bedeutsame Argumente für den Wohn- und Wirtschaftsstandort Kanton Luzern. Es würde überhaupt nicht verstanden, wenn das Parlament heute finanzielle Gründe für eine ablehnende Kenntnisnahme des Planungsberichtes auflistete. Die CVP wolle eine Politik des „Ermöglichen-Wollens“. Es sei jetzt eine weitere, glasklare Weichenstellung des Kantonsparlamentes notwendig. Deshalb stimme die CVP den Anträgen 3, 4 und 5 der Kommission Verkehr und Bau (VBK) zu. Diese Anträge würden die Regierung in ihrem Vorgehen stärken. Die CVP lehne das Postulat P 28 konsequent ab. Die CVP danke dem Regierungsrat und der Verwaltung für den vollständigen und sehr gut hergeleiteten Planungsbericht. Fazit: Ohne Durchgangsbahnhof sei eine gesunde volkswirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung des Kantons Luzern infrage gestellt. Vom Durchgangsbahnhof würden Einwohnerinnen und Einwohner, Berufspendler, Studierende, Ferien- und Tagesgäste profitieren. Eigentlich bräuchte man den Durchgangsbahnhof schon seit gestern, nicht erst morgen und schon gar nicht erst übermorgen. Darum müsse man die Planung jetzt konsequent weiter vorantreiben. Die CVP sei für Eintreten und nehme den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis.

Im Namen der SVP-Fraktion tritt Daniel Keller auf die Vorlage ein, die SVP werde den Planungsbericht aber grossmehrheitlich ablehnen. In einem wesentlichen Punkt sei sich die SVP mit allen Fraktionen einig: Es brauche aufgrund der gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse neue Lösungen, was den Luzerner Bahnhof betreffe. Die Fraktion lehne das überdimensionierte Bahnprojekt im Luzerner Zentrum aus einer Vielzahl von Gründen klar ab. Erstens: Es sei zutreffend, dass die SVP-Fraktion 2009 dem Tiefbahnhof einstimmig zugestimmt habe, damals lediglich zu einem 1,6 Milliarden Franken teuren Projekt. Man habe nur unter den Voraussetzungen Ja gesagt, dass die vom Rat angenommenen Alternativprojekte seriös und umfassend geprüft würden. Eine wirklich umfassende Analyse sei bis heute nicht erfolgt. Zweitens: In den kommenden 20 Jahren würden die durch Fabi vorgesehenen Mittel für einen 2,4 Milliarden Franken teuren Durchgangsbahnhof mit grösster Sicherheit nicht ausreichen. Entschieden werde das Geschäft durch die beiden Räte in Bern 2018. Die Kleinstadt Luzern geniesse zwar viel Sympathie, aber Mehrheiten werde man mit hoher Wahrscheinlichkeit für einen 2,4 Milliarden Franken teuren Bahnhof nicht finden. Denn grössere Städte und Regionen mit Bahnprojekten im drei- und vierstelligen Millionenbereich würden Luzern bei weitem überstimmen. Luzern werde wohl aufgrund fehlender Mittel leer ausgehen. Pikant sei übrigens, dass der Kanton auf Nachfrage über keine Gesamtübersicht in Bezug auf die mittel- bis langfristigen Bahnprojektkosten verfüge. Er habe die Zahlen vom zuständigen Bundesamt für Bahninfrastruktur mühselig selber organisiert. Die Ergebnisse nach dem Studium der Zahlen seien mehr als ernüchternd. Drittens: Der Planungsbericht weise zwei wesentliche Mängel auf: Einer davon sei die fehlende Finanzierungsstrategie in Bezug auf die Vorfinanzierung der Baukosten. Man spreche hier von der Grössenordnung von 300 bis 400 Millionen Franken. Wie bei Punkt 2, wo es um die Realisierungswahrscheinlichkeit gehe, fehlten der Regierung und der Verwaltung die nötige Bodenhaftung und das Gespür für umsetzbare Projekte. Im Weiteren seien solche Vorfinanzierungsformen bis heute mit dem Bund noch gar nie umgesetzt worden. Es sei gut möglich, dass der Bund gar nicht darauf einsteige. Viertens: Der zweite wesentliche Mangel an diesem Projekt bestehe in der fehlenden Kompensation von über 400 wegfallenden Parkplätzen mitten in der Stadt Luzern, direkt beim Bahnhof, dem KKL und nahe der Altstadt. Es sei bedenklich, wenn die VBK die Regierung zu einem so späten Zeitpunkt mittels Bemerkungen auf erhebliche Mängel im Planungsbericht, wie das fehlende Finanzierungskonzept und die fehlende Kompensation von über 400 Zentrums-Parkplätzen, aufmerksam machen müsse. Fünftens: Wie eingangs schon erwähnt, favorisiere die SVP kostengünstigere Ausbauprojekte, zum Beispiel am Entwick-

lunGS-Schwerpunkt Luzern Nord. Denn einerseits mache die Einfahrt aller Züge ins Luzerner Zentrum verkehrslogistisch wenig Sinn. Andererseits sei die Kapazitätserweiterung gemessen an den enormen Kosten schlicht ungenügend. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei langfristig auf die kommenden Jahrzehnte gerechnet nicht stimmig. Sechstens: Im Planungsbericht werde auf die aktuelle Verkehrssituation rund um den Luzerner Bahnhofplatz gar nicht umfassend eingegangen. Man habe bereits heute zu den Hauptverkehrszeiten Dauer-Staus und regelmässig Verkehrszusammenbrüche. Sinnigerweise würden sich dann die Busse der VBL gegenseitig im Weg stehen. Optimierungen seien zwar geplant, weil aber der Busverkehr insgesamt immer weiter zunehme, bliebe wohl trotz Durchmesserlinien das Bus-Verkehrschao um den Bahnhofplatz erhalten. Das pünktliche Erreichen aller Züge sei dadurch ernsthaft infrage gestellt. Die Luzerner Innenstadt sei viel zu kleinräumig für einen Grossbahnhof mit all seinen nötigen Zufahrtsachsen. Der Planungsbericht erfülle die Kriterien einer verkehrspolitisch nachhaltigen, realisierbaren und finanzierbaren Lösung nicht und sei darum abzulehnen.

Im Namen der FDP-Fraktion tritt Herbert Widmer auf die Vorlage ein und nimmt sie zustimmend zur Kenntnis. Ob auch schon jemand mit vielen anderen Passagieren stehend mit der SBB von Zürich nach Luzern fahren musste, da alle Sitzplätze besetzt gewesen seien? Ob man die Gründe dafür kenne? Unter anderem seien dies die eingleisige Linienführung am Rotsee und die enge Bahnhofzufahrt mit dem nur doppelspurigen Gütschtunnel, welche eine erhöhte Taktfrequenz auf wichtigen Verbindungsstrecken verhindern würden. Vor rund zehn Jahren habe man die Petition „Luzern wird abgehängt“ für eine bessere Anbindung des Kantons an das Netz des öffentlichen Verkehrs mit mehreren Tausend Unterschriften übergeben. Im Jahr 2007 haben man eine Motion für eine Kostenbeteiligung des Kantons Luzern am Doppelspurausbau am Rotsee eingereicht. Der Regierungsrat habe diese abgelehnt und erklärt, dass er eine Realisierung dieses Projekts im Zeitraum 2013–2016 anstrebe. Die Schulreise einer grossen parlamentarischen Delegation mit der ganzen Regierung nach Bern habe dies bekräftigt. So sei auch ihr Postulat erheblich erklärt worden, welches die Erhöhung der Taktfrequenz der S-Bahn auf der Strecke Luzern–Root–Rotkreuz verlangt habe. Dass die Ziele des Regierungsrates nicht hätten erreicht werden können, wisse man, inzwischen habe sich die Situation um die Anbindung von Luzern an das schweizerische Eisenbahnnetz entwickelt, ein Doppelspurausbau am Rotsee sei nicht mehr anzustreben. In der Folge sei immer mehr die Idee einer Umwandlung des Sackbahnhofs Luzern in einen Tief- und später in einen Durchgangsbahnhof in den Vordergrund getreten. Im Jahr 2010 habe das Luzerner Parlament einstimmig Ja gesagt zu Vorstudien eines Tiefbahnhofs Luzern. Das Volk habe mit grosser Mehrheit einem Projektierungskredit zugestimmt. Studien von 34 Varianten hätten nun zur vorliegenden Botschaft für einen Durchgangsbahnhof Luzern geführt. Der Planungsbericht sei umfassend und klar, die Vor- und Nachteile der 34 Varianten seien gut dargestellt. Die Bestvariante überzeuge mit ihrem lokalen, regionalen und nationalen Nutzen. Intensivere Fahrplankarte und ein ausgebauter Angebot im öV des ganzen Kantons würden überzeugen. Wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten würden das Ihre dazu beitragen. Mit der neuen, zweispurigen und unterirdischen Direktzufahrt ab Ebikon und dem Anschluss im Bereich Gütschtunnel im Norden würden der Engpass am Rotsee beseitigt, der Gütschtunnel und das Gleisfeld im Bahnhof entlastet und zusätzlicher Bahnhofraum – Perrons – geschaffen. Nutzniesser dieses Projekts seien nicht einzelne, sondern viele, denn es führe zu Verbesserungen im Bahnverkehr in der ganzen Zentralschweiz und auf den Linien Richtung Basel, Bern, Zürich, Lugano und anderen. Das Projekt Durchgangsbahnhof sei gut vorbereitet und könne in kurzer Zeit realisiert werden. Unklar sei noch, ob und in welchem Ausbauschritt der Bahninfrastruktur der Durchgangsbahnhof aufgenommen werde. Ein wichtiger Vorentscheid werde bekanntlich im Jahr 2018 im Bundesparlament fallen. Bis dahin gelte es, in möglichst ausgeprägtem Mass hinter dem Projekt zu stehen. Heute gehe es nicht darum, konkrete Beschlüsse für eine mögliche Vorfinanzierung zu fällen, sondern darum, ein möglichst klares Signal Richtung Bern zu senden, wie man dies im Jahr 2009 im Bahnhof Luzern mit 119 Unterschriften getan habe. Es gehe darum, sich mit Weitsicht und Engagement hinter das Projekt zu stellen und dieses bei Bundesrat und Bundesparlament zu fördern, damit es zirka im Jahr 2030 realisiert werden könne. Gemäss gestrigen Meldungen prüfe die SBB für den Ausbauschritt 2030 den Bau eines Tunnels zwischen Altstetten und Aarau Ost, ein Projekt, welches Milliarden kosten würde und in Konkurrenz zu Luzern stehen könnte. Umso mehr müsse man hinter dem Projekt Durchgangsbahnhof stehen. Die drei von

der VBK eingebrachten Bemerkungen unterstütze die FDP-Fraktion. Den Antrag von Marcel Budmiger lehne sie ab, da sie die etwas flexiblere Formulierung im Antrag der VBK zu Ziffer 2 bevorzuge. Die Bemerkung der Grünen lehne die Fraktion ab, wie dies schon die grosse Mehrheit der VBK getan habe. Aus seinen Ausführungen könne man auch entnehmen, dass man das Postulat P 28 von Guido Müller betreffend den Doppelspurausbau am Rotsee klar ablehne, werde dieses doch durch das Projekt Durchgangsbahnhof und durch Gedanken über den Landschaftsschutz im Bereich Rotsee obsolet. In diesem Sinn trete die FDP wie erwähnt auf die Vorlage ein und nehme sie zustimmend zur Kenntnis.

Im Namen der SP-Fraktion tritt Marcel Budmiger auf die Vorlage ein und nimmt den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis. Der Durchgangsbahnhof sei ein Quantensprung für den öffentlichen Verkehr in Luzern und in der ganzen Zentralschweiz. Die SP-Fraktion danke dem Regierungsrat und den Beteiligten der Verwaltung für den ausführlichen Planungsbericht. Gerne hätte sie schon früher Ähnliches gelesen. Aber einmal mehr seien es vor allem die Finanzen gewesen, welche dafür gesorgt hätten, dass zuerst ein Tiefbahnhof als Sackbahnhof angedacht gewesen sei. Für die SP sei schon damals klar gewesen, dass dies in einer Sackgasse ende. Nun sei man beim Durchgangsbahnhof angelangt. Im Planungsbericht seien diverse Varianten aufgeführt. Dabei steche klar eine Bestvariante hervor. Damit sei für die SP klar, dass sie nach heute keine weiteren Variantendiskussionen mehr wolle. Andere Vorschläge, wie das Postulat von Guido Müller, führten in eine Sackgasse und Luzern aufs nationale Abstellgleis. Die SP-Fraktion lehne das Postulat deshalb ab. Nur weil einem ein Ergebnis nicht gefalle, heisse das noch lange nicht, dass nicht seriös gearbeitet worden sei. Wenn man den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern weiterbringen wolle, müsse man nun zusammenstehen und ein klares Signal nach Bern senden. Die Konkurrenz anderer Bahnprojekte sei gross; wenn man sich hier in Luzern nach heute immer noch nicht einig sei, könne man nur verlieren. Mit ihrer ablehnenden Haltung spiele die SVP mit dem Feuer, und mit Feuer habe man beim Luzerner Bahnhof schlechte Erfahrungen gemacht. Die SP bekenne sich klar zur Bestvariante und erwarte, dass keine regionalpolitischen Extrazüge gefahren würden. Man müsse für dieses Jahrhundertprojekt zusammenstehen. Blinder Optimismus sei aber nicht angesagt. Die SP sei auch alles andere als optimistisch, wenn es um den Durchgangsbahnhof gehe. Da wäre einmal die SVP, welche trotz überdeutlichem Volksentscheid zum Projektierungskredit nun plötzlich einen Übungsabbruch fordere. Damit sende man ein schlechtes Zeichen nach Bern. Die SVP stelle auch drei Nationalräte in Bern, welche für ein glaubwürdiges Lobbying jetzt wegfallen würden. Das stärke die Position Luzerns im Verteilungskampf um die zu knappen Mittel sicher nicht. Womit er beim zweiten Problem wäre: die knappen Mittel beim Bund. Das töne vielleicht vermessen, denn es seien immerhin 7 bis 12 Milliarden Franken, die zur Verfügung stehen würden. Aber was Luzern gerne verdränge, werde dem Bund langsam aber sicher bewusst: Auch für den Unterhalt von einer Infrastruktur müsse Geld eingeplant werden. Zudem habe der Metropolitanraum Zürich andere Prioritäten beim Bahnausbau. Nur schon Schwyz und Zug hätten eigene Projekte. Nach den letzten Wahlen seien die Mehrheiten in Bern auch nicht gerade öV-freundlich. Das dritte Problem, welches die SP nicht gerade optimistisch stimme, sei die mangelnde Zuverlässigkeit des Kantons Luzern. Das Problem sei hausgemacht. Planungsberichte im Kanton Luzern hätten eine Halbwertszeit von maximal einem Jahr, meistens nur bis zur nächsten Budgetdebatte. Der öV-Bericht sei so einer. Was daraus noch gelte, sei unklar. Ausbauen und gleichzeitig Sparen gehe schlecht zusammen. So erstaune es nicht, dass eine Volksinitiative lanciert worden sei, die verlange, dass der vom Rat beschlossene öV-Bericht auch wirklich umgesetzt werde. Zu denken geben sollte einem eine solche Umsetzungsinitiative aber trotzdem. Von den Finanzen zum Schluss jetzt noch zur Vorfinanzierung. Wenn man etwas Teures bestelle, verlange der Hersteller manchmal auch finanzielle Garantien, und das sei das Dilemma, in welchem, man sich befinde. Man möchte ein möglichst starkes Zeichen nach Bern senden. In der Vergangenheit sei das mit einer Vorfinanzierung durch den Kanton passiert. Nach dem Ja zur Fabi-Vorlage könne man nun aber erst mit der Vorfinanzierung starten, wenn es bereits einen positiven Entscheid in Bern gegeben habe. Aus diesem Grund unterstütze die SP alle Bemerkungen, welche eine Beschleunigung verlangten. Die Fraktion stelle eine eigene Bemerkung zur Diskussion, damit spätestens beim Entscheid zum Ausbauschnitt 2030 in Bern klar sei, dass der Kanton parat sei für eine Vorfinanzierung. Die SP-Fraktion wolle, dass die Vorfinanzierung nicht unter die Schuldenbremse falle. Die SP-Fraktion trete auf den Planungsbericht ein und werde ihn zustimmend zur Kenntnis nehmen. An

eine Vorfinanzierung glaube man aber erst, wenn diese nicht nur in einem Planungsbericht stehe, sondern vom Regierungsrat konkret ausgearbeitet und vom Kantonsrat beschlossen worden sei.

Im Namen der Grünen Fraktion tritt Katharina Meile auf die Vorlage ein und nimmt sie zustimmend zur Kenntnis. Was es heute brauche, sein ein klares und starkes Signal. Der Kanton Luzern müsse dem Bund und den anderen Kantonen zeigen, dass er den Durchgangsbahnhof brauche und wolle. Die Grüne Fraktion sei deshalb bereit, ihren Beitrag dazu zu leisten. Nach der Spardebatte anlässlich der Dezember-Session sei dies auch dringend notwendig. Man müsse zeigen, dass der Kanton Luzern zumindest in einem Bereich vorwärtsgerichtet an die Zukunft denke. Der vorliegende Planungsbericht sei ausführlich. Er zeige die Vorbedingungen und Entwicklungen im öffentlichen Verkehr gut auf. Er setze sich mit den verschiedenen Varianten auseinander und nehme sich der optimalsten Lösung an. So könne man den Fachleuten vertrauen, dass sie nach den sorgfältigen Abklärungen das Projekt jetzt vorantreiben würden, das Luzern vorwärtsbringe und im besten Kosten-Nutzen-Verhältnis stehe. Man dürfe also getrost alle anderen, lang diskutierten Ideen sein lassen. Deshalb lehne die Grüne Fraktion auch das Postulat P 28 ab. Die Mobilität werde weiter zunehmen. Der zusätzliche Verkehr müsse über den öV aufgefangen werden. Dazu seien weitere Investitionen in die Infrastruktur notwendig, einerseits um die heutigen Kapazitätsanforderungen zu erfüllen. Andererseits müsse man bis zum Bau des Durchgangsbahnhofs schon heute umsetzen, was bereits möglich sei. Dadurch würden höhere Passagierzahlen entstehen, so könne Druck auf den Bund ausgeübt und die Wichtigkeit des Durchgangsbahnhofs unterstrichen werden. Der Kanton zeige damit, dass der Bahnhof Luzern trotz Investitionen immer noch überlastet sei. Mehr dazu erläutere sie anlässlich ihrer eingereichten Bemerkung. Der Bahnhof Luzern sei heute schon überlastet, eine Kapazitätsausweitung sei deshalb kaum mehr möglich. Von 22 möglichen Einfahrten würden 21 bereits gut genützt. Die Gütschzufahrt wirke einschränkend, und die Rotseespur lasse keine weiteren S-Bahnen zu, ganz zu schweigen von der Problematik des Kopfbahnhofs. Diese und viele weitere Einschränkungen führten dazu, dass Veränderungen in Angriff genommen werden müssten. Anstatt eine „Pflasterlipolitik“ zu betreiben, sei es an der Zeit, eine Gesamtlösung zu ermöglichen. Der Durchgangsbahnhof wäre der richtige Befreiungsschlag dazu. Mit diesem Wurf würden viele Probleme auf einmal gelöst. Deshalb solle der Kantonsrat dafür einstehen und den Entscheidungsträgern zeigen, dass er diese Lösung wolle. Trotz aller Bekenntnisse zum Durchgangsbahnhof sei es fast noch wichtiger, Taten folgen zu lassen. Im Planungsbericht werde der Wille zur Vorfinanzierung zu wenig dargestellt. Zwar heisse es im letzten Satz des Fazits der Botschaft: „Der Kanton Luzern setzt darum alles daran, den Durchgangsbahnhof Luzern möglichst schnell zu realisieren und voranzutreiben, weshalb auch eine Vorfinanzierung der Realisierungskosten mit allen Mitteln anzustreben ist.“ Dabei handle es sich um eine wichtige Aussage, trotzdem wünsche die Grüne Fraktion eine konkretere Vorfinanzierung. Natürlich sei die Vorfinanzierung von verschiedenen Faktoren abhängig, und konkret werde es erst, wenn der Bund grünes Licht dazu gebe. Dann könne Luzern es aber ermöglichen, dass der Durchgangsbahnhof dank der Zinsen durch die Vorfinanzierung fünf Jahre früher umgesetzt und eröffnet werden könnte. Der erste Auftrag der VBK mache den Anfang, um klare Signale auszusenden. Noch besser wäre es aber, den Auftrag von Marcel Budmiger zu überweisen. Dann könnte der Kanton Luzern mit finanziellen Rückstellungen einen starken Beweis erbringen, wie wichtig ihm dieses Projekt sei. Es sei tatsächlich ein wichtiges Projekt, nicht nur für eine Veränderung im öV und für die Nutzerinnen und Nutzer. Der Durchgangsbahnhof entlaste die Strassen, ermögliche Luzern städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten, treibe die Wirtschaft an und lasse Luzern als Tourismusort attraktiv bleiben. Das seien doch positive Aussichten. Zudem sei auch der ökologische Aspekt nicht zu vernachlässigen. Zwar würden beim Bau massive Eingriffe in die Umwelt vorgenommen, doch auf die Dauer sei der Durchgangsbahnhof die schonendere Alternative, um die steigende Mobilität aufzufangen. Nicht nur, weil das Umsteigen gefördert werde, sondern weil die neue Infrastruktur weitgehend unter dem Boden geführt werde. Die Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt werde so während des Betriebs kleingehalten. Wenn der Kantonsrat den Kanton und die Stadt Luzern als Wohn-, Bildungs-, Wirtschafts- und Tourismusstandort vorwärtsbringen wolle, müsse er für den Durchgangsbahnhof einstehen und den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis nehmen. Auch wenn es noch eine gefühlte Ewigkeit daure, bis der Durchgangsbahnhof eröffnet werde, sie freue sich schon jetzt darauf.

Im Namen der GLP-Fraktion tritt Samuel Odermatt auf die Vorlage ein und spricht sich für eine zustimmende Kenntnisnahme aus. Der Planungsbericht zeige den Nutzen und die Notwendigkeit des Durchgangsbahnhofs Luzern auf. Er beleuchte zahlreiche Teilaspekte, angefangen bei den äusserst breiten Variantenstudien, den Mobilitätsentwicklungen und der Einbettung ins Agglomerationsprogramm. Er bekräftige auch den Willen des Regierungsrates, den Durchgangsbahnhof zu realisieren und vorzufinanzieren. Der Regierungsrat lege mit diesem Planungsbericht seine Überzeugung dar, dass der Durchgangsbahnhof das richtige Projekt sei, um den Knotenpunkt in Luzern weiterzuentwickeln. Jetzt liege es beim Kantonsrat, ein Zeichen für Bern zu setzen. Die GLP-Fraktion stehe zu 100 Prozent hinter dem Durchgangsbahnhof. Nur er könne die schienengebundenen Mobilitätsbedürfnisse des Kantons langfristig für die nächsten Generationen sicherstellen. Der Durchgangsbahnhof sei ein Befreiungsschlag für Stadt und Land. Er Sorge dafür, dass dieser Kantonsrat in den kommenden Jahrzehnten keine unlösbaren Verteilungskämpfe ausfechten müsse. Ohne Erweiterung der Kapazitäten werde es zwangsläufig zu Konfrontationen zwischen den Gebieten entlang der Y-Achse und entlang der Achsen der alten Berner-Linie, des Entlebachs und des Seetal führen. Genau diese Verteilungskämpfe solle der Durchgangsbahnhof verhindern. Des Weiteren würden die geringfügigen Zeitersparnisse Richtung Bern und Basel dazu führen, dass Luzern endlich zum Vollknoten im SBB-Netz werde. Es sei vielleicht für den einzelnen Bürger nicht immer nachvollziehbar, was ihm das jetzt bringen solle. Für die Weiterentwicklung der Verbindungen und der Anschlüsse im Gesamtbahnsystem Schweiz sei es aber eminent wichtig, und es führe dazu, dass Luzern nicht auf dem Abstellgleis lande. Denn es sei klar, dass die umständliche Einbettung des Knotens Luzern sich negativ auf die weitere Angebotsentwicklung in einem gesamtschweizerischen Kontext auswirke. Auch von den Zeitersparnissen in Richtung Zürich könne man durch den Bau des Durchgangsbahnhofs profitieren. Das Projekt gehe aber weit über den Verkehr hinaus; durch den Durchgangsbahnhof erhalte man freie Flächen an bester Lage. Als Nebeneffekt könnten an bester Lage hochverdichtet wertschöpfungsintensive Investitionen entstehen. Für die Stadt, als wichtigster Wirtschaftsmotor des Kantons, würden völlig neue Entwicklungsmöglichkeiten entstehen. Das alles sei ja schön und gut, es liege aber leider nicht am Kantonsrat, sondern an den nationalen Räten, dem Kanton Luzern diesen Entwicklungsschritt zu ermöglichen. Es sei deshalb wichtig, dass der Kantonsrat möglichst geschlossen hinter dem Durchgangsbahnhof stehe, um dem Regierungsrat und unseren nationalen Parlamentariern ein möglichst starkes Verhandlungs- und Lobbyingmandat zu erteilen. Er möchte deshalb an alle Kantonsräte appellieren, den Planungsbericht zu unterstützen. Man brauche hier etwas realistischen Optimismus und keinen Zweckpessimismus, der nur einen Scherbenhaufen als Alternative zu bieten habe. Denn man könne nicht mit vier verschiedenen Projekten nach Bern gehen, um zu verhandeln. Man müsse sich jetzt auf ein Projekt einigen, und die Mehrheit sei sich einig, gestützt vom Volk, das im Jahr 2009 einen Kredit von 20 Millionen Franken mit 75 Prozent Zustimmung gutgeheissen habe. Mit einer ablehnenden Kenntnisnahme wären auch jene 20 Millionen Franken des Vorprojekts für die Katz. Die GLP unterstütze eine zustimmende Kenntnisnahme.

Marcel Omlin sagt, die Weltwoche habe in ihrer Ausgabe Nr. 15/2014 einen Artikel über den Tiefbahnhof mit dem Titel „Milliardengrab am Vierwaldstättersee“ veröffentlicht. Der Stadtpräsident habe anlässlich einer Einweihung am Seetalplatz erklärt, Luzern Nord sei das Entwicklungszentrum von Luzern, obwohl es auf Emmer Boden liege. Deshalb solle man sich auch in diese Richtung entwickeln. Am neuen Seetalplatz würden bis zu 5000 Arbeits- und Wohnplätze entstehen. Der Bahnhof Luzern und das umliegende Gebiet seien heute bereits chronisch überlastet. Die SVP habe 2009 Ja zum Tiefbahnhof gesagt, nachdem im Rat drei ihrer Bemerkungen überwiesen worden seien. Die überwiesenen Bemerkungen hätten beim damaligen Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor kein grosses Gehör gefunden. Die Alternative des Bahndreiecks Luzern Nord-Emmenbrücke sei nicht seriös geprüft worden. Diverse Personen, die selber Projekte ausgearbeitet hätten, etwa die Familie Simmen, seien lapidar abgewiesen worden mit der Begründung, sie hätten keine Ahnung von Bahnplanung. Wie im Fraktionsvotum erklärt, wolle man im Gebiet um den Bahnhof 400 Parkplätze auflösen, obwohl bereits jetzt zu wenige Parkmöglichkeiten bestünden. Eine Alternative werde nicht aufgezeigt. Mit dem Durchgangsbahnhof bringe man täglich gerade einmal 13 zusätzliche Züge in den Bahnhof Luzern, und das für 2,5 Milliarden Franken. Der Bund werde nicht den By-

pass und den Durchgangsbahnhof finanzieren, dessen sollte man sich bewusst sein. Zudem verlange man hier im Rat eine Vorfinanzierung. Mit dem Konsolidierungsprogramm 2017 müssten in den nächsten drei Jahren jährlich 110 Millionen Franken eingespart werden. Wie wolle man hier eine Vorfinanzierung zustande bringen und auch noch die Schuldenbremse auflösen? Es würde sowohl die Spange Nord wie auch den Tiefbahnhof brauchen, man spiele aber beide gegeneinander aus. Das könne sich der Kanton Luzern aber nicht leisten. Die SVP habe immer darauf hingewiesen, dass es auch eine Alternative brauche. Man könne aber davon ausgehen, dass die eidgenössischen Räte 2018 den Durchgangsbahnhof ablehnen würden. Dann sei das Milliardengrab am Vierwaldstättersee Tatsache, im Moment wären es nur 20 Millionen Franken. Das Volk habe anlässlich der Abstimmung Ja zu 1,6 Milliarden Franken gesagt und nicht zu 2,5 Milliarden Franken. Er bitte deshalb, den Planungsbericht ablehnend zur Kenntnis zu nehmen, nur so komme der Kanton Luzern gestärkt aus dieser Situation heraus.

Michael Töngi findet, in Zürich Oerlikon und Altstätten boome es auch, trotzdem baue der Kanton einen neuen Bahnhof nicht dort, sondern in Zürich. Das gleiche gelte für Emmen. Für den Standort Luzern würden im Planungsbericht wichtige Gründe aufgeführt. Selbstverständlich sei es wichtig, ein starkes Zeichen nach Bern zu senden, denn Luzern brauche den Durchgangsbahnhof. Tatsache sei aber, dass Bundesbern in seinen Entscheiden immer stärker von Zahlen geleitet werde und nicht mehr von regionalpolitischen Überlegungen, wie es früher der Fall gewesen sei. Der Kanton Luzern müsse beweisen, dass die notwendigen Passagierzahlen für einen Durchgangsbahnhof erreicht würden, und das Kosten-Nutzen-Verhältnis müsse stimmen. Nur so habe man in Bern eine Chance. Deshalb müsse bereits jetzt in den öV investiert werden, und anlässlich des Konsolidierungsprogrammes 2017 dürften in diesem Bereich keine weiteren Einsparungen mehr vorgenommen werden. Die im Planungsbericht öV vorgesehenen Ausbauten müssten umgesetzt werden, um die notwendigen Passagierzahlen zu erreichen.

Im Namen des Regierungsrates bittet Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng den Rat, auf die Vorlage einzutreten und den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis zu nehmen. Eine gute Verkehrsanbindung sei der wichtigste Standortfaktor, entsprechende Studien würden dies immer wieder beweisen. Eine gute Verkehrsanbindung sei für die Gesellschaft von Nutzen, sei es im Wohn-, Bildungs-, Wirtschafts- oder Tourismusbereich. Die Zentralschweiz benötige sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene eine gute Verkehrsanbindung. Die heutige Infrastruktur reiche ins letzte Jahrhundert zurück und müsse entsprechend angepasst werden. Heute gehe es nicht um einen Ja- oder Nein-Beschluss, sondern mit dem Planungsbericht als politisches Mittel solle ein klares Zeichen gesetzt werden. Der Planungsbericht sei umfassend und objektiv. Das Projekt sei abgestützt und beruhe auf klaren strategischen Grundlagen. Der Kantonsrat habe zwei öV-Berichte zustimmend zur Kenntnis genommen und das Agglomerationsprogramm der ersten, zweiten und dritten Generation bearbeitet. Die Betriebskonzepte des Verkehrsverbundes habe man jeweils klar zur Kenntnis genommen. In allen Planungsgrundlagen sei der Durchgangsbahnhof erwähnt worden. Das Projekt sei politisch ebenfalls abgestützt. Er verweise dazu auf die entsprechende Volksabstimmung, die klar angenommen worden sei. Die Fabi-Vorlage sei ebenfalls klar angenommen worden. Die National- und Ständeräte hätten in Bern ein klares Zeichen gesetzt, indem sie die Lobbyarbeit des Kantons Luzern in Bern umgesetzt und unterstützt hätten. Die anderen Varianten würden immer wieder zur Sprache gebracht. Der Planungsbericht habe über 30 Varianten, die bereits im Vorprojekt behandelt worden seien, nochmals überprüft. Dabei habe es sich herausgestellt, dass es sich beim Durchgangsbahnhof um die beste Variante handle. Auch wenn in Luzern Nord die Entwicklung vorangehe, gebe es nach wie vor Luzern Ost und Süd. Man spreche hier über das Entwicklungspotenzial beim Bahnhof. Sowohl Touristen als auch Schüler würden das Zentrum besuchen, ein neuer Bahnhof im Norden komme dem nicht entgegen. Zudem wäre ein neuer Bahnhof im Norden mit nur vier Hektaren Fläche gar nicht mehr umsetzbar. Der Ausbau der Rotseespur wäre keine Lösung, da das Problem mit der Einfahrt Gütschtunnel immer noch bestehe. Nur durch eine Gleiserweiterung in einem Naturschutzgebiet am Rotsee wäre keine Kapazitätserhöhung möglich. Wenn die SVP-Fraktion den Planungsbericht ablehne, wolle sie offensichtlich keine Entwicklung beim öffentlichen Verkehr. Die Argumente der SVP seien dabei teilweise etwas aus der Luft gegriffen; so solle keine umfassende Analyse stattgefunden haben. Im Bericht

sei aber über 34 Varianten befunden worden. Es gebe keine bessere Lösung als den Durchgangsbahnhof, ausser man betreibe eine „Pflasterlipolitik“. Man würde dadurch aber nur unnötige Millionen ausgeben, statt den notwendigen Befreiungsschlag in die Zukunft zu machen. Zur Vorfinanzierung äussere er sich anlässlich der eingereichten Anträge. Marcel Omelin habe darauf verwiesen, dass das Volk nur zu 1,6 Milliarden Franken zugestimmt habe. Das Volk habe zu einem Planungskredit von 20 Millionen Franken Ja gesagt, und die Voraussetzungen hätten sich in der Zwischenzeit geändert. Auf die 400 wegfallenden Parkplätze sei ebenfalls verwiesen worden. Durch den Durchgangsbahnhof würden grosse Flächen für die Wirtschaft und für das Wohnen frei. Deshalb sollte auch noch Platz für 400 Parkplätze vorhanden sein. Er komme bei den Anträgen nochmals auf dieses Thema zurück. Das Jahr 2016 sei entscheidend, das Bundesamt für Verkehr stelle die parlamentarische Botschaft für den Ausbauschritt 2030 zusammen. Dieser Ausbauschritt gehe 2017 in die Vernehmlassung und werde 2018 vom Parlament behandelt. Es sei das Ziel des Kantons Luzern, den Durchgangsbahnhof in dieser Botschaft zu verankern. Die Planung selber sei beim Ausbauschritt 2025 bereits vermerkt, daran werde der Kanton Luzern festhalten. Wenn der Kanton Luzern in der Botschaft zum Ausbauschritt 2030 mit dem Durchgangsbahnhof erwähnt sei, könne über die Vorfinanzierung diskutiert werden. Beim Projekt Durchgangsbahnhof handle es sich um einen Quantensprung für den öffentlichen Verkehr für die ganze Zentralschweiz. Das Projekt sei das Rückgrat für die zukünftige räumliche, verkehrliche und wirtschaftliche Entwicklung der Zentralschweiz. Heute habe der Kantonsrat die grosse Chance, ein klares Signal an den Bund zu senden. Es sei wichtig, dass der Kanton Luzern im Ausbauschritt 2030 erwähnt werde.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

An dieser Stelle unterbricht der Rat die Beratung zum Entwurf des Kantonsratsbeschlusses über die Kenntnisnahme von der Projektierung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs und behandelt den zu diesem Geschäft traktandierten Vorstoss P 28.