



Kantonsrat

Sitzung vom: 25. Januar 2016, vormittags

Protokoll-Nr. 21

Nr. 21**Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme von der Projektierung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs (B 5). Detailberatung, zustimmende Kenntnisnahme, Schlussabstimmung**

Der Rat nimmt die unterbrochene Beratung zum Entwurf eines Kantonsratsbeschlusses über die Kenntnisnahme von der Projektierung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs wieder auf.

*Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern**Bemerkung*

Katharina Meile reicht folgende Bemerkung ein: „Der kontinuierliche Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird vorangetrieben, um die Kapazitätsengpässe bis zur Eröffnung des Durchgangsbahnhofs zu überbrücken.“ Immer mehr Leute würden das Schienennetz im Kanton Luzern täglich nutzen. In den nächsten 20 Jahren werde das allgemeine Verkehrsaufkommen zusätzlich um zirka 30 Prozent wachsen. Dieses Wachstum müsse durch den öV aufgefangen werden. Luzern solle als attraktiver Kanton nicht in einer Blechlawine untergehen. Die nötigen Investitionen in den öV würden deshalb von den wenigsten bestritten. Der Durchgangsbahnhof solle frühestens 2030 oder 2035 realisiert sein. Bis dahin seien praktische Investitionen notwendig. Was heute bereits machbar sei, solle ausgeführt werden. In der langfristigen Planung für den Durchgangsbahnhof brauche es auch verbindliche Zwischenschritte, um eine Planungssicherheit zu garantieren. Bereits heute bestehende Kapazitätsengpässe müssten beseitigt werden. Einerseits zeige der Kanton Luzern damit, dass es ihm wirklich ernst sei und er dazu bereit sei, seinen Teil für einen Durchgangsbahnhof zu übernehmen. Andererseits würden dadurch höhere Passagierzahlen generiert. Da diese Messgrösse einen klaren Einfluss auf den Entscheid des Bundes für oder gegen einen Durchgangsbahnhof ausübe, mache es Sinn, diese zu nutzen. Dadurch könne die Notwendigkeit des Durchgangsbahnhofs gerechtfertigt werden. Mit einem kontinuierlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs ermögliche man den Reisenden einen attraktiven Bahnhof Luzern mit den nötigen Kapazitäten. Das Umsteigen vom Auto auf den öV könne ebenfalls gefördert werden. Luzern könne sich weiterhin nur als attraktiver Standort vermarkten, wenn die Verkehrsprobleme gelöst würden. Der Kanton könne nicht einfach auf den Durchgangsbahnhof warten, sondern müsse in den öV investieren. Die Herausforderungen müssten laufend gelöst werden, nur so könne das Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof gelingen.

Im Namen der VBK erklärt der Kommissionspräsident Rolf Bossart, diese Bemerkung sei der VBK vorgelegen und mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt worden.

Marcel Budmiger unterstützt die Bemerkung. Vor 2030 werde der Durchgangsbahnhof nicht realisiert sein, Verkehrsprobleme würden aber schon heute bestehen. Insbesondere in der Stadt Luzern wäre die Lösung ein flächeneffizientes Fortbewegungsmittel, dazu gehöre der öV. Werde aber durch das Konsolidierungsprogramm 2017 beim öV weiter gespart, gefährde man damit auch den Durchgangsbahnhof. Unsere Vertreter in Bern würden aus regionalpolitischen Gründen für den Durchgangsbahnhof kämpfen. Bestimmen würden aber die Parlamentarier, welche nicht regionalpolitisch gebunden seien. Entscheidend seien dann objektive Kosten-Nutzen-Analysen und die Passagierzahlen. Mit einem unattraktiven öV-System werde der Kanton die benötigten Passagierzahlen eventuell nicht erreichen. Deshalb sei auch

die Umsetzung des öV-Berichts so wichtig. Es sollten keine negativen Signale nach Bern gesandt werden; mit der Überweisung der vorliegenden Bemerkung könne man dazu beitragen.

Im Namen des Regierungsrates lehnt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng die Bemerkung ab. Sowohl im Richtplan als auch im öV-Bericht sei festgehalten worden, dass der Mehrverkehr über den öV aufgefangen werden solle. Die Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf der Schiene sei Sache des Bundes. Die Regierung betrachte die Bemerkung deshalb als überflüssig.

Der Rat lehnt die Bemerkung von Katharina Meile mit 77 zu 27 Stimmen ab.

Titel und Ingress werden in der Detailberatung gemäss Entwurf des Regierungsrates angenommen.

Ziffer 1

Daniel Keller stellt den folgenden Antrag: „ablehnende Kenntnisnahme“. Wie bei seinem Eintretensvotum ausgeführt, würden für die SVP-Fraktion drei Gründe für eine ablehnende Kenntnisnahme sprechen. Aufgrund von fehlenden Mitteln im Rahmen von Fabi und wegen fehlender Mehrheiten in Bern sehe die Fraktion keine Möglichkeit, dass der Durchgangsbahnhof realisiert werden könne. Des Weiteren fehle ein Finanzierungskonzept. Durch die Streichung von 400 Parkplätzen mitten im Zentrum werde zudem der motorisierte Individualverkehr (MIV) benachteiligt. Zudem fehle eine alternative Lösung. Die Wahrscheinlichkeit sei gross, dass der Kanton Luzern in zwei Jahren mit leeren Händen dastehe. Die SVP-Fraktion werde den Planungsbericht deshalb grossmehrheitlich ablehnen.

Im Namen der VBK erklärt der Kommissionspräsident Rolf Bossart, dieser Antrag sei der VBK vorgelegen und mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt worden.

Katharina Meile findet, der Kanton Luzern stehe nicht mit leeren Händen da. Die notwendigen Vorarbeiten seien geleistet und verschiedene Projekte analysiert worden. Falls der Durchgangsbahnhof in Bern keine Mehrheit finde, könne auf diese Projekte zurückgegriffen werden. Zusätzliche Alternativlösungen würden den Durchgangsbahnhof nur schwächen. Sie bitte deshalb die SVP-Fraktion, den Planungsbericht ebenfalls zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrates lehnt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng den Antrag ab. Mit der Annahme dieses Antrags würde sich der Kanton von der viel diskutierten Verkehrspolitik verabschieden. Es würde auch ein Nein für die wirtschaftliche Entwicklung der Zentralschweiz bedeuten, Luzern trage aber auch eine Verantwortung für die umliegenden Kantone. Eine ablehnende Kenntnisnahme würde in Bezug auf den Ausbauschritt 2030 ein katastrophales Signal nach Bern senden. Die Vorfinanzierung sei kein Grund für eine ablehnende Kenntnisnahme, ebenso die wegfallenden Parkplätze am Bahnhof. Hier könnten entsprechende Lösungen gefunden werden.

Der Rat lehnt den Antrag von Daniel Keller mit 90 zu 17 Stimmen ab. Ziffer 1 wird somit gemäss Entwurf des Regierungsrates angenommen.

Ziffer 2 (neu)

Die VBK stellt den folgenden Antrag: „Der Regierungsrat wird beauftragt, mit einer kantonalen Vorfinanzierung der Planungs- und Bauarbeiten aktiv zur zeitlich vorgezogenen Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern beizutragen (Zeithorizont Inbetriebnahme 2030).“

Im Namen der VBK erklärt der Kommissionspräsident Rolf Bossart, er nehme zu allen drei von der VBK eingereichten Anträgen Stellung. Der Antrag 3 sei mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung überwiesen worden. Der Antrag 4 sei von der VBK mit 8 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen ebenfalls überwiesen worden. Dem Antrag 5 habe die VBK mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung zugestimmt.

Im Namen des Regierungsrates erklärt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng, dass eine Vorfinanzierung bei der Fabi-Vorlage bereits vorgesehen gewesen sei. Die Bundesversammlung habe erkannt, dass sie diese Möglichkeit schaffen müsse. Im Planungsbericht habe die Regierung ausgeführt, dass sie sich mit der Vorfinanzierung befasse; erste Gespräche dazu seien bereits vor zwei Jahren geführt worden. Die Regierung nehme diesen Antrag entgegen. Der Zeithorizont 2030 sei etwas zu optimistisch und nicht realistisch, weil erst 2018 in Bern über den Durchgangsbahnhof befunden werde. Danach rechne man mit einer Planungszeit von acht Jahren und für die Ausführung mit weiteren acht Jahren.

Der Rat stimmt dem Antrag der VBK mit 92 zu 16 Stimmen zu. Ziffer 2 lautet somit auf Antrag der VBK wie folgt: „Der Regierungsrat wird beauftragt, mit einer kantonalen Vorfinanzierung der Planungs- und Bauarbeiten aktiv zur zeitlich vorgezogenen Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern beizutragen (Zeithorizont Inbetriebnahme 2030).“

Ziffer 3 (neu)

Die VBK stellt den folgenden Antrag: „Der Regierungsrat wird beauftragt, geeignete Ersatzlösungen für die durch den künftigen Bau des Durchgangsbahnhofs wegfallende Parkierung und Güterversorgung zu planen und rechtzeitig zu realisieren, damit der Bahnhof, das KKL Luzern und weitere bahnhofsnahe Betriebe auch in Zukunft optimal erreichbar bleiben.“

Marcel Budmiger lehnt den Antrag im Namen der SP-Fraktion ab. Es handle sich um einen unnötigen Antrag; die Verwaltung werde sicher dafür besorgt sein, dass der Bahnhof, das KKL Luzern und die Universität trotz Baustelle erreichbar blieben. Marcel Omlin habe darauf hingewiesen, dass der Bahnhof Luzern und das umliegende Gebiet bereits heute chronisch überlastet seien. Ihrer Meinung nach wäre das Wegfallen dieser Parkplätze eher ein Teil der Lösung und nicht ein Problem. Andererseits sei es Aufgabe des Kantons, Parkhäuser in der Stadt zu bauen. Er frage sich aber, ob wirklich die Parkplätze das Wichtigste an einem öV-Knotenpunkt seien.

Im Namen des Regierungsrates erklärt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng, das Vorprojekt habe sich bereits mit der Verkehrslösung um den Bahnhof beschäftigt. Durch den Durchgangsbahnhof würden grosse Flächen für die Wirtschaft frei, dazu gehöre natürlich auch die Parkierung. Die Regierung nehme diese Bemerkung entgegen.

Der Rat stimmt dem Antrag der VBK mit 89 zu 20 Stimmen zu. Ziffer 3 lautet somit auf Antrag der VBK wie folgt: „Der Regierungsrat wird beauftragt, geeignete Ersatzlösungen für die durch den künftigen Bau des Durchgangsbahnhofs wegfallende Parkierung und Güterversorgung zu planen und rechtzeitig zu realisieren, damit der Bahnhof, das KKL Luzern und weitere bahnhofsnahe Betriebe auch in Zukunft optimal erreichbar bleiben.“

Ziffer 4 (neu)

Die VBK stellt den folgenden Antrag: „Der Regierungsrat wird beauftragt, sich beim UVEK bzw. BAV für die unverzügliche Fortsetzung der Planungsarbeiten (Auflageprojekt) einzusetzen.“

Im Namen des Regierungsrates erklärt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng, die Regierung setze sich beim BAV dafür ein, dass die Planungsarbeiten vorangetrieben würden.

Der Rat stimmt dem Antrag der VBK mit 91 zu 18 Stimmen zu. Ziffer 4 lautet somit auf Antrag der VBK wie folgt: „Der Regierungsrat wird beauftragt, sich beim UVEK bzw. BAV für die unverzügliche Fortsetzung der Planungsarbeiten (Auflageprojekt) einzusetzen.“

Ziffer 5 (neu)

Marcel Budmiger stellt den folgenden Antrag: „Der Regierungsrat schafft die Grundlagen für die Vorfinanzierung des Durchgangsbahnhofs mittels eines Fonds. Dieser wird jährlich mit einem noch zu bestimmenden Betrag gespiesen, welcher nicht der Schuldenbremse angerechnet wird.“ Die Stadt Luzern sei vorangegangen und habe einen Fonds geäufnet, um ihren Beitrag an den Durchgangsbahnhof leisten zu können. Die SP-Fraktion möchte, dass es der Kanton nicht bei reinen Absichtserklärungen belasse, sondern ebenfalls konkret handle, bis in Bern entschieden werde. Es sei bemängelt worden, dass der Kanton nicht so viel Geld für ein öV-Projekt ausgeben könne, wenn die Bevölkerung unter anderen Sparmassnahmen leide. Deshalb sollte der Durchgangsbahnhof nicht gegen andere wichtige Bereiche ausgespielt werden. Bleibe die Schuldenbremse so wie bis jetzt bestehen, mache es Sinn, die Vorfinanzierung ausserhalb dieses starren Finanzkorsetts aufzubauen. Es handle sich hier nicht um eine Investition für die nächsten vier Jahre, sondern für die nächsten vier Generationen. Man müsse aufhören, einzelne Bereiche oder Bevölkerungsgruppen gegeneinander auszuspielen, der Durchgangsbahnhof habe die gleiche Wichtigkeit wie ein gutes Bildungs- und Sozialwesen oder die Sicherheit.

Im Namen der VBK erklärt der Kommissionspräsident Rolf Bossart, eine solche Bemerkung sei der VBK nicht vorgelegen.

Im Namen des Regierungsrates lehnt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng den Antrag ab. Die Regierung und das Parlament hätten sich schon mehrmals gegen solche

Finanzierungslösungen ausgesprochen. Für eine Umgehung der Schuldenbremse wäre zudem eine Gesetzesänderung notwendig. Die Beiträge zur Vorfinanzierung würden von der Anzahl der zu verzinsenden Jahre abhängen. Man müsste auch wissen, welche Tranchen der Bund für die Realisierung bereitstellen könne. Im Moment gebe es zu viele Unsicherheiten, eine neue Beurteilung könne 2018 nach Verabschiedung der Vorlage zum Ausbauschritt 2030 vorgenommen werden. Es wäre nicht sinnvoll, nur für diesen Vorfinanzierungsfonds eine Gesetzesänderung bezüglich Schuldenbremse vorzunehmen.

Der Rat lehnt den Antrag von Marcel Budmiger mit 88 zu 21 Stimmen ab.

Die bisherige *Ziffer 2* wird neu zu *Ziffer 5* und in der Detailberatung gemäss Entwurf des Regierungsrates angenommen.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht Durchgangsbahnhof, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 93 zu 18 Stimmen zu. Damit nimmt er diesen Bericht zustimmend zur Kenntnis.