

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Luzern, 19. Dezember 2017

Protokoll-Nr.: 1436

**Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35:
Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2017 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Ausbausschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist das Folgende fest:

Ausgangslage

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat am 9. Februar 2014 mit 62 Prozent Ja-Stimmen ein Ja zur Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen. Im Bundesbeschluss zum Ausbausschritt 2025 wurde in Art. 1 Abs. 2p die Projektierung für die Kapazitätsausbauten Thalwil-Zug und Zug-Luzern festgeschrieben. Weiter hält derselbe Parlamentsbeschluss in Art. 1 Abs. 3b fest, dass bis voraussichtlich 2030 zwischen Luzern-Zug-Thalwil ein Kapazitätsausbau realisiert wird. Aus den dafür beschlossenen Mitteln wurde bisher erst der Korridorrahmenplan Zentralschweiz erarbeitet und finanziert. Die eigentliche Projektierung der beiden Bauwerke wurde aber noch nicht an die Hand genommen. Diese mehrere Jahre benötigende Projektierung ist nun umgehend anzugehen, damit der Kapazitätsausbau rechtzeitig im Ausbausschritt 2030/35 fertiggestellt werden kann.

Der Referenzfall 2025 definiert die gemeinsame Ausgangslage für den nun erarbeiteten Ausbausschritt 2030/35. Der Referenzfall hält fest, auf welchem Angebot und welcher Infrastruktur der Ausbausschritt 2030/35 aufbaut. Er enthält auf der Achse Olten-Luzern-Zug-Zürich keinerlei Angebotsverbesserungen gegenüber dem seit einigen Jahren gültigen aktuellen Fahrplan, obwohl die Frequenzentwicklung bereits heute Angebotsverbesserungen nötig machen würde. Im Ausbausschritt 2030/35 ist der Fokus der Angebotsentwicklung daher auf die Hauptachsen rund um Luzern (Olten-Sursee-Luzern-Zug-Zürich) zu legen. Sie wurden im

Ausbauschritt 2025 trotz Handlungsbedarfs bereits aufgrund der heutigen Nachfrage übergangen.

Das BAV berücksichtigt in seinen Planungsgrundlagen weder die kürzlich umgesetzten und in Zukunft entstehenden Bushubs noch die kantonalen Entwicklungsschwerpunktplanungen. Gerade in Luzern Nord, Ost und Süd, aber auch in Rotkreuz ist der Fortschritt der Siedlungsentwicklung bereits baulich sichtbar und in der Nachfrage immer stärker spürbar. Die Nachfrage erhöht sich mit der Inbetriebnahme der Bushubs sprunghaft (vgl. Nachfragedaten SBB für Emmenbrücke, Gersag, Rothenburg Dorf und Rothenburg seit 2013) und nimmt mit der Siedlungsentwicklung weiter zu. Der nächste Bushub wird in der Gemeinde Ebikon realisiert, wo ab Dezember 2019 neu eine RBus-Linie und fünf weitere Buslinien angebunden und mit der Bahn verknüpft werden.

Im Jahr 2009 beauftragten das Luzerner Parlament und die Stimmbevölkerung den Regierungsrat, ein Vorprojekt für einen Luzerner Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie auszuarbeiten. Die politische und öffentliche Zustimmung zum Vorprojekt vier Jahre später war gross, die Unterstützung des Projekts ist seither ungebrochen. Anfang 2016 nahm das Luzerner Parlament den Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof denn auch deutlich zustimmend zur Kenntnis. Darüber hinaus beauftragte das Kantonsparlament den Regierungsrat, die Planung und die Realisierung des Projektes voranzutreiben. Entsprechend soll der Durchgangsbahnhof raschmöglichst realisiert werden.

Perspektiven des Bahnausbaus in der Zentralschweiz im Ausbausschritt 2030/35

Der Kanton Luzern fühlt sich durch die Absicht des Bundes, den Durchgangsbahnhof Luzern im Sachplan Schiene als einzig sinnvolle Variante zu belassen und die Variante Rotsee zu streichen, bestätigt. Dies passt zum Zielbild des Kantons Luzern, das sowohl im kantonalen Richtplan wie auch im Agglomerationsprogramm, im öV-Bericht und sämtlichen weiteren dazugehörigen Planungen verankert ist. Gestützt wird diese Anpassung durch die Erkenntnisse aus dem Korridorrahmenplan Zentralschweiz, in dem die beiden grossen Bauwerke Durchgangsbahnhof Luzern und Zimmerberg-Basistunnel II ebenfalls bestätigt werden.

Die beiden genannten Projekte ergänzen sich ideal und ermöglichen gemeinsam Nutzen für die gesamte Schweiz. Mit der Festsetzung der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnel II im Ausbausschritt 2035 und der Absicht, die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern über eine vorzeitige Finanzierung früher auslösen, hat der Bundesrat ein klares Bekenntnis zu den beiden für den Kanton Luzern wichtigen Projekten abgegeben.

Bundesrätin Doris Leuthard hat sich anlässlich der Medienkonferenz zum Ausbausschritt 2030/35 insbesondere auch zum Durchgangsbahnhof Luzern ausdrücklich positiv geäußert. Indem der Bundesrat die Vorfinanzierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ermöglichen will, sieht er das Vorhaben als notwendige und eindeutig beste Lösung für Luzern und die Zentralschweiz an. Deshalb ist die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern nun unverzüglich auszulösen und auch zu finanzieren, wie bereits im Bundesbeschluss über den Ausbausschritt 2025 festgehalten ist. Dies gilt umso mehr, als der Bundesrat in seiner Antwort auf die Interpellation 17.3168 von Ständerat Konrad Graber bestätigt, dass er gewillt ist, die Arbeiten namentlich an diesem Projekt ohne Zeitverlust bis zu einem baureifen Projekt voranzutreiben. Ergänzend sind aufwärtskompatible Massnahmen auf den Zulaufstrecken und im Knoten Luzern zu untersuchen und in den Ausbausschritt 2030/35 aufzunehmen.

Für eine vorgezogene Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern schlägt der Bundesrat eine besondere Form der Vorfinanzierung vor. Aus Sicht des Kantons Luzern ist diese Möglichkeit zur vorgezogenen Finanzierung zu begrüßen, obwohl wir nach wie vor überzeugt

sind, dass auch die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern – zumindest mit einer ersten Finanzierungstranche – in den Ausbauschnitt 2030/35 aufzunehmen ist. Wird eine Vorfinanzierung erforderlich, hat diese für den Kanton Luzern tragbar zu sein, weshalb es für den Durchgangsbahnhof Luzern eine Vorfinanzierung nach Art. 58c des Eisenbahngesetzes (EBG) anzustreben gilt. Alternativ ist eine Vorfinanzierung nach Art. 58b EBG denkbar, sofern diese für den Kanton Luzern ebenfalls tragbar ist und sich zeitlich auf eine kurze Phase zwischen Projektierung/Bewilligung und Realisierung beschränkt. Ergänzend dazu sollen aber auch in diesem Fall vorgezogene Realisierungsschritte über das Eisenbahngesetz (Art. 58 Abs. 2 EBG) finanziert werden können, was voraussetzt, dass die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern explizit auch im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030/35 festgehalten ist.

Antworten zum Fragenkatalog

Zielsetzungen

1. Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?

Der Kanton Luzern stimmt mit dem Bundesrat überein, dass ein weiterer Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur notwendig ist, um die prognostizierte Anzahl der Reisenden bzw. den Umfang an Gütertonnagen befördern zu können. Insbesondere in der Zentralschweiz ist ein Ausbau der Bahninfrastruktur dringend notwendig, um die weiterhin zunehmende Mobilität zukünftig gewährleisten und verkräftbar bewältigen zu können.

Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschnitt 2030/35?

2. Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschnittes 2030/35 einverstanden (vgl. insb. Leitsätze)?

Der Kanton Luzern ist mit den Leitsätzen für den Ausbauschnitt 2030/35 einverstanden. Auf diesen Leitsätzen beruhen auch die von der Planungsregion Zentralschweiz eingegebenen Angebotsziele. Bereits heute sind in der Zentralschweiz zu Hauptverkehrszeiten Überlasten zu verzeichnen, welche die Umsetzung der vorgesehenen Angebots- und Infrastrukturausbauten, insbesondere auf der Achse Zürich–Zug–Luzern–Sursee, dringlich machen.

Der Kanton Luzern ist auch mit den Zielen und Schritten sowie den Aussagen der Langfristperspektive für die Bahn einverstanden. Zur Erreichung der darin erwähnten Schritte sind sowohl der Durchgangsbahnhof Luzern wie auch der Zimmerberg-Basistunnel II von zentraler Bedeutung. Deshalb fordert der Kanton Luzern die rasche Realisierung der beiden Bauwerke.

*3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschnitt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?
[a. Variante Ausbauschnitt 2030 (7 Mia. Fr.), b. Variante Ausbauschnitt 2035 (11,5 Mia. Fr.)]*

Der Kanton Luzern fordert die Variante Ausbauschnitt 2035 mit 11,5 Mia. Franken, denn für den Kanton Luzern sind die rasche Realisierung und möglichst umfassende Finanzierung sowohl des Durchgangsbahnhofs Luzern wie auch des Zimmerberg-Basistunnels II im Ausbauschnitt 2030/35 essentiell, um die aktuellen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse der Zentralschweiz befriedigen zu können.

Mit der Variante Ausbauschnitt 2030 über 7 Mia. Franken würde der Status quo in der Zentralschweiz hingegen wiederholt auf weitere lange Jahre hinaus bestehen bleiben, was in

starkem Widerspruch zur bisherigen wie auch zur künftigen Nachfrageentwicklung in der Zentralschweiz, insbesondere auf der Achse Zürich–Zug–Luzern–Sursee–Olten steht.

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschritt 2030 bzw. Ausbauschritt 2035 einverstanden? Und zwar: a. Beim Personenverkehr, b. Beim Güterverkehr, c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr, d. Bei den betrieblichen Anlagen

a. Personenverkehr:

In der Variante Ausbauschritt 2030 über 7 Mia. Franken sind auf den Luzerner Hauptachsen leider keine Angebotsverbesserungen ausgewiesen. Die einzigen Angebotsausbauten betreffen die IR Luzern–Engelberg und Luzern–Interlaken. Diese werden sehr begrüsst. Hingegen wird die Verbindung aus der Zentralschweiz nach Basel verschlechtert, indem die Anschlussverbindung auf den IR Luzern–Bern ab Zofingen nach Basel wegfällt.

Die Variante Ausbauschritt 2035 über 11,5 Mia. Franken weist für die Zentralschweiz und Luzern eine Verbesserung des Angebots auch auf der Hauptachse Zürich–Zug–Luzern–Sursee–Olten auf, was zu begrüssen ist. Insbesondere dem 30-Minuten-Takt beim RE Luzern–Olten, dem 30-Minuten-Takt Luzern–Ebikon–Rotkreuz–Zug–Zürich (mit stündlicher Führung ab Luzern) und dem 30-Minuten-Takt der schnellen Züge Luzern–Zug–Zürich ist klar zuzustimmen. Dies gilt umso mehr, als das bestehende S-Bahnangebot dabei nicht zugunsten des Fernverkehrs eingeschränkt wird.

Zur genauen Ausgestaltung der jeweiligen Fahrpläne bestehen zwar noch viele offene Fragen. Wir sind aber zuversichtlich, dass sich im Rahmen der laufenden Fahrplanoptimierungen noch ein stimmiges Angebotskonzept 2035 ergibt, welches die Bedürfnisse des Fern- und Regionalverkehrs sowie des Güterverkehrs gleichwertig abdeckt. Dabei ist für den Kanton Luzern bedeutend, dass nicht einseitig auf den Fernverkehr oder Güterverkehr ausgerichtete Angebotsvarianten zu Lasten des regionalen Schienenverkehrs zum Zuge kommen (wie das etwa beim „Input SBB“ mit Stand Sommer 2017 der Fall ist).

Im Übrigen stimmt der Kanton Luzern – wie oben schon ausgeführt – sowohl den Leitsätzen für den Ausbauschritt 2030/35 wie auch den Aussagen der Langfristperspektive für die Bahn zu. Zur Erreichung der darin erwähnten Schritte sind sowohl der Durchgangsbahnhof Luzern wie auch der Zimmerberg-Basistunnel II von zentraler Bedeutung. Deshalb fordert der Kanton Luzern die rasche Realisierung der beiden Bauwerke.

b. Güterverkehr:

Zuzustimmen ist dem Ausbau von Expresstrassen für den Güterverkehr, soweit dadurch nicht bestehende S-Bahnangebote verdrängt werden. Es sind in der Vorlage allerdings keine direkten Verbesserungen beim Güterverkehr für die Zentralschweiz respektive den Kanton Luzern ersichtlich. Wichtig ist aus unserer Sicht, dass der Personenverkehr zu den Hauptverkehrszeiten weiterhin einzelne ungenutzte Güterverkehrstrassen belegen kann. Der Kanton Luzern fordert daher, dass im Sinn eines wirtschaftlichen Infrastrukturausbaus Hybridtrassen vorgesehen werden, die – entsprechend der Bedürfnisse der verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer – zu Hauptverkehrszeiten auch vom Personenverkehr genutzt werden können. Beispielhaft für die Forderung nach Hybridtrassen steht die heutige S99 Luzern–Hochdorf sowie der zusätzliche Direkt-IC Basel–Luzern–GBT–Locarno am frühen Vormittag. Solche effizienten und die Infrastruktur wirtschaftlich nutzenden Angebotsoptionen sollen künftig beibehalten, auch im AS2030/35 und im nachfolgenden Netznutzungskonzept sowie in den Netznutzungsplänen explizit vorgesehen werden.

c. Grenzüberschreitender Verkehr:

Beim grenzüberschreitenden Verkehr sind keine Verbesserungen für die Zentralschweiz erkennbar. Der Kanton Luzern fordert eine stärkere Einbindung der Zentralschweiz in den internationalen Verkehr. Die Nord-Süd-Achse Frankfurt–Basel–Milano ist weiterhin über Luzern zu führen und im Angebot schrittweise auszubauen.

d. Betriebliche Anlagen:

Die vorgesehenen Ausbauten bei den betrieblichen Anlagen werden unterstützt. Die Güterverkehrsanlage in Dagmersellen ermöglicht einen Ausbau beim Güterverkehr und gibt dem Personenverkehr auf der Achse Luzern–Olten höhere Freiheitsgrade. Sie ist in beiden Varianten notwendig und somit in beiden Varianten separat auszuweisen.

e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?:

Für die Strecke Olten–Sursee–Luzern–Zug muss der Ausbauschnitt 2030/35 zudem aufwärtskompatible Massnahmen vorsehen, die bereits vor der Inbetriebnahme der beiden Grossprojekte dringend notwendige Angebotsverbesserungen oder Kapazitätserhöhungen ermöglichen (z.B. Bahnhofsausbauten Emmenbrücke und Ebikon, Entflechtung Emmen Hübeli, Verkürzung der Zugfolgezeiten, Bau einer zusätzlichen Unterführung im Bahnhof Luzern).

Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?

Der Durchgangsbahnhof Luzern verbessert das Angebot auf der Achse Olten–Sursee–Luzern–Zug massiv. Er verkürzt zudem die Reisezeiten im internationalen Nord-Süd-Verkehr sowie zwischen der Westschweiz und dem Tessin. Auch zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin sowie den regionalen Zentren werden die Reisezeiten verkürzt. Im Bahnhof Luzern wird durch die freiwerdenden Flächen eine städtebauliche Entwicklung für Wohnen und Arbeiten möglich. Ebenfalls profitieren die Tourismusdestination Luzern und die Zentralschweizer Tourismusgebiete (u.a. Pilatus, Rigi, Bürgenstock, Andermatt, Engelberg) von einer guten Erreichbarkeit – diese ist für den Tourismus von grosser Bedeutung. Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und des Zimmerberg-Basistunnels II werden kürzere Reisezeiten, gute Durchbindungen und die Voraussetzung für einen Vollknoten geschaffen. Aufgrund dieser internationalen, nationalen und regionalen Bedeutung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist die Möglichkeit für eine vorgezogene Finanzierung zu begrüssen, obwohl wir nach wie vor überzeugt sind, dass aufgrund seiner oben beschriebenen Bedeutung auch die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern – zumindest mit einer ersten Finanzierungstranche – in den Ausbauschnitt 2030/35 aufzunehmen ist.

Bei den Vorschlägen in der Vernehmlassungsbotschaft zur Vorfinanzierung handelt es sich nicht um eine Vorfinanzierung gemäss Art. 58c EBG, sondern um eine angepasste Drittfinanzierung gemäss Art. 58b EBG. Mit diesem Vorschlag müsste der Kanton Luzern eine auf unbestimmte Zeit dauernde Finanzierung ohne Rückzahlungsgarantie eingehen. Neben den Infrastrukturkosten würde diese Finanzierung auch die Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt gemäss Art. 58b Abs. 3 EBG beinhalten. Insgesamt würden sich mit dem vorliegenden Vorschlag für den Kanton Luzern nicht mehrheitsfähige Finanzierungskosten und Finanzierungsrisiken auf unbestimmte Zeit ergeben.

Für den Kanton Luzern sind verschiedene Vorfinanzierungsmodelle denkbar, sofern diese für den Kanton Luzern tragbar sind und sich zeitlich auf eine kurze Phase zwischen Projektierung/Bewilligung und Realisierung beschränken. Den Nutzen der Vorfinanzierung zeigt der dieser Stellungnahme beigelegte Terminplan.

Für den Kanton Luzern steht beim Durchgangsbahnhof Luzern eine Vorfinanzierung nach Art. 58c EBG im Vordergrund. Dafür ist Art. 58c EBG so zu ergänzen, dass der Bundesrat die teilweise oder vollständige Vorfinanzierung für weitere Projekte, die im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt explizit genannt werden, freigeben kann. Im Sinn der rollenden Planung kann der Bundesrat damit im (ursprünglichen) Sinn von Art. 58 Abs. 2 die zeitliche Staffelung der Massnahmen der fortschreitenden Entwicklung anpassen.

Alternativ ist auch eine Vorfinanzierung nach Art. 58b EBG denkbar, sofern diese ebenfalls tragbar ist und sich zeitlich auf eine kurze Phase zwischen Projektierung/Bewilligung und Realisierung beschränkt.

Mit einer Vorfinanzierung nach Art 58c EBG oder Art. 58b EBG kann der Durchgangsbahnhof Luzern – verglichen mit einem Realisierungsstart erst mit dem nächsten Ausbauschnitt – um 4-10 Jahre beschleunigt werden (vgl. nochmals Terminplan im Anhang). Bei beiden Varianten ist durch den Bund verbindlich aufzuzeigen, wie die Rückzahlungen der Vorfinanzierungen sichergestellt sind und wann sie erfolgen.

Wird der Durchgangsbahnhof Luzern nicht als zu realisierendes Vorhaben, auch nicht mit einer ersten Finanzierungstranche, in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen, ist in Übereinstimmung mit der Forderung in der Stellungnahme der ZKöV neben der vollständigen durch den Bund finanzierten und unverzüglich aufzunehmenden Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und der Möglichkeit einer Vorfinanzierung der Realisierung des Projekts in der zuvor beschriebenen Form zumindest ein Betrag über 200 Millionen Franken für vorbereitende Arbeiten im Hinblick auf die Realisierung in den Ausbauschnitt aufzunehmen. Dies erlaubt es, mit den Realisierungsarbeiten im unmittelbaren Anschluss an die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern zu beginnen und damit dessen Bau wiederum zu beschleunigen.

In jedem Fall sollen für den Durchgangsbahnhof Luzern ergänzend zur Vorfinanzierung vorgezogene Realisierungsschritte gemäss Art. 58 Abs. 2 EBG umgesetzt und finanziert werden können, falls sich andere Projekte verzögern. Dies setzt voraus, dass die weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030/35 – gleich wie im Ausbauschnitt 2025 – wiederum ausdrücklich enthalten ist.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?

Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine angepasste Form einer Vorfinanzierung und der späteren Übernahme der Investitionskosten durch den Bund sind im Rahmen des Ausbauschnitts 2030/35 zu schaffen und dem Parlament in der gleichen Vorlage mit dem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030/2035 vorzulegen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Vorfinanzierung für den Kanton Luzern tragbar ist und sich zeitlich auf eine kurze Phase zwischen Projektierung/Bewilligung und Realisierung beschränkt. Anzustreben ist in erster Linie eine sinngemässe Ergänzung des Art. 58c EBG, sodass der Bundesrat eine teilweise oder vollständige Vorfinanzierung weiterer Projekte, die im Ausbauschnitt explizit dafür genannt werden, freigeben kann.

Weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage

7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

a. Entwurf Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030:

- In Art. 1 Abs. 2 ist der Kapazitätsausbau zwischen Zug–Zürich (Zimmerberg-Basistunnel II) zu ergänzen.
- In Art. 1 Abs. 2n ist die weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ausdrücklich anzuführen.
- In Art. 2 ist auf Artikel 58c EBG statt Artikel 58b Absatz 1 EBG zu verweisen.

b. Entwurf Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035:

- In Art. 1 Abs. 2i sind die Massnahmen zum Kapazitätsausbau Personenverkehr auf der Strecke Luzern-Zug-Zürich, namentlich also der Zimmerberg-Basistunnel II und der Durchgangsbahnhof Luzern, dieser zumindest mit einer ersten Finanzierungstranche für eine erste Etappe auch der Realisierung, in jedem Fall aber begleitende Infrastrukturmassnahmen auf der Achse Baar–Zug–Luzern–Olten, ausdrücklich anzuführen.
- In Art. 1 Abs. 2s ist – sollte die Ergänzung des Durchgangsbahnhofs Luzern in Art. 1 Abs. 2i nicht erfolgen – die umgehende weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ausdrücklich anzuführen.
- In Art. 1 Abs. 3 Prüfung der Massnahmen für den nächsten Ausbauschnitt ist folgender Punkt zu ergänzen: "NEAT-Zufahrten im Norden und Süden des Gotthards".
- In Art. 2 ist auf Artikel 58c EBG statt Artikel 58b Absatz 1 EBG zu verweisen.

c. Verbindliche Termine

In Umsetzung der in Art. 1 Abs. 2p des Bundesbeschlusses zum Ausbauschnitt 2025 bereits enthaltenen Massnahme erwartet der Kanton Luzern für den umgehenden Start der konkreten Projektierung der beiden Grossbauwerke Durchgangsbahnhof Luzern und Zimmerberg-Basistunnel II vom zuständigen Bundesamt für Verkehr in nächster Zukunft verbindliche Termin- und Finanzierungspläne.

d. Hinweis zum Formationsgleis Dagmersellen

Das Formationsgleis ist in der Variante über 7 Mia. Franken explizit als Massnahme erwähnt, in der Variante über 11.5 Mia. Franken wird dies hingegen dem Zimmerberg-Basistunnel II zugerechnet. Die Zurechnung zum Zimmerberg-Basistunnel II ist nicht korrekt, da dies einerseits das Kosten/Nutzen-Ergebnis dieses Bauwerks unbegründet verschlechtert und andererseits sachlogisch kein direkter Zusammenhang besteht (was durch die Berücksichtigung in der Variante 7 Mia. ohne Zimmerberg-Basistunnel II offensichtlich wird). Das Formationsgleis Dagmersellen ist in beiden Varianten separat auszuweisen und aus den Kosten des Zimmerberg-Basistunnels II herauszurechnen.

e. Hinweis zu Abbildung 8 im erläuternden Bericht (Seite 21)

Die Karte zu den Massnahmen (Abb. 8 im erläuternden Bericht) weist noch Differenzen zu den Erläuterungen auf. So sind das Wendegleis Ebikon, die Entflechtung Hübeli und die Überwerfung Pfäffikon in der Darstellung nicht enthalten, währenddem beispielsweise Massnahmen zwischen Chollermüli und Zug eingezeichnet sind. Ein Teil der erwähnten Massnahmen dürfte es benötigen, um das beschriebene Angebot so fahren zu können, andere hingegen nicht.

Im Weiteren sind die Angebots- und Kostenangaben für die Projekte im Raum Zürich-Zentralschweiz abgestimmt auf die inzwischen abgeschlossene Kostenoptimierung nachzuführen. Der Bedarf für das Wendegleis in Ebikon wurde in diesen Arbeiten nachgewiesen, folglich ist diese Massnahme in der Abbildung der Infrastrukturmassnahmen zu ergänzen. Der Ausbau von Ebikon soll aufwärtskompatibel zum Durchgangsbahnhof Luzern erfolgen.

f. Hinweis zu Aussagen betreffend Durchgangsbahnhof Luzern (Seite 34)

Auf Seite 34 wird nur erwähnt, dass der Durchgangsbahnhof Luzern für die Planungsregion von grossem Interesse sei. Dies ist zu ergänzen mit der Bemerkung, dass der Durchgangsbahnhof Luzern die an mehreren Punkten bestehenden Engpässe beseitigt und damit möglicher Durchmesserlinien neben dem regionalen Quantensprung auch einen hohen Nutzen für Verbindungen in die ganze Schweiz bietet und zudem raumplanerische und wirtschaftliche Impulse setzt. Nicht zuletzt wird der Durchgangsbahnhof Luzern zusammen mit dem Zimmerberg-Basistunnel II positiv bewertet. Alle diese Vorteile sind ebenso positiv zu würdigen wie jene des Ausbaus des Lötschberg-Basistunnels, um etwaige Missverständnisse zu vermeiden. Zudem gilt es im Bericht nochmals zu erwähnen, dass auch der Bund den Durchgangsbahnhof Luzern (wie auch den Zimmerberg-Basistunnel II) als mittel- und langfristig einzig zweckmässige Variante betrachtet (Bestätigung durch Ergebnis im Korridorrahmenplan und die anstehende Anpassung des Sachplans Schiene). Selbiges Anliegen betrifft die Aussagen auf Seite 37 oben. Wir erwarten entsprechende Präzisierungen und Aktualisierungen in der definitiven Botschaft.

g. Hinweis zu Aussagen betreffend betriebswirtschaftlicher Betrachtung (Seite 38)

Im Rahmen von Optimierungsarbeiten ist nicht nur das Ergebnis des Fernverkehrs zu verbessern, sondern auch der Abgeltungsbedarf des Regionalverkehrs zu optimieren bzw. nicht zu Gunsten des Fernverkehrs weiter zu verschlechtern (etwa durch Bahnersatzleistungen aufgrund wegfallender S-Bahnhalte).

h. Hinweis zum zukünftigen Angebot

Der Kanton Luzern bekräftigt erneut, dass er die klare Absicht hat und darauf hinzielt, die eingereichten bzw. die im Ausbauschnitt 2035 enthaltenen und mit dieser Stellungnahme geforderten Angebote zu bestellen und seinen Anteil am zusätzlichen Abgeltungsbedarf zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme zu übernehmen. Zu fordern ist allerdings bei der Erarbeitung und Umsetzung der Angebote eine ausgewogene Berücksichtigung von Fern-, Regional- und Güterverkehr. Angebote, die ausschliesslich eine Fernverkehrs- oder Güterverkehrs-Optik aufweisen und den Regionalverkehr benachteiligen, werden nicht akzeptiert. Folglich ist der Kanton Luzern nicht bereit, auf seine Kosten „Schadensbegrenzungen“ bzw. Kompensationsmassnahmen im Regionalverkehr finanzieren zu müssen (etwa Bahnersatzleistungen per Bus für aufgehobene oder nicht bediente S-Bahnhaltestellen), während sich der Fernverkehr nebenher dank idealer Produktionsbedingungen Gewinne sichert.

i. Hinweis zur Grimselbahn

Die Grimselbahn ist gemäss dem erläuternden Bericht in die 2. Dringlichkeit eingestuft. Wir weisen darauf hin, dass das Projekt aus touristischer Sicht grosses Potenzial hat und wichtige Impulse in die Region bringen kann. Vor diesem Hintergrund wird das Projekt im Rahmen der neuen Regionalpolitik zusammen mit den Kantonen Nidwalden und Obwalden unterstützt.

8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

a. Mobilitätshubs

Kürzlich umgesetzte oder sich noch in Planung befindliche Bushubs bzw. Mobilitätshubs in der Zentralschweiz (Emmenbrücke, Ebikon, Rothenburg, Horw, Kriens usw.), die in wesentlichem Ausmass zusätzliche Fahrgäste auf die Bahn verlagern (und nicht einfach ein lineares Wachstum fortschreiben), wurden in den Planungsgrundlagen und in den Nachfrageprognosen stets zu wenig oder gar nicht berücksichtigt. Damit wird die im Umbruch befindliche Nachfrageverlagerung von der Strasse zur Bahn unzureichend berücksichtigt, es wird auf falsche (weil zu tiefe) Annahmen abgestellt. Das wirkt sich in der Folge insofern fatal aus, als durch die Verlagerung die zu erwartenden Überlasten nicht ausgewiesen werden und dadurch ein zu geringes Angebot bereitgestellt wird. In diesem Zusammenhang gilt es denn auch festzuhalten, dass die Vernehmlassungsvorlage die gesamtverkehrliche Perspektive zu

wenig einbezieht und dadurch etwa den Beitrag, den Bahnausbauten zum Abbau von Überlasten auch im Strassenverkehr leisten, nicht berücksichtigt. So ermöglicht gerade der Durchgangsbahnhof Luzern neben häufigeren und schnelleren Stadt–Stadt–Verbindungen und der besseren Vernetzung von Subzentren auch ein dichteres S-Bahnangebot im Raum Luzern. Dies wiederum ist die Voraussetzung dafür, dass die Mobilitätsnachfrage von der stark belasteten (und zeitweise überlasteten) Strasseninfrastruktur auf die umwelt- und flächeneffizientere Schieneninfrastruktur verlagert werden kann. In dem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Stadt Luzern in der Schweiz das zweittiefste Verhältnis von Verkehrsfläche zu Bevölkerung aufweist.

b. Zugentgleisung im Bahnhof Luzern

Im Weiteren ermöglicht der Durchgangsbahnhof Luzern neben der besseren Vernetzung der Zentralschweizer Hauptachsen (Olten/Bern–Luzern und Luzern–Zug–Zürich) auch eine gewisse Netzredundanz. Bisher ist Luzern über die Schiene ausschliesslich durch einen zweispurigen Engpass zu erreichen. Die Entgleisung eines Zugs im März 2017 mit anschliessender viereinhalb tägiger Vollsperrung der Zufahrt zum und des Bahnhofs Luzern hatte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Erreichbarkeit von Luzern mit entsprechenden wirtschaftlichen Auswirkungen in Millionenhöhe. Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern wäre Luzern in einem solchen Fall weiterhin erreichbar gewesen.

c. Hinweis bezüglich weiteren Erwartungen

Nachdem das Ziel fixiert ist, sind aufwärtskompatible Planungsarbeiten umgehend anzugehen. Der Kanton Luzern will wissen, wie sich das Bahnangebot bis 2035 schrittweise entwickelt.

Zusammenfassung der wichtigsten Anträge

Zum Ausbauschritt 2030/35 werden zusammenfassend die folgenden, wichtigsten Anträge gestellt und deren Berücksichtigung bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage verlangt:

- Es soll – wie vorgeschlagen – die Variante Ausbauschritt 2035 mit 11,5 Milliarden Franken umgesetzt werden.
- Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist – zumindest mit einer ersten Finanzierungstranche – in den Ausbauschritt 2035 aufzunehmen (Auflistung in Art. 1 Abs. 2i des Bundesbeschlusses zum Ausbauschritt 2035).
- In jedem Fall ist die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ausdrücklich in Art. 1 Abs. 2s des Bundesbeschlusses zum Ausbauschritt 2035 (allenfalls in Art. 1 Abs. 2n des Bundesbeschlusses zum Ausbauschritt 2030) anzuführen.
- Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern ist in Übereinstimmung mit der bereits im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2025 enthaltenen Regelung unverzüglich aufzunehmen, umfassend voranzutreiben und vom Bund zu finanzieren.
- Für den Durchgangsbahnhof Luzern muss eine für den Kanton Luzern tragbare Vorfinanzierung nach Art. 58c EBG oder alternativ nach Art. 58b EBG ermöglicht werden. Die erforderlichen gesetzlichen Anpassungen des EBG für eine spätere Übernahme der Investitionskosten durch den Bund müssen dem Bundesparlament gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (allenfalls 2030) unterbreitet werden.
- Wird die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern – auch mit einer ersten Finanzierungstranche – nicht in den nächsten Ausbauschritt aufgenommen, ist im Ausbauschritt 2035 (allenfalls 2030) ein Betrag über 200 Millionen Franken für vorbereitende Arbeiten im Hinblick auf die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern vorzusehen.
- Für die Strecke Olten–Sursee–Luzern–Zug muss der Ausbauschritt 2035 (allenfalls 2030) zudem aufwärtskompatible Massnahmen vorsehen, welche bereits vor der Inbetriebnahme der beiden Grossprojekte dringend notwendige Angebotsverbesserungen oder Kapazitätserhöhungen ermöglichen (z.B. Bahnhofsusbauten Emmenbrücke und Ebikon,

- Entflechtung Emmen Hübeli, Verkürzung der Zugfolgezeiten, Bau einer zusätzlichen Unterführung im Bahnhof Luzern).
- Der Zimmerberg-Basistunnel II muss im Ausbauschnitt 2035 (allenfalls 2030) projektiert und realisiert werden. Die Projektierung in Übereinstimmung mit der bereits im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2025 enthaltenen Regelung ist unverzüglich aufzunehmen, umfassend voranzutreiben und vom Bund zu finanzieren.
 - Die Zentralschweiz ist stärker in den internationalen Verkehr einzubinden. Die Nord-Süd-Achse Frankfurt–Basel–Milano ist weiterhin über Luzern zu führen und im Angebot schrittweise auszubauen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Ausführungen und insbesondere Anträge bei der weiteren Behandlung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Robert Küng
Regierungsrat

Beilage:

- Terminplan Durchgangsbahnhof Luzern

Kopie:

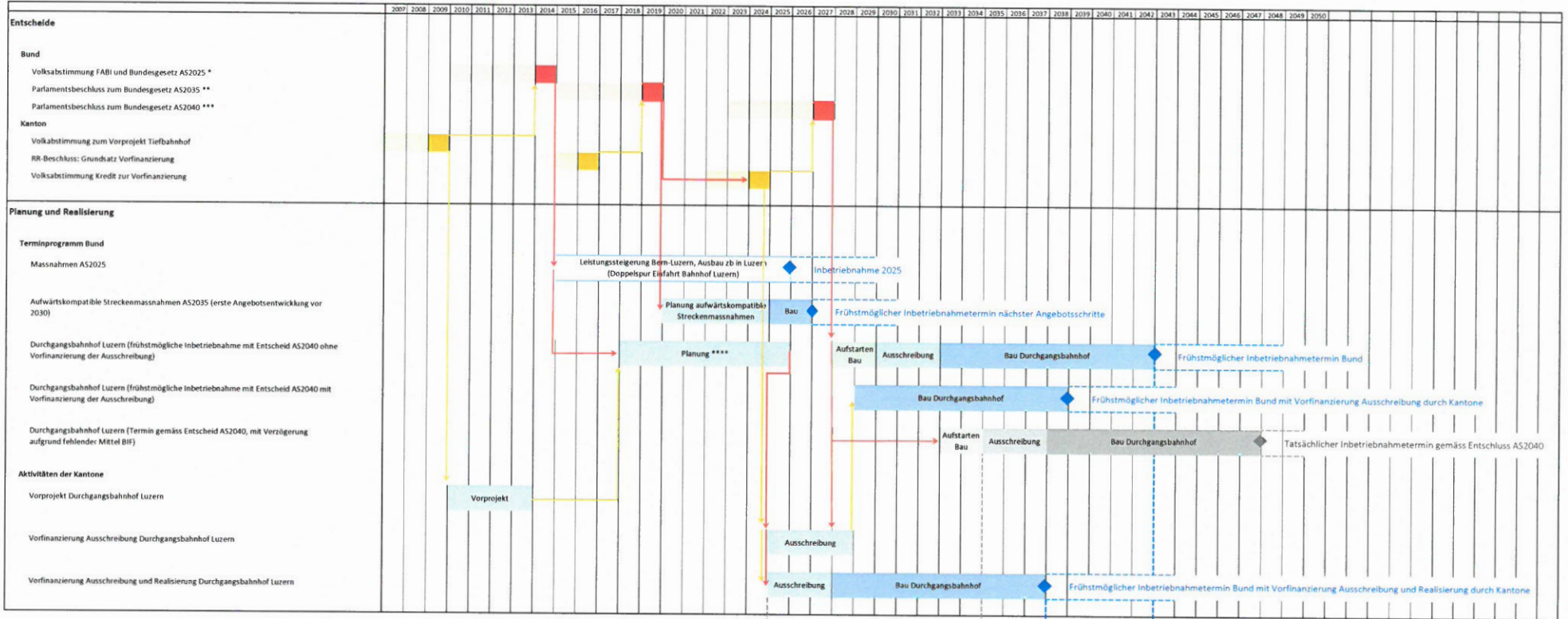
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern
- Raum und Wirtschaft (rawi), Murbacherstrasse 21, Postfach, 6002 Luzern

Termine und Entscheidungsabläufe Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) mit/ohne Vorfinanzierung durch die Kantone

- Legende**
- Entscheide Bund
 - Entscheide Kanton
 - Projektierung, Plangenehmigung (PGV) und Ausschreibung
 - Realisierung und Inbetriebnahme
 - Folgen von Entscheiden

Annahmen zur Planung DBL
 Nächster nationaler Parlamentsbeschluss zu Ausbaumaßnahmen 2040 im 2027 (2019 plus 8 Jahre)
 **** Planung DBL: 3 Jahre Ergänzung Vorprojekt, 3 Jahre Bau- und Auflageprojekt, 2 Jahre PGV-Verfahren (8 Jahre Planungszeit gemäss Aufwandschätzung Bau- und Auflageprojekt der SBB vom 21.12.2016)
 3 Jahre Ausschreibung (davon 1 Jahr überlappend mit Planung DBL möglich, falls dies zur Beschleunigung beiträgt)
 10 Jahre Bauzeit
 Wird der Planungsablauf unterbrochen, sind jeweils 2 Jahre zum Aufstarten des Projekts nötig

Annahmen zu den Entscheiden
 * Volksabstimmung FABI und Bundesgesetz AS2025: Massnahmen bis 2025 und "Projektierungen für Kapazitätsausbauten –Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern)"
 ** Annahme: Parlamentsbeschluss zum Bundesgesetz AS2035: PGV ist finanziert (in Vernehmlassungsversion erfüllt). DBL als Zielbauwerk aufgeführt, Möglichkeit zur Vorfinanzierung DBL gegeben, maximale Dauer Vorfinanzierung Kantone definiert, aufwärtskompatible Streckenmassnahmen enthalten
 *** Annahme: Parlamentsbeschluss zum Bundesgesetz AS2040: Bundesfinanzierung DBL genehmigt, Inbetriebnahmejahr definiert.



DBL 5 Jahre früher Dank Vorfinanzierung durch Kantone

Maximale Dauer der Vorfinanzierung durch Kantone bei Vorfinanzierung Ausschreibung und Bau des DBL