

Volkstimmabstimmung vom **29. November 2009**

- **A.** Vorfinanzierung des Vorprojektes
für einen **Tiefbahnhof Luzern**



- **B.** Beschaffung, Aufbau und Betrieb
des **Funknetzes Polycom**





Hörzeitschrift für lesebehinderte Bürgerinnen und Bürger

Für blinde, sehbehinderte oder sonst lesebehinderte Bürgerinnen und Bürger bietet der Kanton Luzern den Bericht des Regierungsrates zu den Abstimmungsvorlagen kostenlos als Hörzeitschrift an. Diese wird in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Bibliothek für Blinde und Sehbehinderte SBS im Daisy-Format produziert und auf einer CD verschickt. Bücher und Zeitschriften im Daisy-Format können auf speziellen Daisy-Playern, aber auch auf dem Computer oder auf allen MP3-fähigen CD-Playern abgespielt werden. Zusätzlich werden die Daisy-Dateien auf den Abstimmungsseiten des Kantons im Internet bereitgestellt: siehe www.lu.ch/download/sbs-daten/20091129.zip. Wenn Sie blind, sehbehindert oder lesebehindert sind und die Berichte des Regierungsrates an die Stimmberechtigten zu den Abstimmungsvorlagen in Zukunft als Daisy-Hörzeitschrift erhalten möchten, können Sie diese direkt bei der SBS abonnieren. Bitte melden Sie sich unter medienverlag@sbszh.ch oder 043 333 32 32.

A. Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern



Ein Tiefbahnhof unter dem bestehenden Bahnhof mit einer direkten Tunnelzufahrt ab Ebikon, unter Schlossberg und See hindurch, ist die zweckmässigste, günstigste und schnellste Lösung, um die akuten Kapazitätsprobleme im Bahnhof Luzern zu lösen. Kantonsrat und Regierungsrat wollen alles unternehmen, damit das Projekt in das Bahnprogramm 2030 des Bundes aufgenommen wird. Dazu bedarf es eines detaillierten Vorprojekts, wofür ein Kredit von 20 Millionen Franken erforderlich ist. Der Kantonsrat beschloss den Kredit mit 118 zu 0 Stimmen und unterstellte das Geschäft der Volksabstimmung.

Für eilige Leserinnen und Leser	6
Die Abstimmungsfrage.....	7
Bericht des Regierungsrates	8
Beschlüsse des Kantonsrates.....	12
Empfehlung des Regierungsrates.....	13
Abstimmungsvorlage.....	14

B. Beschaffung, Aufbau und Betrieb des **Funknetzes Polycom**



Auch im Kanton Luzern soll das digitale Funknetz Polycom beschafft und aufgebaut werden, für welches sich bereits 22 Kantone und der Bund entschieden haben. Mit Polycom können alle Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit im Kanton und in den Gemeinden (Polizei, Rettungsdienst, Zivilschutz, Feuerwehren u.a.) künftig problemlos miteinander kommunizieren und im Katastrophen- oder Notfall koordiniert geführt werden, auch über die Kantonsgrenzen hinweg. Das ist bei Verkehrsunfällen und Bränden wie auch bei Naturkatastrophen und Grossveranstaltungen von entscheidender Bedeutung. Das Funknetz Polycom kostet den Kanton und die Gemeinden netto rund 26,5 Millionen Franken in der Anschaffung und 1,4 Millionen Franken pro Jahr im Betrieb. Der Kantonsrat hat die Beschaffung mit 95 gegen 0 Stimmen beschlossen. Das Geschäft unterliegt obligatorisch der Volksabstimmung.

Für eilige Leserinnen und Leser	16
Die Abstimmungsfrage.....	17
Bericht des Regierungsrates	18
Beschlüsse des Kantonsrates.....	22
Empfehlung des Regierungsrates.....	22
Abstimmungsvorlage.....	23

→ **A.** Vorfinanzierung des Vorprojektes
für einen Tiefbahnhof Luzern



Für eilige Leserinnen und Leser

Täglich fahren im Bahnhof Luzern 850 Züge ein und aus. Dabei zwingen sich 670 Züge durch den zweispurigen Gütsch-Tunnel, der damit komplett ausgelastet ist. An der Kapazitätsgrenze sind auch das Gleisfeld des Bahnhofs und der Bahnhofraum. Hinzu kommt der einspurige Flaschenhals entlang des Rotsees, der ausgerechnet auf der wichtigen Linie Luzern–Zug–Zürich einen Angebotsausbau unmöglich macht.

Dieser völlig ausgelasteten Infrastruktur im Zufahrtsbereich zum Bahnhof Luzern, dem fünftgrössten Bahnhof der Schweiz, steht eine ausserordentlich grosse Steigerung der Nachfrage im Bahnverkehr gegenüber. Die SBB rechnen bis ins Jahr 2030 im Bahnhof Luzern mit 40 Prozent mehr Fahrgästen. Dabei wird die Linie Luzern–Zug–Zürich, die heute bereits die drittgrösste Passagierfrequenz der Schweiz hat, landesweit die grösste Steigerungsrate aufweisen.

Gestützt auf diese Prognosen haben die SBB die Varianten für die Bahnhofzufahrt in Luzern umfassend geprüft. Dabei hat sich ein Tiefbahnhof mit direkter Zufahrt ab Ebikon als die beste und günstigste Lösung erwiesen. Mit der neuen Zufahrt wird der Engpass am Rotsee eliminiert, und in Kombination mit dem Zimmerberg-Basistunnel II zwischen Baar-Litli und Thalwil können die dringend notwendigen Kapazitäten auf der Linie Luzern–Zug–Zürich bereitgestellt werden. Dank der neuen Zufahrt profitieren auch alle andern Korridore von frei werdenden Kapazitäten in der Einfahrt zum Bahnhof Luzern. Zudem schafft der Tiefbahnhof den dringend nötigen zusätzlichen Raum im Bahnhof Luzern und entlastet das heute bis an die Leistungsgrenze bean-

spruchte Gleisfeld. Schliesslich kann der Tiefbahnhof später zu einem Durchgangsbahnhof erweitert werden. Ein Tiefbahnhof Luzern ist nicht nur für Luzern bedeutungsvoll, sondern für die gesamte Zentralschweiz. Hinter dem Tiefbahnhof Luzern stehen neben Kanton und Stadt Luzern auch die SBB sowie die Kantone Ob- und Nidwalden.

Im nächsten Jahr werden der Bund und die eidgenössischen Räte unter der Bezeichnung «Bahn 2030» eine Vorlage für die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur in der Schweiz beschliessen. Es ist zwingend notwendig, dass der Tiefbahnhof Luzern in dieses Programm aufgenommen wird. Um in dieses Infrastrukturprogramm des Bundes aufgenommen zu werden, müssen alle wichtigen Grundlagen für den Tiefbahnhof Luzern vorliegen. Diese Grundlagen sollen in einem Vorprojekt erarbeitet werden, das durch den Kanton Luzern vorfinanziert wird.

Der Kantonsrat hat am 14. September für dieses Vorprojekt einen Sonderkredit von 20 Millionen Franken gesprochen. Die Abstimmung darüber fiel mit dem eindrücklichen Resultat von 118 zu 0 Stimmen so klar aus, dass Bundesbern gezeigt wird, wie wichtig dieser Tiefbahnhof für Luzern, aber auch für die ganze Zentralschweiz ist. Angesichts der Bedeutung des Vorhabens unterstellte der Kantonsrat seinen Beschluss von sich aus dem obligatorischen Referendum.

Die Abstimmungsfrage

Sehr geehrte Mitbürgerinnen
Sehr geehrte Mitbürger

Der Kantonsrat hat am 14. September 2009 mit Dekret einen Kredit von 20 Millionen Franken für die Vorfinanzierung eines Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern beschlossen. Er hat diesen Kredit in Anwendung von § 23 Unterabsatz d der Kantonsverfassung von sich aus dem obligatorischen Referendum unterstellt. Sie können deshalb am 29. November 2009 über die Vorlage abstimmen.

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie dem vom Kantonsrat am 14. September 2009 bewilligten Kredit von 20 Millionen Franken für die Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern zustimmen?

Wenn Sie die Vorlage annehmen wollen, antworten Sie auf die Frage mit Ja. Wollen Sie sie ablehnen, beantworten Sie die Frage mit Nein.

Zu dieser Abstimmungsvorlage unterbreiten wir Ihnen im Folgenden einen erläuternden Bericht und den Wortlaut des Dekrets (S. 14)



T I E F B A H N H O F L U Z

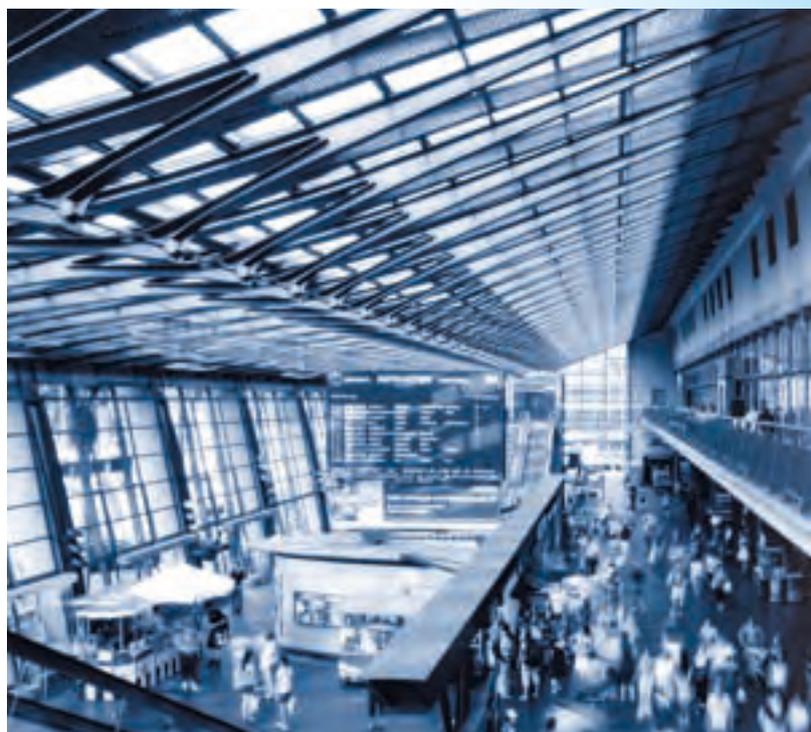
Bericht des Regierungsrates

Die Luzerner Verkehrspolitik

Mobilität und Erreichbarkeit zu gewährleisten, ist eine zentrale Aufgabe der Politik. Sichere und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen sind elementare Voraussetzungen für das individuelle Wohlbefinden und die wirtschaftliche Prosperität. Die Sicherung der Mobilität für Menschen und Güter ist ein erklärtes Ziel der Luzerner Verkehrspolitik. Der Raum Luzern und die Zentralschweiz müssen ins nationale und internationale Verkehrssystem eingebunden sein, und die Verkehrsinfrastrukturen sind so zu planen und zu realisieren, dass sie der Entwicklung von morgen genügen. Der Kanton Luzern setzt dabei auf Schiene und Strasse und tritt für eine nachhaltige Entwicklung ein, die zu geringeren Umweltbelastungen und höherer Lebensqualität führt. Die Luzerner Anstrengungen im Verkehrsbereich stützen sich auf die nationalen Bestrebungen ab und sind eingebunden in die Verkehrspolitik der Zentralschweizer Kantone. Zudem engagiert sich der Kanton Luzern im Rahmen der strategischen Zusammenarbeit im Metropolitanraum Zürich für optimale Verkehrsanbindungen, und die Stadt Luzern ist in gleichem Sinne in der Städte-Allianz Öffentlicher Verkehr Ost- und Zentralschweiz aktiv. Die Vorlage «Bahn 2030», die zurzeit vom Bund ausgearbeitet wird, wird den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen aufzeigen. Die akuten Luzerner und Zentralschweizer Verkehrsanliegen müssen in dieser für den Verkehr der Zukunft richtungsweisenden Vorlage berücksichtigt werden. Dazu zählt insbesondere eine wirksame Lösung für den Bahnhof Luzern, eine wichtige Drehscheibe im schweizerischen Bahnsystem.

Entscheide auf Bundesebene

In den bisherigen Planungen des Bundes ist der Bahnknoten Luzern zwar als Nadelöhr für die weitere Angebotsentwicklung im Fern- und Regionalverkehr erkannt worden, die Realisierung einer Lösung scheiterte bislang jedoch an den fehlenden finanziellen Mitteln. Zurzeit erarbeitet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) unter der Bezeichnung «Bahn 2030» eine Vorlage für die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur. Sie wird zwei Varianten mit unterschiedlich umfangreichen Ausbauvorhaben vorsehen und für die



künftige Ausgestaltung des schweizerischen Bahnverkehrs von zentraler Bedeutung sein. Das Projekt Tiefbahnhof Luzern kann nur realisiert werden, wenn es in der Vorlage «Bahn 2030» Aufnahme findet. Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit des Tiefbahnhofs Luzern für den regionalen und den nationalen Bahnverkehr sind deshalb überzeugend aufzuzeigen. Zu diesem Zweck soll ein Vorprojekt für den Tiefbahnhof Luzern erarbeitet werden.

Der Bahnhof Luzern

Prekäre Situation

Der Bahnhof Luzern wurde im Jahre 1896 am heutigen Standort eröffnet. Die Kapazität der Bahnhofanlage wie auch der Zufahrt wurde seither nur unwesentlich verändert. Heute ist der Bahnhof Luzern mit täglich über 60 000 Bahnreisenden der umsatzmässig fünftgrösste Bahnhof der Schweiz. In den Kopfbahnhof Luzern münden sechs wichtige Bahnlinien:

T I E F B A H N H O F L U Z E R

Bestehendes und künftiges Bahnangebot von und nach Luzern

Linien	Angebot 2009 (Zugspare pro Stunde)	Angebot 2030 (Zugspare pro Stunde)
Zürich–Zug–Luzern	5	8
Basel/Bern–Olten–Sursee–Luzern	6	8
Bern–Langnau–Luzern	3	3
Lenzburg–Emmenbrücke–Luzern	2	3
St. Gallen/Gotthard–Goldau–Luzern	3	4
Interlaken–Sarnen–Luzern, Engelberg–Stans–Luzern (Meterspur)	5	8

Die Tabelle zeigt das bestehende sowie das künftig notwendige Angebot auf den einzelnen Linien pro Stunde in beide Richtungen (Zugspare pro Stunde). Das Angebot 2030 basiert auf dem heutigen Planungsstand bei den SBB (Rahmenplan Luzern).

- Linie Zürich–Zug–Luzern
- Linie Basel/Bern–Olten–Sursee–Luzern
- Linie Bern–Langnau–Luzern
- Linie Lenzburg–Emmenbrücke–Luzern
- Linie St. Gallen/Gotthard–Goldau–Luzern
(via Küsnacht bzw. Rotkreuz)
- Linie Interlaken–Sarnen–Luzern bzw. Engelberg–Stans–Luzern (Meterspur)

Täglich fahren im Bahnhof Luzern 850 Züge ein und aus. Dabei zwingen sich 670 Züge durch den nur zweispurigen Gütsch-Tunnel. Diese Zufahrt ist komplett ausgelastet. Der Gütsch-Tunnel gehört mit seinen akuten Kapazitätsproblemen zu den anerkannten Engpässen im schweizerischen Schienennetz. Mit organisatorischen und technischen Massnahmen sind keine Optimierungen mehr möglich. An der Grenze des Fassungsvermögens stehen zudem das Gleisfeld im Bahnhof Luzern und der Bahnhofraum. Hinzu kommt der Flaschenhals am Rotsee. Dieser einspurige Streckenabschnitt blockiert einen Angebotsausbau auf der wichtigen Linie Luzern–Zug–Zürich.

40 Prozent Zunahme erwartet

Der völlig ausgelasteten Infrastruktur im Zufahrtsbereich des Bahnhofs Luzern steht eine ausserordentlich grosse Steigerung der Nachfrage im Bahnverkehr gegenüber. Die SBB rechnen bis ins Jahr 2030 mit 40 Prozent mehr Fahrgästen im Bahnhof Luzern. Die Linie Luzern–Zug–Zürich mit der bereits schweizweit drittgrössten Passagierfrequenz weist die landesweit höchste Steigerungsquote auf. Der Bund hat wiederholt den Handlungsbedarf bestätigt, so auch 2006 im Sachplan Verkehr, wo der Sicherstellung der Funktionalität des Schienennetzes im Raum Luzern sehr hohe Priorität eingeräumt wird. Von einer raschen Lösung sah der Bund aber bislang wegen der zu erwartenden hohen Kosten ab.



Der Tiefbahnhof Luzern

Umfassende Prüfung

Die SBB haben, gestützt auf die neusten Nachfrageprognosen, die Varianten für die Bahnhofzufahrt umfassend geprüft. Dabei erwies sich ein Tiefbahnhof mit direkter Zufahrt ab Ebikon als die beste Ausbauvariante, um sämtliche bestehenden Engpässe zu beheben. Andere Varianten wie ein zweites Gleis entlang dem Rotsee oder ein zweites Gleis entlang dem Rotsee mit Verbindungsschleife Richtung Emmenbrücke böten zu wenig Ausbaumöglichkeiten und würden deshalb zusätzliche kostspielige Ausbauten bei der Zufahrt zum Bahnhof Luzern erfordern. Ein zusätzlicher Doppelspurtunnel entlang dem Rotsee bis zum Bahnhof Luzern brächte im Vergleich zum Tiefbahnhof keine Fahrzeiteinsparung. Die Arbeiten würden zudem länger dauern, wären teurer und könnten nicht ohne erhebliche

Angebotseinschränkungen vorgenommen werden. Weiter würde wegen des grösseren Platzbedarfs die gesamte Bahnhofhalle mit Perrons für Normalspurzüge beansprucht. Für die Züge der meterspurigen Zentralbahn wäre andersorts ein neuer Endbahnhof zu bauen.

Das Projekt

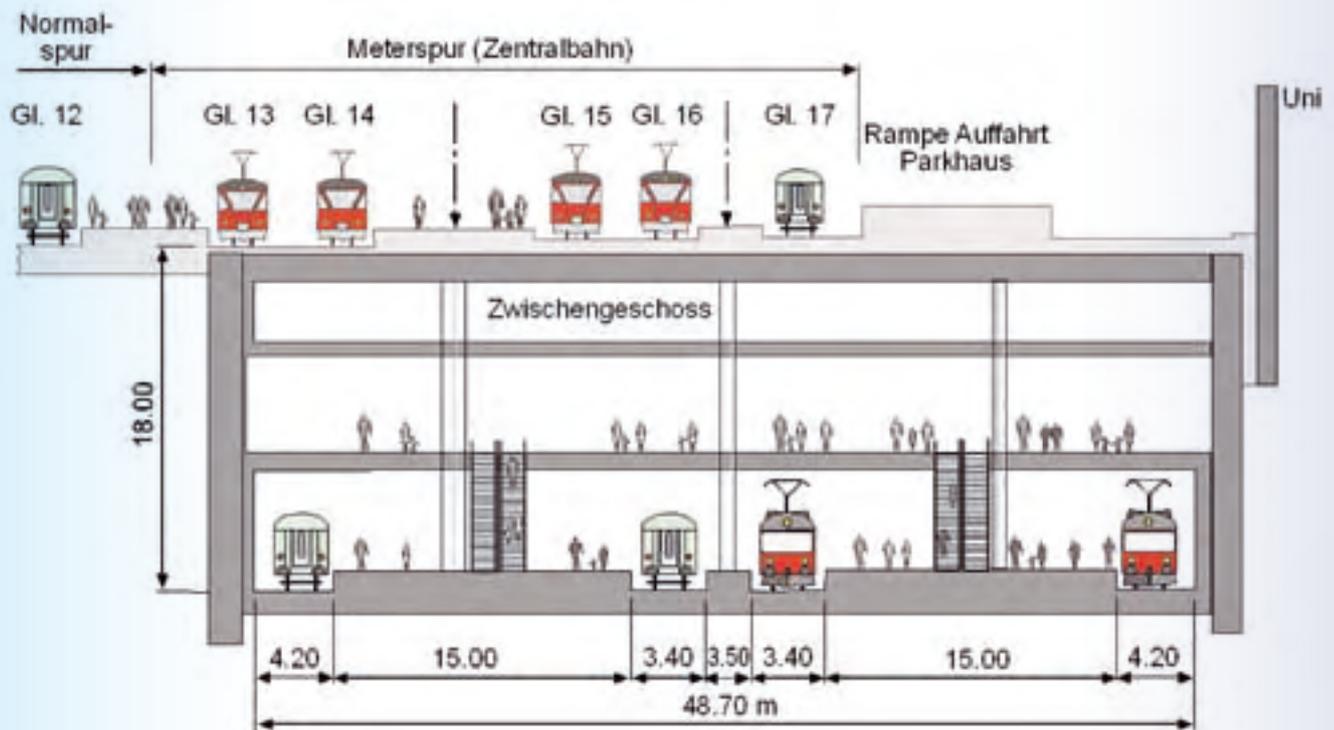
Das Projekt Tiefbahnhof Luzern besteht aus einer neuen, unterirdischen Bahnlinie zwischen Ebikon und Luzern sowie einem neuen Tiefbahnhof, der unter die bestehenden Perrons des Bahnhofs Luzern zu liegen kommt. Die neue Bahnstrecke schliesst zwischen Rotsee und Ebikon an die bestehende Linie Zürich–Zug–Luzern an, unterquert in einem zweispurigen Tunnel das Luzerner Stadtgebiet und das Seebecken auf einer Länge von 3,5 Kilometern und mündet direkt in den neuen Tiefbahnhof. Der Tiefbahnhof wird als Kopfbahnhof mit vier Gleisen für die Zu- und Wegfahrt Richtung See ausgestaltet. Ein zusätzliches Geschoss ist für den Dienstleistungsbereich vorgesehen. Laut ersten groben Schätzungen belaufen sich die Kosten des Projektes auf deutlich mehr als eine Milliarde Franken.

Zweckmässigste und günstigste Lösung

Der Tiefbahnhof hat sich in der Evaluation der SBB als zweckmässigste und günstigste Lösung erwiesen. Mit der neuen Zufahrt wird der Engpass am Rotsee eliminiert, und in Kombination mit dem Zimmerberg-Basistunnel II zwischen Baar-Litti und Thalwil können die dringlich notwendigen Kapazitäten auf der Linie Luzern–Zug–Zürich bereitgestellt werden. Dank der neuen Zufahrt profitieren auch alle andern Korridore von frei werdenden Kapazitäten in der Einfahrt zum Bahnhof Luzern. Zudem schafft der Tiefbahnhof den dringend nötigen zusätzlichen Raum im Bahnhof Luzern und entlastet das heute bis an die Leistungsgrenze beanspruchte Gleisfeld. Der Tiefbahnhof ermöglicht somit die angestrebte Verdichtung des Angebots im nationalen und im regionalen Bahnverkehr und schafft die Voraussetzungen für optimale Anschlüsse und Fahrplanstabilität.

Mit dem Bau des Tiefbahnhofs können nicht nur die bestehenden Engpässe beseitigt werden, es erübrigen sich auch grössere Massnahmen an anderen Stellen. Alle andern Ausbauvarianten würden umfangreichere Arbeiten am Schienennetz erfordern, die gesamthaft über zwei Milliarden Franken kosten würden.

T I E F B A H N H O F L U Z E R N



Weiterentwicklung zum Durchgangsbahnhof

Im Unterschied zu anderen Ausbauvarianten schafft der Tiefbahnhof auch die Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung des Bahnhofs zum Durchgangsbahnhof. Mit dem Durchgangsbahnhof kann das Fahrplanangebot zusätzlich gesteigert werden, und es entstehen interessante Möglichkeiten von Durchmesserbeziehungen im Fern- und im Regionalverkehr. Der dank des Durchgangsbahnhofs mögliche weitere Leistungsausbau wird nach den Berechnungen der SBB jedoch nicht vor 2050 benötigt. Angesichts der Mehrkosten eines Durchgangsbahnhofs von mehreren hundert Millionen Franken ist es deshalb sinnvoll, diesen erst in einer zweiten Etappe zu realisieren. Dies ist insbesondere auch in Anbetracht der zahlreichen schweizweit vorliegenden Bahninfrastrukturbegehren und der begrenzten Bundesmittel angezeigt. Die Beschränkung auf ein Projekt mit nachgewiesener Notwendigkeit und Dringlichkeit erhöht die Chance, in der Vorlage «Bahn 2030» des Bundes berücksichtigt zu werden. Im Rahmen der Vorprojektierung des Tiefbahnhofs wird die Realisierung eines Durchgangsbahnhofs jedoch bereits abgeklärt.

Das Vorprojekt

Ziel des Vorprojektes ist es, die Bestvariante mit allen wichtigen Angaben vorzulegen. Dazu zählen Linienführung, Zugang zur Bahn mit den relevanten Kundenströmen, Abklärungen des Seegrundes und der Grundwassersituation im Bahnhofgebiet, Auswirkungen der Bauabläufe im Bahnhofgebiet, eine Analyse der Bauabläufe und Baustelleneerschliessungen sowie eine Darstellung der Kosten mit einer Genauigkeit von +/- 20 Prozent. Im Rahmen dieser Projektphase werden auch vorliegende Ideen aus Alternativprojekten und Studien geprüft.

Finanzielle Leistungen des Kantons Luzern

Der Bau und die Finanzierung des Tiefbahnhofs Luzern sind grundsätzlich Aufgabe des Bundes und der SBB. Damit die in dieser wichtigen Phase notwendigen Schritte sofort eingeleitet werden können, will der Kanton Luzern die Vorprojektierungsarbeiten mit 20 Millionen Franken vorfinanzieren. Diese Mittel werden später in die Gesamtkosten einfließen, die von Bund, Kantonen und Gemein-

den zu leisten sein werden. Regierungsrat und Kantonsrat erachten es für die Realisierung des Tiefbahnhofs als unumgänglich, dass die betroffenen Kantone und Gemeinden ihren Anteil an die Finanzierung leisten. Nimmt man die Vereinbarung des Bundes mit dem Kanton Zürich und den SBB über die Finanzierung der Durchmesserlinie Zürich als Grundlage, werden der Kanton Luzern und seine Partner bis zu einem Drittel der deutlich über eine Milliarde Franken geschätzten Kosten des Tiefbahnhofs Luzern zu tragen haben. Für den Kanton Luzern wird zu diesem Zweck ein Spezialgesetz ausgearbeitet, das eine besondere Bilanzierung und besondere Abzahlungsfristen enthalten wird, die Kanton und 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 die nächsten Generationen den Tiefbahnhof mitfinanzieren. Die Luzerner Stimmberechtigten werden über den Beitrag des Kantons an die Baukosten des Tiefbahnhofs in einer weiteren Volksabstimmung befinden können.

Ein Signal des Luzernervolkes

Bei einer Ausgabenhöhe von 20 Millionen Franken wäre der Sonderkredit für die Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern den Stimmberechtigten an sich nur auf Verlangen (fakultatives Referendum) vorzulegen. Regierungsrat und Kantonsrat haben jedoch in Anbetracht der grossen Bedeutung, die der Tiefbahnhof auch für die kommenden Generationen haben wird, beschlossen, den Kredit von sich aus der Volksabstimmung zu unterstellen. Das Abstimmungsergebnis wird dem Bund aufzeigen, wie stark der Tiefbahnhof Luzern von der Luzerner Bevölkerung mitgetragen wird. Das Resultat wird folglich bei der Erarbeitung der Vorlage «Bahn 2030» auf Bundesebene eine wesentliche Rolle spielen.

Zeitplan

Die Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern hängt von mehreren Entscheiden auf Bundes- und Kantonsebene ab:

- November 2009: Volksabstimmung im Kanton Luzern über den Sonderkredit von 20 Millionen Franken für die Vorfinanzierung des Vorprojektes
- 2009/2010: Erarbeitung des Vorprojektes, Phase 1
- Ende 2010: der Bundesrat unterbreitet die Vorlage «Bahn 2030» den eidgenössischen Räten



- 2011: die eidgenössischen Räte behandeln die Vorlage «Bahn 2030»
- 2011/2015: Fortsetzung von Planung und Projektierung
- 2012: nationale Abstimmung über die Vorlage «Bahn 2030»
- 2015: kantonale und städtische Abstimmung über den Tiefbahnhof Luzern
- 2016: Baubeginn

Beschlüsse des Kantonsrates

Der Kantonsrat hat das Dekret über den Sonderkredit für die Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern an einer Sondersitzung am 14. September 2009 beraten. Eine Sondersitzung gab es im Kanton Luzern seit vielen Jahren nicht mehr. Der Kantonsrat wollte damit zum Ausdruck bringen, wie wichtig das Geschäft für den Kanton Luzern ist. Es sollte damit gegenüber dem Bund auch ein deutliches Zeichen gesetzt werden, dass der Tiefbahnhof für Luzern und für die ganze Zentralschweiz von zentraler Bedeutung ist. Verdeutlicht wurde das Signal gegenüber dem Bund und den anderen Kantonen noch dadurch, dass der Kantonsrat die Abstimmung über das Dekret in aller Öffentlichkeit in der Bahnhofshalle durchführte, sowie mit dem Ergebnis dieser Abstimmung, das mit 118 gegen 0 Stimmen eindeutiger nicht hätte ausfallen können.

T I E F B A H N H O F L U Z E R N



In der Debatte war der Tiefbahnhof von keiner Seite bestritten. Alle Fraktionen stellten sich hinter das Projekt. Unkritisch wurde die Vorlage aber nicht diskutiert. Zu reden gab insbesondere die Finanzierung des Projekts, das weit über eine Milliarde Franken kosten wird. Dabei hatte man aber Verständnis dafür, dass zum jetzigen Zeitpunkt die Kosten noch nicht genau beziffert werden können, und auch dafür, dass es noch zu früh ist, über den Verteilschlüssel in der Finanzierung konkrete Aussagen zu machen. Der unter den Partnern auszuhandelnde Verteilschlüssel wird in einem speziell zu schaffenden Gesetz festgeschrieben werden. Es ist aus heutiger Sicht davon auszugehen, dass sich Kantone und Gemeinden an den Kosten des Tiefbahnhofs Luzern möglicherweise mit bis zu einem Drittel werden beteiligen müssen.

Zum Inhalt des Projektes wurden aus den Fraktionen verschiedene – zum Teil ähnlich lautende – Anträge formuliert und diskutiert. Der Kantonsrat einigte sich schliesslich darauf, das Dekret mit zwei Ergänzungen zu versehen: Zum einen wird der Regierungsrat beauftragt, in die Vorprojektphase auch vorliegende Ideen aus Alternativprojekten und Studien einzubeziehen. Zum anderen sollen in diesem Vorprojekt auch bereits Vorabklärungen für eine durchgehende Linienführung getroffen werden mit dem Ziel, in einer späteren Phase den Tiefbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof zu erweitern.

In Anbetracht der Bedeutung des Vorhabens «Tiefbahnhof» für Luzern und die Zentralschweiz und angesichts der zu erwartenden Kosten, die auch spätere Generationen noch werden mittragen müssen, beschloss der Kantonsrat, den Kredit von 20 Millionen Franken für das Vorprojekt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern des Kantons zur Abstimmung zu unterbreiten. Der Kantonsrat verspricht sich davon, dass aus Luzern ein weiteres starkes Signal an die Bundesbehörden gesandt werden kann, damit der Tiefbahnhof in die Infrastrukturplanung «Bahn 2030» aufgenommen wird.

Empfehlung des Regierungsrates

Der Tiefbahnhof Luzern ist die zweckmässigste, günstigste und schnellste Lösung, um die akuten Kapazitätsprobleme im Bahnhof Luzern und in seinem Zufahrtsbereich zu lösen. Nur der Tiefbahnhof führt rechtzeitig zu einer nachhaltigen Qualitätsverbesserung im nationalen und regionalen Schienenverkehr und ermöglicht insbesondere für die Linie Luzern–Zug–Zürich, eine der nachfragestärksten Verbindungen der Schweiz, den dringend erforderlichen Ausbau des Fahrplanangebots. Mit der Vorprojektierung können die Grundlagen erarbeitet werden, die dem Bund und dem Bundesparlament die Notwendigkeit und die Zweckmässigkeit des Projektes aufzeigen. Mit der Volksabstimmung über den Kredit zur Vorfinanzierung des Vorprojektes erhalten die Luzernerinnen und Luzerner Gelegenheit, zu diesem für die Zukunft unseres Verkehrssystems bedeutenden Vorhaben frühzeitig Stellung zu nehmen. Mit einer klaren Zustimmung in der Volksabstimmung kann ein weiteres deutliches Signal an den Bund und an das Bundesparlament gesandt werden. In Übereinstimmung mit dem Kantonsrat, der die Vorlage mit 118 zu 0 Stimmen beschlossen hat, empfehlen wir Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, dem Kredit von 20 Millionen Franken für die Vorfinanzierung des Vorprojektes für einen Tiefbahnhof Luzern zuzustimmen und die Abstimmungsfrage mit Ja zu beantworten.

Luzern, 29. September 2009

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

Abstimmungsvorlage

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

vom 14. September 2009

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. Der Regierungsrat wird damit beauftragt, die Prüfung der vorliegenden Ideen aus Alternativprojekten oder Studien ebenfalls in die Projektphase miteinzubeziehen.
3. Das Vorprojekt umfasst ebenfalls die Abklärung einer durchgehenden Linienführung (Durchgangsbahnhof).
4. Das Dekret unterliegt der Volksabstimmung.

Luzern, 14. September 2009

Im Namen des Kantonsrates
Der Präsident: Adrian Borgula
Der Staatsschreiber: Markus Hodel

→ **B.** Beschaffung, Aufbau und Betrieb
des **Funknetzes Polycom**



Für eilige **Leserinnen und Leser**

Der Kantonsrat hat am 15. September 2009 beschlossen, für den Kanton Luzern das Funknetz Polycom zu beschaffen und aufzubauen. Das Funknetz soll in Zukunft sämtlichen Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit im Kanton und in den Gemeinden zur Verfügung stehen, namentlich der Polizei, dem Rettungsdienst des Luzerner Kantospitals, dem Zivilschutz, den Feuerwehren, dem Strasseninspektorat und dem kantonalen Führungsstab. Das digitale Funknetz Polycom erlaubt es, dass alle Organisationen jederzeit miteinander kommunizieren können, und zwar abhörsicher, nahezu flächendeckend, individuell oder in situationsbezogenen Gesprächsgruppen. Weil bereits 22 Kantone ebenfalls Polycom aufgebaut oder dessen Aufbau beschlossen haben (darunter 4 von 6 Luzerner Nachbarkantonen), ist künftig auch die Kommunikation bei Nofällen im Grenzgebiet viel besser gewährleistet. Heute ist das Funknetz des Rettungsdienstes (144) komplett veraltet und nicht einmal mit den Funknetzen in seinem Einsatzraum Zentralschweiz voll abgestimmt. Die Funknetze der Kantonspolizei, der Stadtpolizei und des Strasseninspektorats müssten mangels Ersatzteilen bald abgelöst werden. Nur mit Glück konnte das Hochwasser im Sommer 2005 von den Behörden und Organisationen des Kantons ohne übergreifendes Kommunikationssystem bewältigt werden. Für die Bewältigung eines solchen Grossereignisses ist ein Funksystem notwendig, mit dem alle betroffenen Organisationen (einschliesslich ausserkantonale) erreicht und koordiniert werden können. Der Bund unterstützt den Aufbau des

gemeinsamen Sicherheitsfunknetzes Polycom in der Schweiz und setzt dieses auch beim Grenzwachtkorps ein.

Um das Funknetz Polycom im Kanton Luzern aufzubauen, müssen an 28 Standorten Basisstationen errichtet werden. Daneben werden rund 1200 Handfunkgeräte, 200 Mobilfunkgeräte und 150 Fixgeräte angeschafft. Das neue System verursacht weniger Abstrahlung als die bisherigen alten Systeme mit 9 Basisstationen.

Die gesamten Investitionskosten betragen rund 41,5 Millionen Franken. Der Bund beteiligt sich daran mit rund 15 Millionen Franken. Es verbleiben dem Kanton Luzern also Investitionskosten von rund 26,5 Millionen Franken. Es ist mit Betriebskosten von rund 1,4 Millionen Franken pro Jahr zu rechnen (heute rund Fr. 800 000.-). Die einzelnen Behörden und Organisationen des Kantons und der Gemeinden werden einen Anteil an den Investitions- und Betriebskosten übernehmen müssen. Rund 70 Prozent der Betriebskosten verbleiben aber bei der vereinigten Luzerner Polizei.

Der Kantonsrat beschloss die Anschaffung und den Aufbau des Polycom-Netzes einstimmig mit 95 zu 0 Stimmen.

Die Abstimmungsfrage

Sehr geehrte Mitbürgerinnen
Sehr geehrte Mitbürger

Der Kantonsrat hat am 15. September 2009 mit Dekret einen Kredit von 54,792 Millionen Franken für Beschaffung, Aufbau und Betrieb des Funknetzes Polycom für sämtliche Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit des Kantons Luzern bewilligt. Netto beträgt der Aufwand für den Kanton rund 26,5 Millionen Franken für Investitionen und rund 1,4 Millionen Franken für Betriebskosten pro Jahr. Das Dekret unterliegt gemäss § 23 Unterabsatz b der Kantonsverfassung der Volksabstimmung. Sie können deshalb am 29. November 2009 über die Vorlage abstimmen.

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie dem vom Kantonsrat am 15. September 2009 bewilligten Kredit von 54,792 Millionen Franken für Beschaffung, Aufbau und Betrieb des Funknetzes Polycom zustimmen?

Wenn Sie die Vorlage annehmen wollen, antworten Sie auf die Frage mit Ja. Wollen Sie sie ablehnen, beantworten Sie die Frage mit Nein.

Zu dieser Abstimmungsvorlage unterbreiten wir Ihnen im Folgenden einen erläuternden Bericht und den Wortlaut des Dekrets (S. 23).



Bericht **des Regierungsrates**



Kommunikation bei Unfällen, Katastrophen und Grossveranstaltungen

Ausgangslage

Bei der Bewältigung von Unfällen, Grossveranstaltungen und Naturereignissen gleich welcher Grösse durch die Schaden- oder Rettungsdienste ist die Kommunikation entscheidend. In den meisten Fällen sind mehrere Organisationen im Einsatz. So sind beispielsweise bei einem Brand – und sei er noch so klein – meist die Feuerwehr und der Rettungsdienst des Luzerner Kantonsospitals (Notruf 144) oder die Feuerwehr und die Polizei auf dem Platz. Bei grossen Ereignissen kommen zusätzliche Organisationen hinzu, oder es sind mehrere Feuerwehren, verschiedene Polizeidienste oder der Zivilschutz beteiligt. Zur optimalen Bewältigung eines Ereignisses ist die Koordination dieser Einsatzkräfte entscheidend. Die Kooperation der Sicherheitsorganisationen geht mit deren grösserer Mobilität einher. Mobilität ist immer mehr gefordert und für die Bewältigung von Katastrophen und Notsituationen von grosser Bedeutung. Immer mehr Ereignisse betreffen mehr als eine Gemeinde oder wirken sich über die Kantons- grenzen hinaus aus. Es ist dann nicht mehr nur die Koordination und Kommunikation zwischen den Blaulichtorganisationen erforderlich, sondern zusätzlich die Koordination zwischen Kantonen oder Gemeinden.

Die Grossräumigkeit von Ereignissen und die Mobilität der beteiligten Dienste haben ein steigendes Bedürfnis nach Kommunikation zur Folge. Dieses kann mit dem Funksystem Polycom umfassend abgedeckt werden.

Die Einführung des Funksystems Polycom ist in 22 Kantonen bereits beschlossen worden, in der Hälfte davon ist es auch schon in Betrieb. Mit diesem Funksystem kann sowohl innerhalb des Kantons als auch mit Organisationen anderer Kantone problemlos kommuniziert und die Koordination unter allen Beteiligten stark verbessert werden.

Situation im Kanton Luzern

Im Kanton Luzern funktioniert heute die Kommunikation unter den Blaulichtorganisationen (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst 144) sowie mit Strasseninspektorat, Zivilschutz und anderen Organisationen bei der Bewältigung von Unfällen und Notlagen nicht reibungslos. Die meisten im Betrieb stehenden Kommunikationssysteme im Kanton Luzern sind noch analoger Art und damit von Dritten abhörbar. Deshalb ist auch der Datenschutz nicht gewährleistet. Beim Rettungsdienst 144 muss das Funksystem dringend ersetzt werden, weil es völlig veraltet ist und nicht im ganzen Kanton die Erreichbarkeit gewährleistet. Beim Funksystem der Kantonspolizei, der Stadtpolizei und des Strasseninspektorats (Dienststelle Verkehr und Infrastruktur) sind Ersatzteile nur noch bis 2012/2013 garantiert. Danach könnten Probleme entstehen; zumindest dürfte der Aufwand für den Weiterbetrieb der Anlage sehr viel teurer werden (Einzelanfertigungen und Beschaffung von Einzelteilen). Die im Kanton Luzern in Betrieb stehenden Funksysteme müssen also bald abgelöst werden.

Beim Unwetter mit Hochwasser im Sommer 2005 hat sich einmal mehr gezeigt, wie wichtig, ja existenziell eine

ununterbrochene Kommunikation zwischen den im Einsatz stehenden Organisationen ist. Der Kanton kam damals mit einem blauen Auge davon, weil glücklicherweise jeweils entweder das Natel- oder das Festnetz funktioniert hat. Bereits zur Bewältigung eines sogenannten «grösseren Ereignisses», also noch keiner Katastrophe, ist es dringend erforderlich, dass im Kanton ein Funksystem existiert, über welches alle Partner jederzeit und unterbrechungsfrei miteinander kommunizieren können.

Was ist Polycom?

Zweck und Ausgestaltung

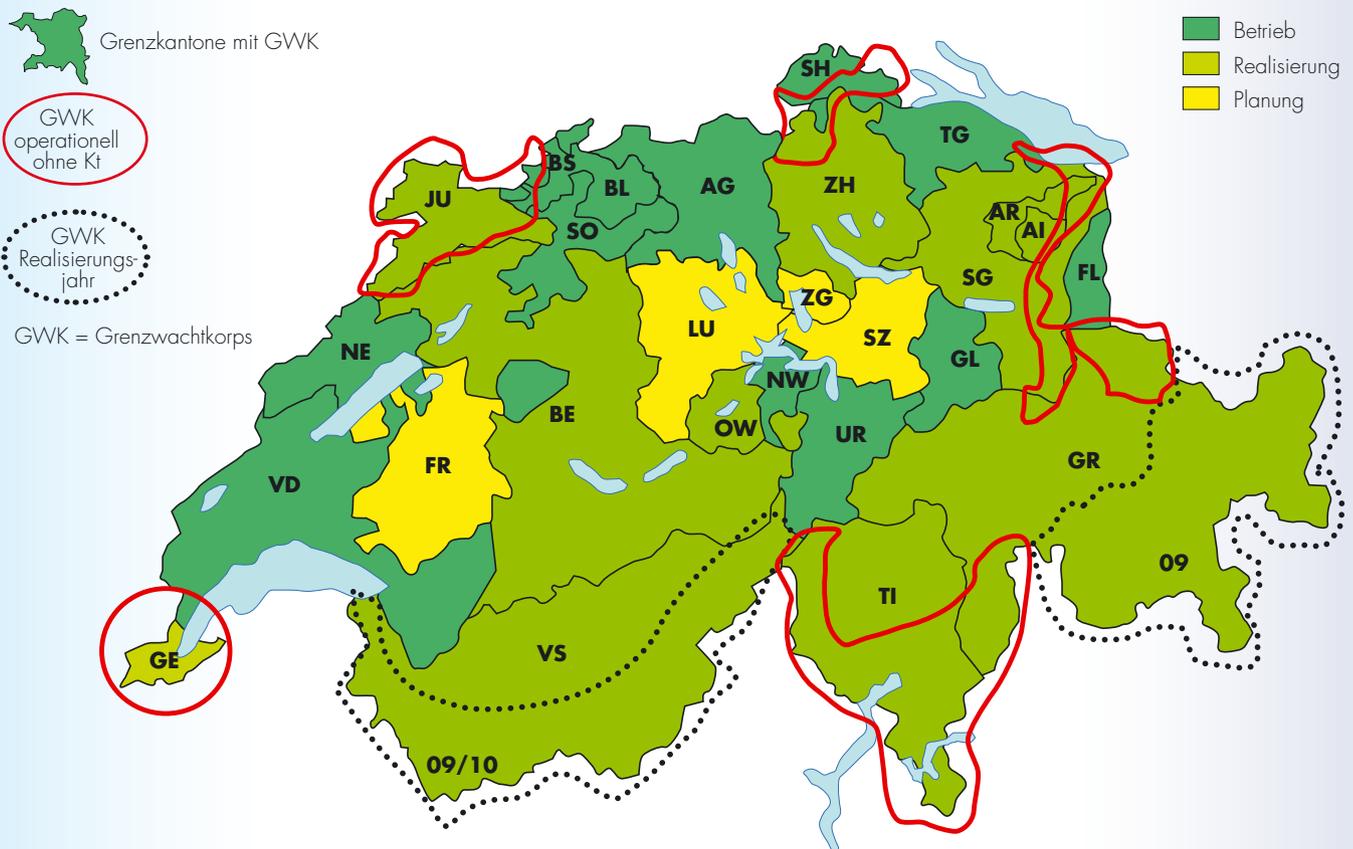
Polycom ist ein schweizweites FUNKSICHERHEITSNETZ, das sämtlichen Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit des Bundes, der Kantone und der Gemeinden erlaubt, miteinander zu kommunizieren. Die organisationsübergreifende Kommunikation und damit die Zusammenarbeit wird mit Polycom wesentlich vereinfacht. Mit Polycom ist auch die Kommunikation mit

dem Grenzwachtkorps und der Armee möglich. Polycom ist ein Funkkommunikationsnetz mit digitaler Verschlüsselung. Dies erlaubt einerseits die abhörsichere Kommunikation über die verschiedenen Organisationen hinweg, andererseits aber auch die Kommunikation innerhalb eines bestimmten Kreises, beispielsweise innerhalb der Polizei.

Stand der Realisierung in der Schweiz

Bis heute haben die 11 Kantone Aargau, Basel-Stadt, Bern, Glarus, Neuenburg, Nidwalden, Schaffhausen, Solothurn, Thurgau, Uri und Waadt das Polycom-Netz realisiert und in Betrieb genommen. In weiteren 11 Kantonen steht die Inbetriebnahme kurz bevor. Damit haben sich bereits 22 Kantone für das Polycom-Netz entschieden (darunter 4 der 6 Nachbarkantone von Luzern). Drei weitere Kantone planen den Aufbau eines Polycom-Netzes. Der Kantonsrat des Kantons Luzern hat sich am 15. September 2009 einstimmig für den Aufbau eines Polycom-Netzes ausgesprochen. Sein Beschluss unterliegt gemäss der Kantonsverfassung der Volksabstimmung.

Ausbaustand der Regional- und Teilnetze von Polycom im Juli 2009



Vorteile von Polycom

Das heutige Funknetz der Kantonspolizei, der Stadtpolizei und des Strasseninspektorates sowie jenes des Rettungsdienstes des Luzerner Kantonsspitals (Notruf 144) sollten – wie oben erläutert – bald abgelöst werden. Mit Polycom steht ein geeignetes System bereit, das in der Schweiz Standard ist und gegenüber den Funknetzen der bisherigen Funknetze bedeutende Vorteile aufweist. Im Polycom-Netz werden alle Blaulicht- und anderen Organisationen im Fall von Krisen und Notsituationen miteinander kommunizieren können. Heute ist es zum Beispiel der Polizei oder dem Rettungsdienst nicht möglich, sicher und direkt mit dem Zivilschutz oder mit dem kantonalen Führungsstab zu kommunizieren. Gerade bei Grossereignissen, Krisen und Notsituationen, wie beim Unwetter 2005, ist ein Funkkommunikationsnetz wie Polycom, das im ganzen Kanton einsetzbar ist und mit dem alle Organisationen erreicht werden können, dringend erforderlich. Zudem bietet Polycom Gewähr, dass bei kantonsübergreifenden Ereignissen auch mit Organisationen anderer Kantone direkt Kontakt aufgenommen und die Einsätze organisiert werden können. Die Feuerwehren allerdings werden intern in den meisten Fällen ihr bisheriges bewährtes Funksystem beibehalten und nur eine Verbindungsstation zu Polycom einrichten.

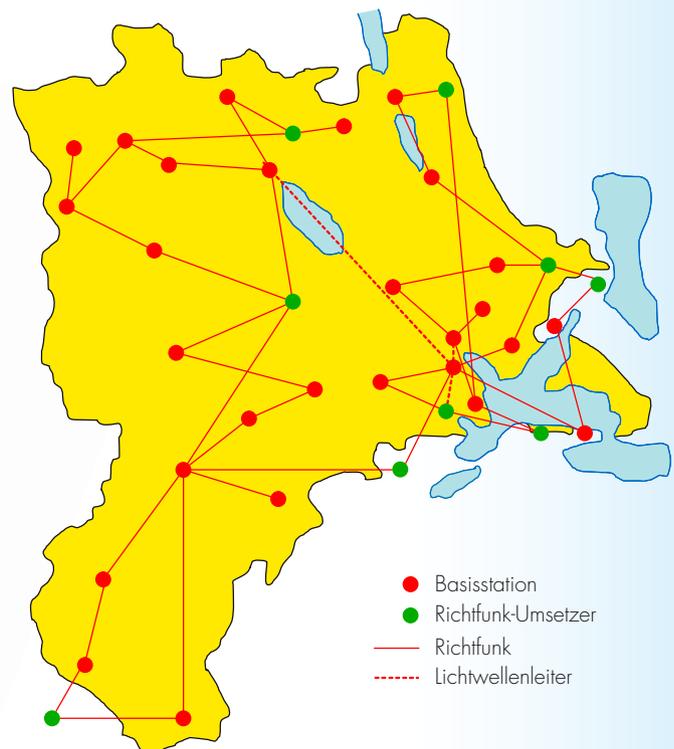
Polycom-Handfunkgerät



Einführung von Polycom im Kanton Luzern

Es ist geplant, Polycom im Kanton Luzern bis 2012 einzuführen. Dafür müssen an 28 Standorten Basisstationen errichtet werden (vgl. Grafik unten). Neben den Basisstationen werden rund 1200 Handfunkgeräte, 200 Mobilfunkgeräte und 150 Fixgeräte angeschafft. Damit kann die vereinigte Luzerner Polizei mit dem neuen Funksystem ausgerüstet werden. Der Rettungsdienst 144 erhält ein neues Funksystem, und das Strasseninspektorat wird an dem neuen Funksystem teilhaben können, ebenso wie die Feuerwehren. Aber auch der kantonale Führungsstab erhält dank Polycom die nötigen Instrumente, um bei einem Grossereignis oder in einer Krisensituation seine Führungsfunktion wahrnehmen zu können. Schliesslich wird auch der Zivilschutz in dieses System eingebunden. Mittels der 28 Basisstationen kann der ganze Kanton zu 95 Prozent mit Digital-Funk abgedeckt werden. Das neue System verursacht weniger Abstrahlung als die bisherigen alten Systeme, bei denen mit nur 9 Basisstationen praktisch der ganze Kanton Luzern abgedeckt werden musste.

Geplante Verteilung der Basisstationen im Kanton; in hügeligem Gelände sind mehr Stationen nötig





Kosten und Kostenteiler

Die gesamten Investitionskosten betragen rund 41,5 Millionen Franken. Davon entfallen rund 33 Millionen Franken auf die Systeminfrastruktur, also auf die zentralen Rechnersysteme und die Basisstationen. Rund 8,5 Millionen Franken kosten die Bedienstellen und die Endgeräte. Die gesamten Investitionen subventioniert der Bund mit rund 15 Millionen Franken. Es verbleiben dem Kanton Luzern also Investitionskosten von rund 26,5 Millionen Franken.

Die Beiträge des Bundes sind bis 2012 befristet. Wenn der Kanton Luzern sich heute gegen die Beschaffung des Polycom-Systems entscheiden würde, riskierte er, bei einem späteren anderslautenden Entscheid die gesamten Investitionen selber tragen zu müssen.

Es ist mit Betriebskosten von rund 1,8 Millionen Franken pro Jahr zu rechnen. Auch an die Betriebskosten leistet der Bund einen Beitrag, indem er die Betriebskosten des Strasseninspektorates für das Funknetz der Nationalstrassen ganz und zusätzlich die Betriebskosten des Zivilschutzes teilweise übernimmt. Die Netto-Betriebskosten für den Kanton werden damit unter Berücksichtigung des Kostenteilers rund 1,4 Millionen Franken pro Jahr betragen. Die Betriebskosten der heutigen Funksysteme betragen demgegenüber gesamthaff rund 800 000 Franken pro Jahr.

Die einzelnen Behörden und Organisationen des Kantons und der Gemeinden werden in einem Kostenteiler einen Anteil an den entsprechenden Investitions- und Betriebskosten übernehmen müssen. Rund 70 Prozent der Betriebskosten verbleiben aber bei der vereinigten Luzerner Polizei. Der Kostenanteil der einzelnen Organisationen errechnet sich aufgrund der Anzahl Endgeräte, welche eingesetzt werden, sowie aufgrund der Nutzung des Systems durch die Beteiligten.

Aus kreditrechtlichen Gründen beläuft sich in dem vom Kantonsrat beschlossenen Dekret (vgl. S. 23 und Botschaft des Regierungsrates an den Kantonsrat B 110; www.lu.ch/kantonsrat) der Kredit für die Investitionen auf 36,662 Millionen Franken und jener für die Betriebskosten auf den zehnfachen Betrag des Jahresbetreffnisses (10-mal 1,813 Mio. Fr.), was zusammen den Bruttobetrag von 54,792 Millionen Franken ergibt. Die Netto-Investitionskosten des Kantons belaufen sich aber – wie oben erwähnt – auf rund 26,5 Millionen und die jährlichen Betriebskosten des Kantons auf rund 1,4 Millionen Franken.

Beschlüsse des Kantonsrates

Im Kantonsrat war die Beschaffung des Funksystems Polycom wie schon in der vorberatenden Kommission unbestritten. Die Probleme in der Kommunikation und der Koordination der Rettungsorganisationen waren anlässlich des Hochwassers im Sommer 2005 klar zutage getreten. Ausserdem teilte der Rat die Meinung des Regierungsrates, dass einige der heute betriebenen Funksysteme veraltet sind und ohnehin ersetzt werden müssen. Die Aussicht, in der Schweiz bald zur Funk-Insel zu werden, sollte Luzern die Beschaffung von Polycom ablehnen, trug zur Zustimmung zu dem System bei. Der Gesamtpreis für das System Polycom wurde zwar von allen Fraktionen als hoch bezeichnet und die eingeschränkte Handlungsfähigkeit des Kantons durch die Monopolstellung des Anbieters bedauert. Andererseits wurde der Mehrwert, den Polycom gegenüber dem Ist-Zustand bringen werde, hervorgehoben, namentlich bei der übergreifenden Kommunikation zwischen allen an der Bewältigung eines Ereignisses beteiligten Organisationen und Behörden, aber auch bei der Flächen-Abdeckung und der Verschlüsselung. Auch die erhebliche, aber nur noch befristet bestehende Kostenbeteiligung durch den Bund erleichterte dem Rat den Entscheid für die Anschaffung von Polycom. Dem Nachteil, einer der letzten Kantone zu sein, die sich für Polycom entscheiden würden und somit kaum mehr eine Wahl hätten, stehe der Vorteil gegenüber, ein System kaufen zu können, das konsolidiert und weitgehend frei von Kinderkrankheiten sei. Die Fraktion der Grünen wünschte sich lediglich, dass bei der Wahl der Antennenstandorte trotz vergleichsweise geringer Strahlungsbelastung durch diese Art Funk umsichtig und transparent vorgegangen werde. Durchgehend allen Fraktionen aber waren der bessere Schutz der Bevölkerung vor alten und neuen Gefahren und eine optimale Hilfestellung in Notlagen die entscheidenden Anliegen. Das Funknetz Polycom erachteten sie als ein zukunftsgerichtetes Instrument, um diese Ziele zu erreichen. Der Kantonsrat beschloss die Investition einstimmig mit 95 gegen 0 Stimmen.



Empfehlung des Regierungsrates

In Übereinstimmung mit dem Kantonsrat, der das Geschäft mit 95 gegen 0 Stimmen beschlossen hat, empfehlen wir Ihnen, sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger, dem Kredit für die Beschaffung, den Aufbau und den Betrieb des Funknetzes Polycom zuzustimmen.

Luzern, 29. September 2009

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

Abstimmungsvorlage

Dekret

über einen Sonderkredit für die Beschaffung, den Aufbau und den Betrieb des Funknetzes Polycom

vom 15. September 2009

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 19. Juni 2009,

beschliesst:

1. Der Beschaffung, dem Aufbau und dem Betrieb des Funknetzes Polycom für sämtliche Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit des Kantons Luzern wird zugestimmt.
2. Der erforderliche Kredit von 36 662 000 Franken (Preisstand Mai 2009) wird bewilligt.
3. Für den Betrieb wird ein Kredit, aufgerechnet auf zehn Jahre, von 18 130 000 Franken bewilligt.
4. Das Dekret unterliegt der Volksabstimmung.

Luzern, 15. September 2009

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident: Adrian Borgula

Der Staatsschreiber: Markus Hodel

Kontakt

Staatskanzlei des Kantons Luzern
Bahnhofstrasse 15
CH-6002 Luzern

Telefon
041 228 51 11
041 228 60 00

Telefax
041 228 50 36
041 228 60 99

E-Mail
staatskanzlei@lu.ch
information@lu.ch

Internet
www.lu.ch

Achtung:
Bei Fragen zum Versand
der Abstimmungsunterlagen
(z.B. fehlendes Material)
wenden Sie sich bitte an Ihre
Gemeinde!