



Regierungsrat

Luzern, 12. Mai 2017

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 314

Nummer: A 314
Protokoll-Nr.: 529
Eröffnet: 27.03.2017 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Frey Monique und Mit. über die Aktivitäten des Regierungsrates, damit der Durchgangsbahnhof im nächsten Ausbauschnitt enthalten ist

Zu Frage 1: Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern wird mit einer aktiven und adäquaten Kommunikation unterstützt. Der Kanton Luzern übernimmt dabei die Leitung und informiert die Anspruchsgruppen über die wichtigsten Meilensteine. Die Bevölkerung soll die Notwendigkeit des Durchgangsbahnhofs kennen und über die wichtigsten Projektschritte informiert sein. Wer ist aktuell in der Kontaktgruppe Kommunikation vertreten, und welches sind die Meilensteine der Kommunikation bis Ende 2018?

In der vom Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) eingesetzten internen Projektgruppe «Durchgangsbahnhof» sind folgende Personen vertreten: Kommunikationsverantwortliche BUWD, Mobilitätskoordinator BUWD, Beauftragter Interessenvertretung Bund.

Im Rahmen der politischen Kommunikation zum Durchgangsbahnhof standen 2016/2017 insbesondere folgende externe Kommunikationsaktivitäten im Fokus:

- Komplette Überarbeitung und Aktualisierung der Projektseite durchgangsbahnhof.lu.ch,
- Erstellen eines umfassenden [Argumentariums](#) für den weiteren politischen Prozess und Zustellen dieses Argumentariums an verschiedene Stellen des Bundes (Bundesräte, eidg. Parlamentarierinnen und Parlamentarier, Bundesamt für Verkehr) und der Nachbarkantone,
- Publikation eines Online-Dossiers zum Durchgangsbahnhof auf dem lu-Portal – für den schnellen Überblick (lu.ch/top/durchgangsbahnhof),
- Durchführen des Mobilitätskongresses 2017 mit über 300 Teilnehmenden und kommunikative Verwertung aller Kongressinhalte (Podcasts, Präsentationen), u.a. derjenigen zum Durchgangsbahnhof (mobilitaetskongress.ch),
- Durchführen einer Mini-Expo zum Durchgangsbahnhof anlässlich des Mobilitätskongresses 2017 sowie
- diverse Medienbeiträge und -auftritte (siehe bspw. Tele-1-Interview mit Regierungsrat Robert Küng vom 23. März 2017: [Tele-1-Interview](#)).

Zurzeit laufen die Planungsarbeiten zum zweiten Mobilitätskongress 2018. Der Kongress, der im ersten Quartal 2018 stattfinden soll, ist fester Bestandteil des Kommunikationsplans zum Durchgangsbahnhof und stellt einen der nächsten kommunikativen Meilensteine dar.

Die Vernehmlassung zum Ausbauschnitt 2030/35 im Herbst/Winter 2017 ist für die Kommunikation nach aussen ebenfalls ein wichtiger Anlass und wird vom Kanton Luzern entsprechend kommunikativ begleitet. Die Basiskommunikation schliesslich wird sichergestellt über Online-Aktivitäten, eine proaktive Medienarbeit und regelmässige Präsentationen zum Durchgangsbahnhof.

Zu Frage 2: Der Informationsaustausch zwischen Bund und Kantonen sowie innerhalb der kantonalen Verwaltungen ist eine wichtige Grundlage für zielführende Massnahmen des Kantons. Sie wird durch die interne Projektgruppe, die Fachexperten und den Beauftragten Interessenvertretung Bund sichergestellt. Wie wird dieser Informationsaustausch aus Sicht des Regierungsrates bewertet? Wo sieht der Regierungsrat Verbesserungsmöglichkeiten? Wie will er diese erreichen?

In der Projektgruppe «Durchgangsbahnhof» (Kerngruppe) sind alle relevanten internen Akteurinnen und Akteure vertreten: Die Kommunikationsverantwortliche BUWD leitet und koordiniert die Kommunikation zum Durchgangsbahnhof, der Mobilitätskoordinator BUWD gewährleistet den Austausch mit der Fachebene (insbesondere Dienststellen vif und rawi, Verkehrsverbund Luzern), der Beauftragte Interessenvertretung Bund koordiniert die Aktivitäten Luzerns zum Durchgangsbahnhof auf Bundesebene und fördert den Austausch mit den Luzerner Bundesparlamentarier/innen.

Dank der Projektgruppe verläuft die verwaltungsinterne Kommunikation zum Durchgangsbahnhof institutionalisiert. Die Kerngruppe ist zudem an die Reporting-Prozesse des BUWD bzw. der Staatskanzlei angeschlossen, Vorbereitungs- und Follow-up-Arbeiten können so rasch und gezielt erledigt werden. Nicht zuletzt ist die Kerngruppe mit drei Personen bewusst schlank gehalten, um eine agile und effiziente Organisation zu ermöglichen.

Der Informationsaustausch mit dem Bund wird ergänzt durch die Aktivitäten der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) und deren Fachkommission. Als ZKöV-Sekretär fungiert der Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Luzern, der zugleich die Fachkommission leitet.

Unser Rat erachtet die Organisation des Informationsaustauschs sowohl zwischen Kanton und Bund als auch verwaltungsintern somit als richtig und zielführend.

Zu Frage 3: Der Regierungsrat wird beauftragt, mit einer kantonalen Vorfinanzierung der Planungs- und Bauarbeiten aktiv zur zeitlich vorgezogenen Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern beizutragen (Zeithorizont Inbetriebnahme 2030). Welche Ergebnisse kann der Regierungsrat bereits präsentieren?

Zunächst: Je nach Zeitpunkt des Planungsstarts dürfte der Durchgangsbahnhof nicht vor 2040 in Betrieb genommen werden. Die Planungsphase dauert rund zehn Jahre, die Bauphase weitere rund fünfzehn Jahre.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Bewertungsergebnisse zu den Projekten, die sich um den Ausbauschnitt 2030/35 bewerben, noch nicht kommuniziert. Nach wie vor unklar sind auch die Rahmenbedingungen für eine Vorfinanzierung einzelner Projekte durch die Kantone. Im Austausch mit dem BAV bzw. dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) setzen wir uns deshalb laufend dafür ein, dass der Bund die Voraussetzungen für eine Vorfinanzierung bis zum Start der Vernehmlassung im Herbst 2017 geklärt hat.

Ein gemeinsames Positionspapier aller Zentralschweizer Kantone verleiht dem Anliegen zusätzlich Gewicht. In dem Papier fordern die Zentralschweizer Bundesparlamentarier/innen und Kantonsregierungen vom Bund, dass

- die Planung des Durchgangsbahnhofs und des Zimmerberg-Basistunnels II unverzüglich aufgenommen wird (wie im genehmigten Ausbauschnitt 2025 vorgesehen),
- der Durchgangsbahnhof und der Zimmerberg-Basistunnel II als zu realisierende Vorhaben in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden, wobei
 - für den Durchgangsbahnhof mindestens eine etappierte Umsetzung in Betracht zu ziehen ist und
 - aufgrund der Überlast die vollständige Finanzierung des Zimmerberg-Basistunnels II vorzusehen ist,
- die Grundlagen für eine Vorfinanzierung der Projekte gemäss FABI-Botschaft geschaffen werden.

Mit einer Reihe von Vorstössen machten sich in der Herbstsession 2016 auch die Luzerner National- und Ständeräte für die Bahnentwicklung im Raum Luzern stark – darunter auch für eine kantonale Vorfinanzierung und eine sofortige Aufnahme der Planungsarbeiten. Anfang April 2017 bekräftigte ein Postulat der ständerätlichen Verkehrskommission diese Forderungen ([Postulat 17.3263](#)).

Das Engagement im Bundesparlament ist nicht zuletzt Resultat unseres intensiven Austauschs mit den Luzerner National- und Ständerätinnen und -räten.

Zu Frage 4: 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. Welche Ergebnisse kann der Regierungsrat bereits präsentieren?

Der aktuelle Planungsstand (Vorprojekt) ist im [Planungsbericht](#) zum Durchgangsbahnhof (B 5) vom 8. September 2015 festgehalten. Mit Blick auf die neue Verkehrsorganisation am Bahnhof Luzern sind darin u.a. folgende Elemente festgehalten:

- Neue Rampe für Anlieferung/Zufahrt Parking KKL zwischen Bahnhof und KKL sowie Aufhebung der bestehenden Ausfahrtsrampe Richtung See,
- Kreisel Frohburgstrasse als Wendemöglichkeit für Wegfahrt und Erschliessung Parking KKL und
- Velostation im Untergeschoss mit Zufahrt ab Bahnhofstrasse als Option.

Weiterführende Abklärungen sind zusammen mit der Planung des Ausführungsprojekts anzugehen (siehe Antwort zu Frage 3). Konkretere Ergebnisse zur Parkierung und Güterversorgung rund um den Durchgangsbahnhof liegen deshalb noch nicht vor.

Zu Frage 5: Der Regierungsrat wird beauftragt, sich beim UVEK bzw. BAV für die unverzügliche Fortsetzung der Planungsarbeiten (Auflageprojekt) einzusetzen. Welche Ergebnisse kann der Regierungsrat präsentieren?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 3.

Zu Frage 6: Im Rahmen der Debatte zum Planungsbericht Durchgangsbahnhof hat der Regierungsrat versichert, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs weiter vorangetrieben wird, um die Kapazitätsengpässe bis zur Eröffnung des Durchgangsbahnhofs zu überbrücken,

da sowohl im Richtplan als auch im öV-Bericht 2014–2017 festgehalten ist, dass der Mehrverkehr über den öV aufgefangen werden soll. Gibt es bereits Verkehrszahlen, die diese Aussage stützen?

Das Monitoring Gesamtverkehr Luzern misst jährlich an verschiedenen Kordongrenzen (Reussquerungen, Innenstadt, Stadt und Agglomeration) das Verkehrsaufkommen (siehe [Kennblatt 2016](#)). Die Kordongrenzen sind in einem 2013 erschienenen [Bericht zum Monitoring Gesamtverkehr](#) dargestellt (Seite 12, Abbildung 4). Im Juli 2017 erscheint ein zweiter Bericht zum Monitoring Gesamtverkehr (Lead: Stadt Luzern).

Im Weiteren publiziert der Verkehrsverbund Luzern in seinem Geschäftsbericht jährlich Daten zur öV-Nutzung. Informationen zur Entwicklung der Fahrgastzahlen bei Bus und Bahn finden sich im [Geschäftsbericht 2015](#) auf den Seiten 8 und 10ff. Der Geschäftsbericht erscheint jeweils im Juni.

Daten liefert auch Lustat – anhand der der fünfjährlich durchgeführten Schweizer Bevölkerungsbefragung – etwa im [Lustat-Focus](#) auf Seite 47 (Abbildung 6.5 zeigt die Entwicklung des Modalsplits). Die Daten aus der Befragung 2015 werden im Juni 2017 durch den Bund publiziert und im Anschluss von Lustat für den Kanton Luzern aufbereitet.

Die Zahlen zeigen, dass der öV-Anteil auf Stadtgebiet zunimmt, während er in der Agglomeration seit 2010 eher konstant geblieben ist (signifikante Verschiebungen zugunsten des öV gab es hier zwischen 2005 und 2010). Der Durchgangsbahnhof wird auf den Modalsplit jedoch einen entscheidenden Einfluss haben: Indem er das öV-Angebot ausbaut, die kantonalen Hauptentwicklungsachsen schnell und zuverlässig verbindet und den Bahnknoten Luzern national und international gut anbindet und er wird den öV-Anteil am Modalsplit weiter erhöhen. Im Weiteren zeigt der Entwurf des öV-Berichtes 2018–2021 für die Vernehmlassung auf, mit welchen bisherigen und auch geplanten Angebotsmassnahmen der Modalsplit weiter erhöht werden soll.

Zu Frage 7: In der Vernehmlassungsversion des öV-Berichtes 2018–2021 steht, dass der Durchgangsbahnhof Luzern im Ausbauschnitt 2030/35 als zu realisierendes Vorhaben enthalten sein muss, mindestens erste Projektetappen. Der Planungsbericht Durchgangsbahnhof im 2015 hat aber doch klar ausgeführt, dass nur ein Durchgangsbahnhof Sinn macht und der Tiefbahnhof ist aus der weiteren Planung verschwunden. Wieso rückt der Regierungsrat hier ohne Druck von einer vollständigen Realisierung des Durchgangsbahnhofs ab?

Die vollständige Realisierung des Durchgangsbahnhofs ist und bleibt das Ziel des Kantons Luzern. Erst die Durchmesserlinie bzw. die Verbindung der kantonalen Hauptentwicklungsachsen verkürzt die Fahrzeiten (insbesondere auf der Nord-Süd-Achse) und bringt – zusammen mit dem Zimmerberg-Basistunnel II – den langfristigen Nutzen des Ausbauprojekts.

Das Projekt Durchgangsbahnhof lässt sich aber in zwei Etappen realisieren: Die erste Etappe, die Tieferlegung der Geleise von Ebikon her, baut das Angebot aus und sorgt für eine Systematisierung der Anschlüsse. Die zweite Etappe, die Erstellung der Durchmesserlinie, verbindet die Achsen Basel/Bern–Luzern und Luzern–Zürich und verkürzt die Reisezeiten.

Um die Chancen zu erhöhen, dass der Durchgangsbahnhof im nächsten Ausbauschnitt (2030/35) berücksichtigt wird, fordert der Kanton Luzern zusammen mit den übrigen Zentralschweizer Kantonen allerdings, dass für den Durchgangsbahnhof nebst der vollständigen Realisierung allenfalls auch eine Etappierung geprüft wird (siehe auch Antwort zu Frage 3).