



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Bericht und Antrag**

an den Grossen Stadtrat von Luzern  
vom 17. Oktober 2007 (StB 940)

B+A 53/2007

### **Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden Investitionsbeitrag sowie Landabtretungs- und Bau- rechtsvertrag**

**Von den Stimmberechtigten  
angenommen am  
24. Februar 2008**

**Vom Grossen Stadtrat  
beschlossen am  
13. Dezember 2007**

## Bezug zur Gesamtplanung 2007–2011

**Leitsatz A:** Luzern wächst zur starken Region heran.

**Stossrichtung A1:** Die Stadt setzt sich mit Rücksicht auf die kommenden Generationen für eine nachhaltige Entwicklung ein.

**Fünfjahresziel A1.3:** Die Stadt fördert die städtebauliche Qualität und Urbanität.

**Leitsatz B:** Luzern macht mobil.

**Stossrichtung B1:** Die Stadt fördert und unterstützt die Umsetzung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems, welches die verschiedenen Verkehrsmittel zweckmässig einsetzt und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt ist.

**Fünfjahresziel B1.1:** Die Stadt wirkt bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms aktiv mit.

**Projektplan:** K61053

## Übersicht

75 Prozent aller Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz leben und arbeiten in den Agglomerationen. Zwischen diesen bestehen deshalb intensive Verkehrsbeziehungen. Eine der Achsen Richtung Zürich ist die Strecke Sarnen/Stans–Luzern–Zug–Zürich. Der Verkehr auf dieser Strecke hat sich seit dem Bau der Nationalstrassen zunehmend auf der Strasse abgewickelt. Mit der für 2010 vorgesehenen durchgehenden Eröffnung der Autobahn A 4 durchs Knonaueramt wird der Strassenverkehr weiter bevorteilt. Der Schienenverkehr wurde in den letzten Jahren zwar ebenfalls gefördert, allerdings nur betrieblich und soweit dies ohne Ausbau der Infrastruktur möglich war.

Wollen wir den stetig zunehmenden Verkehr bewältigen, muss der Verkehr von Zentrum zu Zentrum und insbesondere auf den Achsen Richtung Zürich konsequent auf die Schiene verlagert werden. Nur so kann der Verkehr umweltgerecht abgewickelt werden und können die bestehenden Strasseninfrastrukturen auf längere Sicht den Ansprüchen genügen. Das Projekt Ausbau Zentralbahn entspricht dieser Strategie. Die damit verbundene Angebotssteigerung kann die kommenden Mobilitätsbedürfnisse auf der Achse weitgehend befriedigen und einen Ausbau der Autobahn A 2 ersetzen.

Tieflegung und Doppelspur im Bereich der Stadt Luzern sind ein altes Anliegen. Verschiedene Anstösse – letztmals in den 90er-Jahren – sind an den Kosten bzw. am Verteilschlüssel zwischen den Partnern gescheitert. Die Aussicht auf namhafte Bundesbeiträge hat das Projekt finanzierbar gemacht und dafür gesorgt, dass sich die Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden sowie die Stadt Luzern auf einen Kostenverteiler einigen konnten. Die Landesvertreter der Kantone haben sich in Bern gemeinsam für die Aufnahme des Projekts in die Liste der dringlichen Projekte des Infrastrukturfonds eingesetzt, und sie waren erfolgreich. Diese Strategie muss weiterverfolgt werden. Auch für die notwendigen Ausbauten auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich müssen sich alle Kantone und Städte auf der Achse Sarnen/Stans–Luzern–Zug–Zürich gemeinsam einsetzen.

Die Stadt Luzern als Gemeinwesen begrüsst die Verlagerung auf die Schiene, die durch den Ausbau der Zentralbahn möglich wird. Viele Pendlerinnen und Pendler von und nach Luzern, aber auch nach Zug und nach Zürich werden die Bahn benutzen. Damit wird nicht nur die Autobahn entlastet. Zusammen mit den übrigen Massnahmen im Agglomerationsprogramm bewirkt das Projekt eine Entlastung des städtischen Strassennetzes und mit den entsprechenden flankierenden Massnahmen eine deutliche Reduktion der Verkehrsimmissionen in der Stadt.

Die in der Botschaft des Regierungsrates erwähnten Nutzen kommen nach Ansicht des Stadtrates in grossem Masse der Stadt Luzern zugute:

- Das voraussichtliche Mobilitätswachstum findet auf der Schiene statt.
- Das Angebot der Zentralbahn kann erheblich verbessert werden.
- Die Behinderung des Verkehrs, insbesondere auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, durch die Zentralbahn in der Stadt Luzern wird durch die Aufhebung von vier Bahnübergängen beseitigt.
- Ein zukünftiger Bau der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen „Spange Süd“ ist berücksichtigt. Längs der Arsenalstrasse wird das entsprechende Trasse frei.
- Das Sport-, Freizeit- und Messegelände Allmend wird mit der Bahn erschlossen.
- Die Tieflegung der Zentralbahn führt zu einer Reduktion der Lärmimmissionen.
- Das frei werdende Trasse kann für eine Langsamverkehrsachse und als Ergänzung des Allmend-Freiraums genutzt werden.

Als Grundeigentümerin der Allmend ist die Stadt besonders gefordert. Das Projekt hat grosse Auswirkungen auf den Sport- und Freizeitbetrieb. Auch die LUGA und die Pferderennen sind davon vorübergehend, die Kynologen und die Mieter der Fliegerschuppen sogar auf Dauer betroffen. Unter Einbezug der Nutzer werden diese Probleme angegangen. Dem Stadtrat ist es ein Anliegen, den Betroffenen angemessene Übergangs- und Ersatzlösungen anzubieten.

Gemäss der Botschaft des Regierungsrates vom September 2007 betragen die Gesamtkosten für den Ausbau der Zentralbahn 250 Mio. Franken (Stand April 2005, inklusive Mehrwert-

steuer). Allerdings sind darin die Kosten für eine Haltestelle Langensand-Steghof nicht enthalten. Dieses Vorhaben wurde auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Die Stadt Luzern beteiligt sich mit 24,3 Mio. Franken an den Gesamtkosten. Der Beitrag der Stadt ist zwar beträchtlich. Der Stadtrat ist aber überzeugt, dass er angesichts der Vorteile gerechtfertigt ist. Zusammen mit der neuen Sportarena, dem Neubau der Messehallen und der Aufwertung des Natur- und Erholungsraumes ermöglicht der Ausbau der Zentralbahn einen Entwicklungsschub, der die Allmend auch den kommenden Generationen als Sport-, Freizeit-, Wirtschafts-, Natur- und Erholungsraum sichert.

Für die Unterfahrung der Allmend erhält die Zentralbahn (zb) ein Baurecht; die Stadt übernimmt im Gegenzug das Land des alten Trassees. Gemäss der Botschaft des Regierungsrates entschädigt die zb die Stadt „als Beitrag an die neue Messehalle“ mit 7,9 Mio. Franken für den Abriss der alten Festhalle. Der Abriss an sich erfolgt durch die Zentralbahn zulasten der Stadt für 0,46 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung der bereits kreditierten Planungskosten und der Abrisskosten verbleibt ein Nettobetrag zulasten der Stadt von 23,67 Mio. Franken. Die Zahlen beruhen auf dem Kostenstand 2005. Gemäss Baurechtsvertrag vom September 2007 entschädigt das Projekt die Stadt für die Festhalle teuerungsbereinigt mit 8,5 Mio. Franken.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Die zb – ein wichtiger Pfeiler für die Mobilität auf der Achse Sarnen/Stans–Luzern–Zug–Zürich</b>	<b>6</b>
<b>2 Das Projekt – ein gemeinsames Vorhaben der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie der Stadt Luzern, mit Unterstützung des Bundes</b>	<b>7</b>
<b>3 Das Projekt – die Botschaft des Regierungsrates</b>	<b>7</b>
<b>4 Bisherige Arbeiten und Kosten</b>	<b>7</b>
<b>5 Die besondere Betroffenheit der Stadt Luzern</b>	<b>8</b>
5.1 Die Stadt als Zentrum der Agglomeration	8
5.2 Die Stadt als Grundeigentümerin	10
5.2.1 Allgemeines	10
5.2.2 Das Baurecht für die Zentralbahn	11
5.3 Die Stadt als Bestellerin und Beitragspflichtige	13
<b>6 Antrag</b>	<b>14</b>

## **Anhang**

1. Botschaft des Regierungsrates
2. Baurechtsvertrag Zentralbahn
3. Politischer Entscheidfahrplan Bauvorhaben Luzerner Allmend
4. Übersichtsplan Baurechte Luzerner Allmend

## **Beilage**

Übersichtsplan Allmend

## **Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

### **1 Die zb – ein wichtiger Pfeiler für die Mobilität auf der Achse Sarnen/Stans–Luzern–Zug–Zürich**

Im Bericht „Raumentwicklung Schweiz“ von 2005 des Amtes für Raumentwicklung (ARE) werden Metropolitanräume und Städtennetze definiert: Die weltweit zu beobachtende wirtschaftliche Entwicklung konzentriert sich in erster Linie auf die Metropolitanräume, zu denen auch Zürich gehört, und in zweiter Linie auf die übrigen Städte und Agglomerationen. 75 Prozent aller Einwohner der Schweiz leben und arbeiten in den Agglomerationen. Zwischen den Agglomerationen bestehen intensive Verkehrsbeziehungen, insbesondere auf den Achsen Richtung Metropolitanräume. Eine der Achsen Richtung Zürich ist die Achse Sarnen/Stans–Luzern–Zug–Zürich.

Der Verkehr auf der Achse Sarnen/Stans–Luzern–Zug–Zürich wickelte sich mit dem fortschreitenden Ausbau der Nationalstrasse mehr und mehr hauptsächlich auf der Strasse ab. Wohl wurde in den letzten Jahren der Schienenverkehr gefördert, aber eben nur, soweit betrieblich ohne Ausbau der Infrastruktur möglich. Mit der für 2010 vorgesehenen durchgehenden Eröffnung der A 4 durchs Knonaueramt wird der Strassenverkehr weiter bevorteilt.

Wollen wir den stetig zunehmenden Verkehr bewältigen, muss der Verkehr von Zentrum zu Zentrum, insbesondere auf den Achsen Richtung Zürich, konsequent auf die Schiene. Nur so genügen die Strasseninfrastrukturen auf längere Sicht und kann der Verkehr umweltgerecht stattfinden.

Das vorliegende Projekt entspricht dieser Strategie. Der Ausbau der Zentralbahn und die damit mögliche Angebotssteigerung vermag die kommenden Mobilitätsbedürfnisse auf dieser Achse weitgehend zu befriedigen und ersetzt einen umfassenden Ausbau der A2 in diesem Abschnitt.

Der Stadtrat von Luzern unterstützt diese Strategie und verlangt deshalb auch einen entsprechenden Ausbau der weiteren Schieneninfrastruktur zwischen Luzern und Zürich, also Bahnhofzufahrt, Rotsee und Zimmerbergtunnel.

## **2 Das Projekt – ein gemeinsames Vorhaben der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie der Stadt Luzern, mit Unterstützung des Bundes**

Tieflegung und Doppelspur im Bereich der Stadt Luzern sind ein altes Anliegen. Verschiedene Anstösse – letztmals in den 90er-Jahren – sind an den Kosten bzw. am Verteilschlüssel zwischen den Partnern gescheitert. Die Aussicht auf namhafte Bundesbeiträge hat das Projekt finanzierbar gemacht und dafür gesorgt, dass sich die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie die Stadt Luzern auf einen Kostenverteiler einigen konnten. Die Landesvertreter der Kantone haben sich in Bern gemeinsam für die Aufnahme des Projekts in die Liste der dringlichen Projekte des Infrastrukturfonds eingesetzt, und sie waren erfolgreich. Diese Strategie muss weiterverfolgt werden. Auch für die notwendigen Ausbauten auf der Strecke Luzern–Zug–Zürich müssen sich alle Kantone und Städte auf der Achse Sarnen/Stans–Luzern–Zug–Zürich gemeinsam einsetzen.

## **3 Das Projekt – die Botschaft des Regierungsrates**

Das Projekt, mit Kosten und Kostenverteiler, ist in der Botschaft des Regierungsrates ausführlich beschrieben (siehe Anhang 1).

## **4 Bisherige Arbeiten und Kosten**

Im Jahr 2004 initiierte der Kanton die Planung und Projektierung des Doppelspurausbaus Zentralbahn mit Tieflegung zwischen Allmend und Bahnhof Luzern. Mit StB 10 vom 5. Januar 2005 bewilligte der Stadtrat einen Beitrag von Fr. 30'000.– an die Gesamtkosten von Fr. 150'000.– für das Vorprojekt. Die Stadt war mit dem Tiefbauamt in die Projektierung einbezogen und bearbeitete als Teilprojekt die Frage der Haltestellen im Ausbaubereich. Während die Haltestelle Allmend unbestritten war, konnte für die im ESP Bahnhof verlangte Haltestelle Langensand-Steghof erst nach intensiven Abklärungen eine zweckmässige Disposition mittig zwischen Langensandbrücke und Steghof gefunden werden. 2005 wurde das Vorprojekt abgeschlossen.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms genehmigte der Grosse Rat am 15. Mai 2006 die Anpassung des kantonalen Richtplans für den Doppelspurausbau der Zentralbahn und bewilligte einen Kredit von 2,2 Mio. Franken für die Planung der entsprechenden Anlagen. Mit B+A 7/2006 genehmigte der Grosse Stadtrat einen Beitrag an diese Kosten in der Höhe von Fr. 385'000.–. Die Planung zielte darauf, den Ausbau mit Hilfe von erwarteten Bundesmitteln in der Höhe von 70 Mio. Franken aus dem geplanten Infrastrukturfonds ab 2009 zu realisieren.

Mit grossen politischen Anstrengungen wurde erreicht, dass das Bauvorhaben auf die Liste der dringlichen Projekte im Rahmen des Infrastrukturfonds kam, allerdings unter der Bedingung, dass der Baubeginn 2008 erfolgt. Diese Beschleunigung hatte zur Folge, dass sofort auch die Ausführungsplanung gestartet und die Submissionen vorbereitet wurden. Aus diesem Grund war ein zweiter Planungskredit von 3,8 Mio. Franken notwendig. Der städtische Anteil an die insgesamt 6 Mio. Franken Planungskosten betrug gemäss Kostenteiler Fr. 1'090'000.–; nach Abzug des bereits genehmigten Anteils von Fr. 385'000.– verblieb der mit B+A 5/2007 bewilligte Anteil von Fr. 705'000.–.

Die separat kreditierten Planungskosten von total 6 Mio. Franken sind in den Kosten von 250 Mio. Franken gemäss Vorlage des Regierungsrates enthalten. Dies ist bei den derzeitigen Kreditabrechnungen zu beachten. Der Kredit gemäss vorliegendem B+A 53/2007 beinhaltet den Beitrag der Stadt gemäss der Botschaft des Regierungsrates, abzüglich der bewilligten Kredite B+A 7/2006, Planungskredit, und B+A 5/2007, 2. Planungskredit. Die erwähnten Kosten basieren auf dem Stand 2005.

## **5 Die besondere Betroffenheit der Stadt Luzern**

Das Projekt findet grossteils auf Gemeindegebiet der Stadt Luzern statt und betrifft die Stadt in mehrfacher Hinsicht:

### **5.1 Die Stadt als Zentrum der Agglomeration**

Die Stadt begrüsst die mit dem Ausbau mögliche Verlagerung von Strassenverkehr auf die Schiene. Viele Pendelnde von und nach Luzern, aber auch nach Zug und Zürich werden die Bahn benutzen. Damit wird die Autobahn ebenso wie das städtische Strassennetz zugunsten des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und zugunsten der Bevölkerung entlastet. Zusammen mit den übrigen Massnahmen im Agglomerationsprogramm bewirkt das Projekt eine Entlastung des städtischen Strassennetzes und mit den entsprechenden flankierenden Massnahmen eine deutliche Reduktion der Verkehrsimmissionen in der Stadt.

Die in der Botschaft des Regierungsrates erwähnten Nutzen kommen nach Ansicht des Stadtrates in grossem Masse der Stadt Luzern zugute:

- Das voraussichtliche Mobilitätswachstum findet auf der Schiene statt.
- Das Angebot der Zentralbahn kann erheblich verbessert werden.
- Die Behinderung des Verkehrs, insbesondere auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, durch die Zentralbahn in der Stadt Luzern wird durch die Aufhebung von vier Bahnübergängen beseitigt.

- Ein zukünftiger Bau der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen „Spange Süd“ ist berücksichtigt. Längs der Arsenalstrasse wird das entsprechende Trassee frei.
- Das Sport-, Freizeit- und Messegelände Allmend wird mit der Bahn erschlossen.
- Die Tieflegung der Zentralbahn führt zu einer Reduktion der Lärmimmissionen.
- Das frei werdende Trassee kann für eine Langsamverkehrsachse und als Ergänzung des Allmend-Freiraums genutzt werden.

Mit der geplanten Langsamverkehrsachse auf dem alten zb-Trassee ergibt sich eine aussergewöhnliche Chance sowohl aus städtebaulicher wie aus verkehrlicher Sicht. Das aufzubauende Trassee zwischen Mattenhof und Steghof ist zwischen 8 und 12 m breit und 1800 m lang. Rund 12'500 m<sup>2</sup> befinden sich auf Gemeindegebiet Kriens, direkt anschliessend an die städtischen Allmend-Grundstücke, rund 7'400 m<sup>2</sup> sind auf Gebiet der Stadt Luzern. Die etwa 1'200 m lange geplante Langsamverkehrsachse aus dem Bereich des Kulturwerkplatzes Luzern-Süd (Südpol) bis zum Steghof führt sowohl durch Gebiet der Gemeinde Kriens wie auch der Stadt Luzern. Die geplante Langsamverkehrsachse soll Teil einer kantonalen Radroute sein und rasch nach Inbetriebnahme der neuen Anlage realisiert werden. Sobald die Resultate der entsprechenden Abklärungen vorliegen, soll die Aufnahme ins Radroutennetz und ins Bauprogramm der Kantonsstrassen erfolgen. Die im Auftrag des Kantons erarbeitete Studie der Firma Metron vom September 2007 zeigt mögliche Dispositionen und Ausgestaltungen der Langsamverkehrsachse. Die Langsamverkehrsachse wird eine attraktive Quartierserschliessung nicht nur für Velofahrende, sondern auch für Fussgängerinnen und Fussgänger. Im Rahmen der Projektierung werden die Gesamtkosten von voraussichtlich rund 4 Mio. Franken verursachergerecht zwischen Kanton und Stadt aufzuteilen sein. Für die Langsamverkehrsachse und die Entwicklung des Allmend-Freiraums nicht benötigtes Terrain soll Anstössern überlassen werden können. Bis zur Realisierung der Langsamverkehrsachse übernimmt die Stadt das Eigentum am Land des alten Trassees; der Rückbau der Bahnanlagen erfolgt im Rahmen und zulasten des Projekts Zentralbahn. Die Haftung für allfällige Altlasten und Abfallsanierungen bleibt bei der Zentralbahn.

Die Stadt erhält das Land von der Zentralbahn im Abtausch zu Baurecht und Landabtretung an die Zentralbahn im Bereich der Allmend. Der Abtausch erfolgt wertgleich und umfasst den Wert von rund Fr. 300'000.–. Das Baurecht der Zentralbahn umfasst etwa 12'830 m<sup>2</sup>. Der Tauschvertrag liegt damit in der Kompetenz des Grossen Stadtrates (vgl. Baurechtsvertrag Kapitel 5.2.2).

Nebst den anteilmässigen Kosten an die Langsamverkehrsachse von etwa 2 Mio. Franken fallen zulasten Stadt kleinere Kostenteile für verschiedene verkehrliche Ergänzungsprojekte an; sie sind noch nicht definitiv ermittelt. Diese umfassen im Wesentlichen Ergänzungen von Gemeindestrassen im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben sowie Ergänzungen von Ausrüstungen der Busunterstände usw. und verursachen Kosten von insgesamt etwa einer weiteren Million Franken.

Für diese Vorhaben sind die entsprechenden Kredite rechtzeitig zu beschaffen.

Mit der Haltestelle Allmend und dem verbesserten Fahrplanangebot der Zentralbahn leistet das Projekt einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung der Allmend. Die damit gewährleistete hervorragende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ermöglicht die vorgesehene kommerzielle Nutzung der Sportarena und die eingeleitete Messeentwicklung. Die entsprechende Würdigung ist im B+A 51/2007 „Sportarena Allmend. Zwischenbericht“ dargestellt.

## **5.2 Die Stadt als Grundeigentümerin**

### **5.2.1 Allgemeines**

Als Grundeigentümerin auf der Allmend ist die Stadt ganz besonders betroffen. Das Projekt hat teilweise vorübergehend (während der Bauarbeiten), teilweise auf Dauer grosse Auswirkungen auf den Sport- und Freizeitbetrieb auf der Allmend. So sind LUGA, Pferdesport und Hornussen vorübergehend, Kynologen und Mieter der Fliegerschuppen auf Dauer betroffen.

Viele der Probleme sind unter Einbezug der betroffenen Nutzer in Bearbeitung, definitive Lösungen in den meisten Fällen noch in Arbeit. Im Sinne eines Vorvertrages wurde in der Absichtserklärung vom 26. Juli 2007 festgehalten, dass das Projekt Zentralbahn die Kosten für durch sie verursachte Massnahmen übernimmt. Zurzeit werden die entsprechenden Verträge für die verschiedenen Massnahmen vorbereitet.

Auf der Allmend sind neben der Zentralbahn die weiteren Projekte Sportarena und Messe in Bearbeitung (vgl. B+A 51/2007 und B+A 52/2007). Die Koordination dieser Projekte ist ausserordentlich komplex, insbesondere bezüglich der terminlichen Verfügbarkeiten der Sportanlagen und der Messeinfrastruktur. So sind für die Gewährleistung des Sportbetriebes während und nach den Bauarbeiten kostenintensive Umbauten an Sportplätzen, insbesondere Überführungen von Rasen in Kunstrasenplätze, vorgesehen. Gemäss der erwähnten Absichtserklärung beteiligt sich die Zentralbahn an diesen Kosten. Die Sicherstellung des Messebetriebes ist anspruchsvoll, da für den Bau des Tunnels für die Zentralbahn zuerst die Festhalle abgerissen und hierfür wiederum vorgängig ein Ersatzbau realisiert werden muss. Zudem müssen die gemäss Umweltverträglichkeitsbericht notwendigen ökologischen Ersatzmassnahmen des Projekts Ausbau Zentralbahn mit dem Projekt Natur- und Erholungsraum Allmend abgestimmt sein.

Stadt und Kanton haben deshalb zur Sicherstellung der nötigen Koordination eine Koordinationsstelle eingerichtet. Es gilt, die Projekte materiell, terminlich und bezüglich der Entscheide abzustimmen (siehe entsprechenden Koordinationsplan in Anhang 3).

Detailliertere Ausführungen hierzu finden sich im Kapitel 7 „Transformationsprozess, Entlastungs- und Ersatzmassnahmen Sportanlagen Allmend“ im B+A 51/2007 „Sportarena Allmend. Zwischenbericht“.

### 5.2.2 Das Baurecht für die Zentralbahn

Ab Mattenhof, wo das neue Trasse beginnt, bis zum Beginn des bergmännischen Tunnels unter der Parzelle der Stiftung Kinderheim Hubelmatt wird ausschliesslich Land der Stadt Luzern beansprucht. Im Bereich der Rampe bei den Fliegerschuppen muss Land erworben werden, im unterfahrenen Bereich ist ein unselbstständiges Baurecht vorgesehen.

Das Baurecht ist mit dem Baurecht für die Messe koordiniert.

Das von der Zentralbahn westlich der Horwerstrasse beanspruchte Land liegt in der Zone für Sport- und Freizeitanlagen mit einem Landwert von Fr. 60.–/m<sup>2</sup>; für das Baurecht ist ¼ des Landwertes oder Fr. 15.–/m<sup>2</sup> geschuldet. Im Bereich der Messe ist das Land der Zone für öffentliche Zwecke zugeordnet. Die Entschädigung für das Baurecht hier ist in der pauschalen Entschädigung für die bestehende Halle enthalten.

#### Zusammenstellung Landabtretung/Baurecht von Stadt an Zentralbahn

Parz. Nr.	Zone	Abtretung		Baurecht		Total Fr.
		m <sup>2</sup>	Fr./m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	Fr./m <sup>2</sup>	
30 Kriens	S+F	2035	60.–			122'100.–
1182 Luzern I.U.	S+F	735	60.–			44'100.–
				60	15.–	900.–
				7110	15.–	106'650.–
2538 Luzern I.U.				320	15.–	4'800.–
1187 Luzern I.U.	ZöZ			1240	–.–	
				<u>4100</u>	–.–	
		<u>2770</u>		12830		<u>278'550.–</u>

Im Gegenzug erhält die Stadt Luzern das Land des aufzugebenden Trassees. Dieses Land ist nicht eingezont und hat einen Wert von Fr. 15.–/m<sup>2</sup>.

#### Zusammenstellung Antretung Stadt von Zentralbahn:

Parz. Nr.	Zone	Antretung		Total Fr.
		m <sup>2</sup>	Fr./m <sup>2</sup>	
64 Kriens	ÜG	1070	15.–	16'050.–
29 Kriens	ÜG	11580	15.–	173'700.–
1179 Luzern I.U.	ÜG	<u>7336</u>	15.–	<u>110'040.–</u>
		19986		299'790.–

Die Flächen sind Zirkamasse und können je nach Ausführung abweichen. Entsprechend sind die Entschädigungen Annahmen; sie zeigen die Grössenordnung des Geschäftes. Gemäss Baurechtsvertrag erfolgen An- und Abtretung entschädigungslos bzw. als wertgleicher Tausch, also ohne Wertausgleich aufgrund der definitiven Flächenmasse. Das Baurecht für die Zentralbahn wird auf unbestimmte Zeit eingeräumt. Kosten und Gebühren aus dem Vertrag werden vom Projekt Zentralbahn getragen.

Der Tauschvertrag bedarf gemäss Art. 69 lit. b Ziff. 12 GO der Zustimmung des Grossen Stadtrates.

Im selben Vertrag wird der Zentralbahn auch ein Unterbaurecht über 25 m<sup>2</sup> ab dem BR-Grundstück 3765 der Lumag, Luzerner Messe- und Ausstellungs-AG, eingeräumt; diese erfolgt ebenfalls entschädigungslos.

Für den Bau der Zentralbahn muss die bestehende Festhalle auf Parzelle 1187 abgebrochen werden. Gemäss Baurechtsvertrag entschädigt das Projekt Ausbau Zentralbahn, Doppelspur und Tieflegung Luzern, die Stadt Luzern hierfür mit 8,5 Mio. Franken. Mit diesem Betrag ist auch das Baurecht für die Bahnanlage auf dem Grundstück 1187 abgegolten. Die Stadt ihrerseits wirft davon 8 Mio. Franken in die neue Gesamtlösung gemäss B+A 52/2007 "Messeplatz Luzern" ein; 0,5 Mio. Franken werden für den Abriss der alten Halle verwendet. Der Abriss der alten Halle mit Kosten von 0,5 Mio. Franken geht zulasten der Stadt Luzern und muss mit vorliegendem B+A kreditiert werden. Die vertragliche Regelung dieser Entschädigung bedarf der Zustimmung des Grossen Stadtrates. Auf Kostenstand 2005 beträgt die Entschädigung für die Festhalle laut Botschaft des Regierungsrates „als Beitrag an die neue Messehalle“ 7,9 Mio. Franken, der Anteil für den eigentlichen Abriss 0,46 Mio. Franken. Der Abriss erfolgt durch das Projekt Zentralbahn zulasten der Stadt.

Da der städtische Investitionsbeitrag und der Landabtretungs- und Baurechtsvertrag beide sachlich direkt mit der kantonalen Vorlage betreffend Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern zusammenhängen, sollen sie zu einer einzigen Abstimmungsfrage vereinigt werden. Der Landabtretungs- und Baurechtsvertrag ist deshalb dem obligatorischen Referendum zu unterstellen.

Der Abtretungs- und Baurechtsvertrag beschränkt sich auf die Rechtseinräumungen. Entschädigungen für vorübergehende Beanspruchungen, insbesondere auch für die Nutzung der Fläche der alten Festhalle als Installationsplatz, sind separat zu vereinbaren.

### **5.3 Die Stadt als Bestellerin und Beitragspflichtige**

Als Mitbestellerin partizipiert die Stadt an den Kosten. Der Kostenschlüssel wurde grundsätzlich mit dem B+A 5/2007 „2. Planungskredit Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern“ genehmigt. Darin sind die Anteile aus Strassengesetz und nach dem Gesetz über den ÖV ebenso berücksichtigt wie der Vorabbeitrag als Standortgemeinde an Haltestellen von 20 Prozent.

Gemäss der Botschaft des Regierungsrates vom September 2007 betragen die Gesamtkosten, Stand April 2005, inkl. MWSt, total 250 Mio. Franken, allerdings exklusive die auf einen späteren Zeitpunkt verschobene Haltestelle Langensand-Steghof. Gemäss diesem Schlüssel leistet die Stadt insgesamt einen Betrag von 24,3 Mio. Franken an die Gesamtkosten von 250 Mio. Franken. Darin sind die bereits vom Grossen Stadtrat bewilligten Beiträge von total Fr. 1'090'000.– an die Planung enthalten. Netto ist daher noch ein Betrag von 23,21 Mio. Franken zu kreditieren, zusammen mit den Kosten von Fr. 460'000.–, Stand 2005, für den Abriss der alten Festhalle insgesamt 23,67 Mio. Franken.

Der Kostenstand April 2005 ist deshalb gewählt, weil die Kostenschätzungen des Vorprojekts wie auch die darauf basierenden Bundesbeitragszusicherungen aus dem Infrastrukturfonds diesen Stand haben. Teuerungsbereinigt per April 2007 betragen die Gesamtkosten 268,8 Mio. Franken, der städtische Beitrag brutto 26 Mio. Franken.

In der Vorlage zum 2. Planungskredit ging man gestützt auf das Vorprojekt von Gesamtkosten von 231 Mio. Franken aus, inkl. Haltestelle Langensand-Steghof, und einem städtischen Anteil von 21,8 Mio. Franken. Die Kostendifferenz zwischen Vorprojekt und Bauprojekt ist in der Botschaft des Regierungsrates begründet.

Die Haltestelle Langensand-Steghof hat aus städtischer Sicht nach wie vor grosse Bedeutung und soll nach Abklärungen zur Spange Süd, zur Entwicklung des Güterverkehrs (mit entsprechendem Einfluss auf die Disposition der Gleisanlagen) und zur Zukunft des Bahnhofes generell in einem nächsten Paket des Agglomerationsprogramms aufgenommen werden.

## 6 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- den städtischen Beitrag von 23,67 Mio. Franken (exklusive der bereits bewilligten Beiträge von total Fr. 1'090'000.– an die Planung, inklusive der Kosten für den Abriss der alten Festhalle von Fr. 460'000.–, Stand 2005) unter der Voraussetzung, dass auch die übrigen Partner ihre Beiträge genehmigen, zu bewilligen,
- dem Landabtretungs- und Baurechtsvertrag zwischen zb Zentralbahn AG, Stadt Luzern, Lumag, Luzerner Messe- und Ausstellungs-AG, und Kanton Luzern zuzustimmen,
- den Stadtrat zu beauftragen, sich für eine rasche Realisierung der Haltestelle Langensand-Steghof einzusetzen.

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 17. Oktober 2007

Urs W. Studer  
Stadtpräsident



Toni Göpfert  
Stadtschreiber

## **Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 53 vom 17. Oktober 2007 betreffend

### **Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden. Investitionsbeitrag sowie Landabtretungs- und Baurechtsvertrag,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 12 Abs. 1 Ziff. 4 und Abs. 2, Art. 61 Abs. 1, Art. 67 Ziff. 2 lit. a und Art. 69 lit. b Ziff. 12 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

#### **beschliesst:**

- I. Zuhanden der Stimmberechtigten:
  1. Der städtische Beitrag von 23,67 Mio. Franken, Kostenstand April 2005, wird, unter der Voraussetzung, dass auch die übrigen Partner ihre Beiträge genehmigen, bewilligt.
  2. Dem Landabtretungs- und Baurechtsvertrag zwischen zb Zentralbahn AG, Stadt Luzern, Lumag, Luzerner Messe- und Ausstellungs-AG, und Kanton Luzern wird zugestimmt.
- II. Der Stadtrat wird beauftragt, sich für eine rasche Realisierung der Haltestelle Langensand-Steghof einzusetzen.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem obligatorischen Referendum bzw. wird dem obligatorischen Referendum unterstellt.

Luzern, 13. Dezember 2007

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Beat Züsli  
Ratspräsident

Daniel Egli  
Stadtschreiber-Stellvertreter





## Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat

B

**zum Entwurf eines Dekrets über einen  
Sonderkredit für den Ausbau der  
Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und  
Obwalden**

18. September 2007

# Übersicht

*Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, für den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden einen Sonderkredit von 250 Millionen Franken (Kostenbasis 2005) zu bewilligen. Das Dekret des Grossen Rates unterliegt der Volksabstimmung.*

*Mit dem Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden können vielfältige Nutzeneffekte erzielt werden:*

- *das voraussichtliche Mobilitätswachstum findet auf der Schiene statt,*
- *das Angebot der Zentralbahn kann erheblich verbessert werden,*
- *die Behinderung des Verkehrs, insbesondere auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, durch die Zentralbahn in der Stadt Luzern wird beseitigt,*
- *das Gebiet Allmend mit dem Sport-, Freizeit- und Messegelände wird an das Bahnnetz angeschlossen,*
- *die Lärmimmissionen in Luzern werden stark reduziert.*

*Der Grosse Rat genehmigte am 15. Mai 2006 die Anpassung des kantonalen Richtplans für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern und bewilligte einen Kredit von 2,2 Millionen Franken für die Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach. Am 19. März 2007 bewilligte der Grosse Rat einen weiteren Kredit von 3,8 Millionen Franken für die beschleunigte Planung. Mit diesem Kredit konnten die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass nach der Bewilligung des Baukredits und der Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr sofort mit der Realisierung des Vorhabens begonnen werden kann.*

*Die Arbeiten am Bauprojekt für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern laufen auf Hochtouren. Das Projekt wurde im Herbst 2006 in die Liste der dringlichen und baureifen Projekte des Infrastrukturfonds des Bundes aufgenommen. Über diesen Fonds beteiligt sich der Bund mit 111 Millionen Franken (exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung) am Projekt. Der Bundesbeitrag fliesst jedoch nur bei einem Baubeginn vor Ende 2008.*

*Das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr wurde am 27. Juli 2007 eingeleitet. Die Plangenehmigungsverfügung wird im Herbst 2008 erwartet. Die Vorbereitungsarbeiten für die Submission der Rohbauarbeiten laufen. Die Vergabe dieser Leistungen an einen Totalunternehmer ist vor den Sommerferien 2008 geplant.*

*Die Kantone Obwalden und Nidwalden sowie die Stadt Luzern beteiligen sich an den Baukosten von 250 Millionen Franken mit 62,3 Millionen Franken. Nach Berücksichtigung des Bundesbeitrags von 119,4 Millionen Franken (inkl. Mehrwertsteuer) verbleiben dem Kanton Luzern somit netto Kosten von 68,3 Millionen Franken. Die Finanzierung ist im Rahmen der ordentlichen Investitions- und Finanzplanung vorgesehen und gewährleistet.*

# Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Grossen Rat

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden. Das Bauvorhaben umfasst eine neue doppelspurige Eisenbahnverbindung vom Bahnhof Luzern unter der Hubelmatt und der Allmend hindurch zur Haltestelle Mattenhof, die Verlängerung der Doppelspur von der Kantonsgrenze bis zur Haltestelle Hergiswil Matt sowie Beschleunigungsmassnahmen in Nidwalden und Obwalden.

## I. Vorgeschichte

Im Jahr 2002 wurde das Vorprojekt "Angebots- und Infrastrukturplanung Meterspurzufahrt Bahnhof Luzern" ausgearbeitet. Dieses diente als Grundlage für den Entwurf des Agglomerationsprogrammes und stellt darin ein Schlüsselprojekt dar. 2005 wurde das Vorprojekt zusammen mit dem Angebotskonzept 2012 konkretisiert. Die durchgeführte Vernehmlassung ergab eine grundsätzliche Zustimmung zur Stossrichtung des Vorhabens.

Ihr Rat genehmigte am 15. Mai 2006 mit Grossratsbeschlüssen eine Anpassung des kantonalen Richtplans für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern und bewilligte einen Sonderkredit von insgesamt 2,2 Millionen Franken für die Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach.

Das Vorgehen und der Zeitplan waren darauf ausgerichtet, Bundesmittel aus der zweiten Tranche des Infrastrukturfonds zu erhalten. Als sich abzuzeichnen begann, dass die Mittel für diese zweite Tranche der Förderung von Agglomerationsprojekten erst nach 2010 zur Verfügung stehen würden, beschloss das Steuerungsgremium S-Bahn Luzern an seiner Sitzung vom 31. März 2006, das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern zu beschleunigen. In der Folge konnten das federführende Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das für das Bewilligungsverfahren zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) überzeugt werden, dass dieses Projekt auf die Liste der dringlichen und baureifen Projekte gehört. Auch durch ein geeintes Auftreten trugen die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier der Kantone Obwalden, Nidwalden und Luzern dazu bei, dass das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern in der Herbstsession 2006 der eidgenössischen Räte in die Liste der dringlichen und baureifen Projekte des Infrastrukturfonds aufgenommen wurde. Über diesen Fonds beteiligt sich der Bund mit 111 Millionen Franken (exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung) am Projekt. Der Bundesbeitrag fliesst jedoch nur bei einem Baubeginn vor Ende 2008.

Damit mit den Arbeiten im Dezember 2008 begonnen werden kann, bewilligte Ihr Rat mit Dekret vom 19. März 2007 einen weiteren Sonderkredit von 3,8 Millionen Franken für die beschleunigte Planung der Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach.

## II. Bedürfnis und Nutzen

### 1. Nachfrageentwicklung

Auf dem Abschnitt Luzern–Horw befördert die Zentralbahn heute rund 12'000 Reisende pro Werktag. Im Jahr 2000 pendelten rund 11'500 Personen (inkl. Schülerinnen und Studenten) von den Kantonen Obwalden und Nidwalden nach den Kantonen Luzern, Zug und Zürich und umgekehrt, davon knapp ein Viertel mit der Bahn. In den letzten Jahren ist insbesondere im Kanton Nidwalden eine starke Zunahme der Wohnbevölkerung zu verzeichnen. Im Rahmen des Projekts Bahn 2000, 2. Etappe, haben die Zentralschweizer Kantone deshalb im Abschnitt Hergiswil–Luzern eine Nachfragesteigerung bis im Jahr 2020 von heute rund 12'000 auf etwa 16'500 Personen prognostiziert. Diese Nachfragesteigerung setzt weitere Angebotsverbesserungen voraus. Werden diese realisiert, kann der vergleichsweise tiefe Anteil an Pendlern aus den Kantonen Nidwalden und Obwalden, welche die Bahn benutzen, erhöht werden.

Von den Angebotsverbesserungen profitieren auch die Bahnbenützer von Horw, Kriens und Luzern.

Weiter finden auf der Allmend über das ganze Jahr vielfältige Veranstaltungen statt, von mehrtägigen Messen bis zu Grossveranstaltungen an einzelnen Tagen. Die neue Haltestelle Allmend garantiert eine optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

### 2. Angebotskonzept Vx

Die Inbetriebnahme der Doppelspur Luzern Allmend – Hergiswil Schlüssel sowie der neuen Zahnradstrecke nach Engelberg Ende 2010 ermöglichen eine weitere Angebotsverbesserung bei der Zentralbahn. Damit die so geschaffenen Kapazitätserweiterungen der Bahn auf diesen Abschnitten genutzt werden können, bedarf es einer Verlängerung des Doppelspurabschnittes. Erst der Ausbau der Abschnitte zwischen dem Südende des Bahnhofs Luzern und der Allmend, der Teilausbau des heutigen Einspurabschnittes in Hergiswil sowie Beschleunigungsmassnahmen auf dem übrigen Netz der Zentralbahn lassen ein Angebot zu, das den Anforderungen einer modernen S-Bahn (regelmässiger, dichter Takt) und den tourismusorientierten Ansprüchen des Verkehrs über den Brünig und nach Engelberg (wenige Zwischenhalte, kurze Fahrzeiten) gerecht wird. Das Angebotskonzept Vx zeichnet sich durch eine konsequente Trennung von S-Bahn und dem Verkehr auf den beiden Bergstrecken aus. Es erlaubt zudem die Einsparung von Rollmaterial und senkt damit langfristig die Betriebskosten.

Die S-Bahn verkehrt gemäss diesem Konzept zwischen Luzern und Giswil sowie zwischen Luzern und Stans im konsequenten Halbstundentakt, der sich auf der Gemeinschaftstrecke Luzern–Hergiswil zum konsequenten Viertelstundentakt überlagert. Die Schnellzüge dagegen verkehren bis Interlaken und Engelberg grundsätzlich im Stundentakt, der in den touristischen Hauptzeiten verdichtet werden kann. Auf beiden

Linien besteht zudem die Möglichkeit, die Grundtaktzüge der S-Bahn in den Spitzenzeiten durch zusätzliche, beschleunigte Züge zu verdichten. Das Angebotskonzept Vx gehorcht damit einem Prinzip, das von zahlreichen Regionen bekannt ist: Züge mit Halt auf allen Stationen bedienen die nähere Umgebung des Zentrums, während weiter in die Region hinausfahrende Züge im Nahbereich nur die grösseren Haltestellen erschliessen.

Mit dem Angebotskonzept Vx wird eine hohe Zugsdichte erreicht. So sollen auf der Gemeinschaftstrecke zwischen Luzern und Hergiswil in den Spitzenzeiten bis zu 10 Züge pro Stunde und Richtung verkehren. Zum Vergleich: im Fahrplan 2006 sind es 5 Züge pro Stunde und Richtung. Das Angebotskonzept Vx lässt sich schrittweise einführen, das heisst von Jahr zu Jahr an die steigende Nachfrage anpassen.

### **3. Leistungsfähigkeit der Autobahn A2 im Abschnitt Horw–Hergiswil**

Der Autobahnabschnitt Horw–Hergiswil ist gut ausgelastet. Im Durchschnitt wurde er 2004 pro Tag von rund 58'300 Fahrzeuge befahren. Davon ist der weitaus grösste Teil regionaler Verkehr. Die Leistungsreserve beträgt nur noch etwa 10 Prozent. Während rund 50 Tagen pro Jahr wird die Kapazitätsgrenze bereits erreicht bzw. überschritten. Zu den Spitzenzeiten des Rückreiseverkehrs aus den Tourismusgebieten der Zentralschweiz und des Berner Oberlands entstehen immer häufiger längere Staus.

### **4. Aufhebung von vier Bahnübergängen in Luzern**

Mit den im Rahmen der S-Bahn Luzern in den nächsten Jahren schrittweise geplanten Angebotssteigerungen würden die Schrankenschliesszeiten am Bahnübergang Horwerstrasse in Luzern von gegenwärtig rund 20 auf über 30 Minuten pro Stunde zunehmen. Während längerer zusammenhängender Zeitabschnitte könnten die Übergänge nicht mehr geöffnet werden. Dies würde insbesondere am Strassenknoten Eichhof zu starken Behinderungen des individuellen und des öffentlichen Strassenverkehrs führen, welche sich auch auf die Verkehrssicherheit im Bereich Horwer- und Obergrundstrasse negativ auswirken würden. Um diese Behinderungen und die damit einhergehenden negativen Auswirkungen für die Quartierbevölkerung zu vermeiden, ist ein Kapazitätsausbau mit Beseitigung der Behinderungen und Immissionen der Zentralbahn in Luzern zwingend notwendig. Wegen der engen Platzverhältnisse im Siedlungsgebiet sind weder Sanierungen der Übergänge mit Unterführungen noch ein Doppelspurausbau „à niveau“ möglich. Eine Tieflegung der Zentralbahn ist deshalb unumgänglich. Mit der Aufhebung des heutigen Bahntrassees ergeben sich zudem interessante Möglichkeiten für die Führung des Langsamverkehrs zwischen der Allmend und dem Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Luzern sowie eine Aufwertung der angrenzenden Quartiere.

## **5. Verkehrsverlagerung auf die Bahn**

Die erwartete zukünftige Verkehrszunahme soll durch ein attraktives und leistungsfähiges S-Bahn-Angebot aufgefangen werden. Die S-Bahn ist das richtige Verkehrsmittel zur Bewältigung der grossen regionalen Verkehrsströme aus Richtung Süden nach Luzern, Zug und Zürich. Der Bahnausbau bildet eine Schlüsselmassnahme im Verkehrsangebot des Agglomerationsprogrammes Luzern. Davon profitieren insbesondere die südliche Agglomeration Luzern sowie die Kantone Nidwalden und Obwalden. Diese Gebiete erhalten dank dem Doppelspurausbau attraktive Verbindungen Richtung Luzern und Mittelland, welche vom Transit- und Schwerverkehr auf der Autobahn A2 unabhängig sind.

## **6. Nutzen des Angebotsausbaus und der Tieflegung**

Der Ausbau der Zentralbahn erzeugt vielfältigen Nutzen:

- Das voraussichtliche Mobilitätswachstum findet auf der Schiene statt.
- Das Angebot der Zentralbahn kann erheblich verbessert werden.
- Die Behinderung des Verkehrs, insbesondere auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, durch die Zentralbahn in der Stadt Luzern wird durch die Aufhebung von vier Bahnübergängen beseitigt.
- Für einen eventuellen Bau der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen „Spange Süd“ wird Platz geschaffen.
- Das Sport-, Freizeit- und Messegelände Allmend wird mit der Bahn erschlossen.
- Die Tieflegung der Zentralbahn führt zu einer Reduktion der Lärmimmissionen.
- Das wegfallende Trasse kann für eine Langsamverkehrsachse genutzt werden.

## **III. Projekt**

Für die Umsetzung des Angebotskonzepts Vx sind die Realisierung des Doppelspurausbaus und der Tieflegung in Luzern, des Doppelspurausbaus in Hergiswil und weiterer Beschleunigungsmassnahmen auf dem Netz der Zentralbahn erforderlich. Die Beschleunigungsmassnahmen werden gleichzeitig mit den übrigen Ausbauten durch die Zentralbahn selbst umgesetzt. Für die Bestimmung der Finanzierungsanteile wurde das Vorhaben in fünf Teilprojekte unterteilt (mehr dazu in Kap. V).

## 1. Teilprojekte 1 und 2: Doppelspur und Tieflegung in Luzern

Die neue Bahnanlage besteht aus einem doppelspurigen Tunnel vom Süden des Bahnhofs Luzern bis unmittelbar vor die Haltestelle Kriens Mattenhof. Das Sport-, Freizeit- und Messegelände auf der Allmend wird mit einer neuen, unterirdischen Haltestelle erschlossen. Im Einzelnen besteht das Projekt aus folgenden Hauptelementen:

- **Hubelmatt-Tunnel:** Dieser ist ein zur Hauptsache bergmännisch zu erstellender doppelspuriger, vom Geissensteinring unter der Hubelmatt bis in das Gebiet der Festhalle Allmend führender Tunnel. Der Geissensteinring wird dabei in offener Baugrube unterfahren, während die Strasse in der Bauzeit über eine Hilfsbrücke geführt wird. Der Tunnel weist eine Länge von 554 Meter auf, hat eine lichte Weite von 10,50 Meter und eine Höhe von 9 Meter.
- **Allmend-Tunnel:** Dieser doppelspurige Tunnel wird im Tagbau erstellt und führt von der Haltestelle Allmend unter der Allmend hindurch und über eine Rampe im Bereich der Fliegerschuppen zur bestehenden oberirdischen Haltestelle Kriens Mattenhof. Der Tunnel ist inklusive Rampe 911 Meter lang, weist eine lichte Weite von 10 Meter und eine Höhe von 6,60 Meter auf.

In der Allmend stellen der weiche, setzungempfindliche Baugrund und die komplexen Grundwasserverhältnisse, zwei Stockwerke mit zum Teil gespannten Grundwasserträgern, hohe Anforderungen an die Methoden der Bauausführung.

Eine umfangreiche Ausrüstung mit bahntechnischen Anlagen sorgt für einen zuverlässigen und sicheren Bahnbetrieb. Dazu gehören insbesondere:

- Sicherungsanlage,
- Bahnstromversorgung und Fahrleitungsanlage,
- Telekommunikationseinrichtungen,
- Wasserversorgung und Entwässerung,
- Selbstrettungseinrichtungen, wie Notbeleuchtung, Fluchtwegschilder, Handlauf, Alarmtaster,
- Entrauchungsanlage Haltestelle Allmend.

Für die Plangenehmigung ist die Erstellung eines Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) erforderlich. Der von der Bauherrschaft verfasste UVB weist nach, dass die Anlage umweltverträglich erstellt und betrieben werden kann. Schwerpunkte des UVB sind die Erschütterungen und der Körperschall in der Bau- und in der Betriebsphase insbesondere im Bereich Hubelmatt, der Grundwasserschutz sowie die ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen.

Seit Herbst 2006 wurde mit Hochdruck am Bau- und Auflageprojekt Doppelspur und Tieflegung Luzern, einschliesslich der Haltestelle Allmend, gearbeitet. Im Rahmen dieser Planung wurde gegenüber dem Vorprojekt eine wesentliche Änderung vorgenommen: die Zurückstellung des Baus einer Haltestelle Langensand-Steghof. Das BAV genehmigt nämlich nur Projekte ohne Optionen. Die Unsicherheiten bezüglich des Rahmenplanes Bahnhof Luzern, des Weiterbestandes des Normalspur-Güterverkehrs und der „Spange Süd“ verunmöglichen heute eine konkrete Planung. Aus diesem Grund wurde in der Sitzung der Politstrategischen Führung (vgl. Anhang 7) vom 6. September 2007 entschieden, im Rahmen des Ausbaus der Zentralbahn auf die Realisierung der Haltestelle Langensand-Steghof vorläufig zu verzichten. Die Haltestelle bleibt jedoch Bestandteil des Agglomerationsprogrammes und kann später ohne weiteres verwirklicht werden.

Der Baubeginn mit dem Spatenstich ist auf Dezember 2008 terminiert. Damit beginnen die Vorbereitungsarbeiten, insbesondere die Leitungsumlegungen. Die Hauptarbeiten können im Oktober 2009 begonnen werden, wenn die Festhalle abgebrochen und damit der Platz frei ist für den Baustart beim Hubelmatt-Tunnel. Nach rund drei Jahren Rohbauarbeiten und einem weiteren

Jahr für Gleisbau und bahntechnische Ausrüstung sowie abschliessenden Tests kann die Anlage auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in Betrieb genommen werden.

Im Anschluss an die Ausbauarbeiten der Zentralbahn soll auf dem rückgebauten Trasse ein Rad-Gehweg realisiert werden. Ein diesbezügliches Projekt soll im Rahmen der üblichen Verfahren realisiert werden. Die laufenden Studien sind Grundlagen für eine Aufnahme ins kantonale Radroutenkonzept und ins Bauprogramm.

## **2. Teilprojekt 3: Haltestelle Allmend**

Die Haltestelle Allmend ist als unterirdische, zweigleisige Station mit Mittelperron im Gebiet Festhalle – Horwerstrasse geplant. Der Mittelperron wird auf einer Länge von 180 Metern voll ausgebaut. Im Bedarfsfall kann der Perron auf maximal 289 Meter verlängert werden. Die Perronbreite variiert zwischen vier und neun Metern. Die Haltestelle wird über drei Treppenaufgänge und einen Lift im Bereich des Eingangs zur heutigen Festhalle sowie der Bushaltestellen an der Horwerstrasse erschlossen. Die Aufgänge sind überdeckt und erlauben einen witterungsgeschützten Zugang zur Haltestelle. Für die Sicherheit der Passagiere wird in den Abhang der Hubelmatt eine Lüftungszentrale integriert, welche dazu dient, im Brandfall die Rauchgase aus der Haltestelle abzusaugen.

Das Gebiet der geplanten Haltestelle Allmend und der heutigen Festhalle Allmend wird während des Baus des Hubelmatt-Tunnels als Installations- und Umschlagfläche benötigt. Daher wird der Rohbau der Haltestelle Allmend erst nach dem Abschluss der Rohbauarbeiten im Hubelmatt-Tunnel ab 2012 realisiert. Die bahntechnische und elektrotechnische Ausrüstung der Station erfolgt zusammen mit den angrenzenden Tunnelstrecken im Jahr 2013.

## **3. Teilprojekt 4: Doppelspurausbau in Hergiswil**

Die bestehende Doppelspurstrecke bis zur Kantonsgrenze Luzern - Nidwalden wird in Hergiswil bis zur Station Hergiswil Matt um rund 650 Meter verlängert. Der Ausbau schliesst an die bestehende Doppelspur bis zum Südportal des Haltiwaldtunnels an. Die Strecke wird anschliessend bis zur Haltestelle Hergiswil Matt mit Kurvenstreckungen auf eine Geschwindigkeit von  $V = 90$  km/h ausgebaut und damit der Ausbaugeschwindigkeit auf den anderen Streckenabschnitten angepasst. Für die Kurvenstreckungen sind umfangreiche Landerwerke erforderlich. Ab Mitte der erneuerten Haltestelle Hergiswil Matt mit neu zwei Perronkanten erfolgt der Anschluss an das bestehende Trasse Richtung Hergiswil. Die Perrons werden neu auch über zwei Rampen erschlossen. Die Doppelspur in Hergiswil wird abgestimmt auf die Inbetriebnahme von Doppelspur und Tieflegung in Luzern realisiert.

#### **4. Teilprojekt 5: Beschleunigungsmassnahmen in Obwalden und Nidwalden**

Die durchgeführten Angebots- und Produktionsstudien haben gezeigt, dass auf dem Netz der Zentralbahn weitere Massnahmen zur Reduktion der Fahrzeiten erforderlich sind, um das geplante Angebotskonzept Vx erfolgreich umsetzen zu können. Mit den projektierten Massnahmen können Fahrzeitgewinne erzielt und die Stabilität des Angebots erhöht werden. Beides ist erforderlich, um das dem Ausbau zu Grunde liegende Angebotskonzept Vx umsetzen zu können. Konkret sind auf den Linien Richtung Brünig und Engelberg zu Lasten des vorliegenden Projektes die folgenden Ausbaumassnahmen geplant:

- Strecke Alpnach Dorf – Sarnen: Sanierung von Bahnübergängen durch Aufhebung, Ausrüstung mit Blinklichtanlage oder automatischen Schrankenanlagen.
- Strecke Stans - Engelberg: Sanierung einer Vielzahl von Bahnübergängen durch Aufhebung, Realisierung von Blinklichtanlagen oder automatischen Schrankenanlagen. Dank der Sanierung der Bahnübergänge kann danach schneller gefahren werden.
- Bahnhof Alpnach Dorf: Einbau von schlankeren Weichen, die schneller befahren werden können.

Diese Massnahmen erzielen eine wesentlich bessere Wirkung und sind kostengünstiger als die im Vorprojekt vorgesehene Kreuzungsstelle Tellwald.

Gleichzeitig mit den durch das vorliegende Projekt finanzierten Ausbaumassnahmen realisiert die Zentralbahn selbst diverse weitere Massnahmen auf ihrem Netz in Nidwalden, Obwalden und Bern. Diese Massnahmen kosten rund 20 Millionen Franken und werden durch die Zentralbahn getragen und sind nicht Teil des Gesamtkredits, den wir Ihrem Rat zur Bewilligung beantragen.

Die Massnahmen werden bis zur Inbetriebnahme der Doppelspur und der Tieflegung in Luzern im Dezember 2013 schrittweise umgesetzt.

## **IV. Auflage- und Genehmigungsverfahren**

Das Projekt unterliegt dem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren. Die Bewilligungsbehörde ist das BAV. Dieses führt das Verfahren durch und bezieht die für Teilbereiche zuständigen Bundesstellen, zum Beispiel das Bundesamt für Umwelt und die Kantone, mit ein. Am 27. Juli 2007 wurde das Auflageprojekt beim BAV eingereicht. Das Projekt wird im September / Oktober 2007 öffentlich aufliegen. Die Plangenehmigungsverfügung erwarten wir im Herbst 2008. Die rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung ist für den Baubeginn zwingend erforderlich.

## V. Kosten und Finanzierung

Der Infrastrukturfonds des Bundes basiert auf dem Kostenstand 2005. Da dies die Referenzbasis darstellt, werden die Kosten in dieser Botschaft ebenfalls auf den Kostenstand 2005 referenziert. Die Botschaften B 135 vom 21. März 2006 und B 175 vom 23. Januar 2007 basieren ebenfalls auf dem Kostenstand 2005. Die Teuerung seit 2005 beträgt auf der Basis des Indexes Bahn 2000 2. Etappe und HGV 7,44 Prozent.

### 1. Kostenvoranschlag (erstellt Juli 2007 mit Preisbasis April 2007 und zurückgerechnet auf Preisbasis 2005, Kostengenauigkeit +/- 10%)

<b>Doppelspur und Tieflegung in Luzern</b>	<b>Fr.</b>	<b>203'400'000.--</b>
– Landerwerb	Fr.	2'300'000.--
– Beitrag an neue Messehalle	Fr.	7'900'000.--
– Rohbau Einfahrt Luzern	Fr.	8'200'000.--
Hubelmatt-Tunnel	Fr.	30'500'000.--
Allmend-Tunnel	Fr.	100'300'000.--
Offene Strecke Mattenhof	Fr.	1'500'000.--
– Bahntechnik	Fr.	11'200'000.--
– Honorare	Fr.	9'900'000.--
– Unvorhergesehenes (10%)	Fr.	17'200'000.--
– Mehrwertsteuer (7,6%)	Fr.	14'400'000.--
<b>Haltestelle Allmend</b>	<b>Fr.</b>	<b>27'600'000.--</b>
– Rohbau	Fr.	14'300'000.--
– Bahntechnik	Fr.	7'500'000.--
– Honorare	Fr.	1'600'000.--
– Unvorhergesehenes (10%)	Fr.	2'300'000.--
– Mehrwertsteuer (7,6%)	Fr.	1'900'000.--
<b>Doppelspurausbau in Hergiswil</b>	<b>Fr.</b>	<b>15'000'000.--</b>
<b>Beschleunigungsmassnahmen Obwalden / Nidwalden</b>	<b>Fr.</b>	<b>4'000'000.--</b>
<b>Gesamtkosten (inkl. Honorar und MwSt.)</b>	<b>Fr.</b>	<b>250'000'000.--</b>

Die 250 Millionen Franken mit Kostenstand 2005 entsprechen 268,6 Millionen Franken für den Kostenstand 2007.

Der Bund beteiligt sich mit 119,4 Millionen Franken (inkl. Mehrwertsteuer) am Projekt. Dies entspricht einer Subvention der berechtigten Anlageteile von 48,54 Prozent.

Die Differenz von 19 Millionen Franken zu den in den Botschaften B 135 und B 175 ausgewiesenen Kosten von 231 Millionen Franken erklärt sich wie folgt (inkl. Unvorhergesehenes und Mehrwertsteuer):

– Verzicht auf die Haltestelle Langensand-Steghof	Fr.	-12'400'000.--
– Ersatz Kreuzungsstelle durch Beschleunigungsmassnahmen	Fr.	-5'000'000.--
– Bahntechnik	Fr.	-5'000'000.--
– Baugrube Allmendtunnel	Fr.	41'400'000.--
– Total	Fr.	19'000'000.--

Die detaillierten geologischen Untersuchungen, wie auch die eines anderen Grossprojektes (Bypass) haben gezeigt, dass die Baugrundverhältnisse deutlich komplexer sind, als im Vorprojekt angenommen. Dies erfordert aufwendigere und damit teurere Bauverfahren.

Es besteht die theoretische Option mit dem Verzicht auf das 3/4-Schienengleis weitere 4,5 Millionen Franken einsparen zu können. Momentan wird in einer Studie die Zukunft des normalspurigen Schienengüterverkehrs im Raum Luzern Süd untersucht. Ein Verzicht auf den Schienengüterverkehr ist sehr unwahrscheinlich.

Der Betrag von 15 Millionen Franken für den Doppelspurausbau in Hergiswil ist ein Kostendach für die Realisierung der gestreckten Linienführung. Alle darüber hinausgehenden Kosten werden durch den Kanton Nidwalden und die Gemeinde Hergiswil übernommen. Die Gesamtkosten für die Ausbauten in Hergiswil werden auf rund 25 Millionen Franken geschätzt.

## **2. Kostenteiler**

Die beteiligten Kantone haben sich darauf verständigt, die Kosten auf der Basis des Nutzens für die Partner zu verteilen. Dabei konnte auf die Erfahrungen mit der Aufteilung des Nutzens zurückgegriffen werden, die beim Ausbau der Zentralbahn zwischen der Luzerner Allmend und der Kantonsgrenze bei Hergiswil gemacht wurden. Um die Nutzenaufteilung vornehmen zu können, wurde das Projekt in fünf Teilprojekte gegliedert.

Teilprojekt 1: Tieflegung Zentralbahn in Luzern (Tieflegung),

Teilprojekt 2: Doppelspurausbau in Luzern (Leistungssteigerung),

Teilprojekt 3: Haltestelle Allmend,

Teilprojekt 4: Doppelspurausbau in Hergiswil

Teilprojekt 5: Beschleunigungsmassnahmen in Nidwalden und Obwalden

Die Teilprojekte wurden so abgegrenzt, dass sie vom Nutzen her quantifizierbar sind und dieser den Finanzierungspartnern zugeordnet werden konnte.

Gleichzeitig mit dem Ausbau der Zentralbahn werden Beschleunigungsmassnahmen in Nidwalden, Obwalden und Bern realisiert. Die Kosten dieser Massnahmen werden mit Ausnahme des Teilprojektes 5 durch die Zentralbahn getragen und sind nicht Bestandteil des beantragten Gesamtkredits.

### Teilprojekte 1 und 2: Doppelspur und Tieflegung in Luzern

Die *Tieflegung* der Zentralbahn in Luzern ist ein Projekt der Trennung von Strasse und Schiene. Es ist durch den Kanton und die Stadt Luzern zu finanzieren. Die Aufteilung erfolgt dabei zu je 50 Prozent zulasten der Strassenrechnung und des öffentlichen Verkehrs. Die Aufteilung des Strassenteils erfolgt zu je 50 Prozent zulasten des Kantons (die Hauptachse Horwerstrasse ist Kantonsstrasse) und der Stadt Luzern (die drei weiteren Übergänge sind Gemeindestrassen).

Der *Doppelspurausbau* der Zentralbahn in Luzern hat eine Leistungssteigerung zum Ziel. Die Kosten werden in einem ersten Schritt auf die drei Kantone verteilt. Deren Beteiligung wurde auf der Basis der Kriterien Pendlerströme (Stand 2000; 50 Prozent) und Haltestellenabfahrten (gemäss Angebot 2012, Version 8, Option 2; 50 Prozent) errechnet. Die Anteile der Kantone betragen: Luzern 35,33 Prozent, Nidwalden 38,96 Prozent und Obwalden 25,71 Prozent (vgl. Anhang 5). Der Anteil des Kantons Luzern wird mit dem oben bereits für die Tieflegung der Zentralbahn dargestellten Verteilschlüssel weiter verteilt (vgl. Anhang 6).

Die Gesamtkosten von 203,4 Millionen Franken für den reinen Doppelspurausbau und die Tieflegung in Luzern werden zu 55 Prozent der Verkehrstrennung und zu 45 Prozent der Leistungssteigerung angerechnet. Diese Aufteilung kommt daher, dass auf der einen Seite eine Leistungssteigerung „à niveau“ nicht realisierbar ist und auf der anderen Seite auf jeden Fall Massnahmen für die Trennung von Schiene und Strasse ergriffen werden müssen. Andernfalls droht mittelfristig der Verkehrskollaps auf den die Schiene querenden Strassen.

### Teilprojekt 3: Haltestelle Allmend

Die Standortgemeinde Luzern übernimmt 20 Prozent der Kosten der neuen Haltestelle Allmend (Interessiertenbeitrag). Die vom Kanton Luzern zu übernehmenden übrigen Kosten (80 %) werden nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996 (SRL Nr. 775) aufgeteilt (vgl. Anhang 6).

### Teilprojekte 4 und 5: Doppelspurausbau in Hergiswil und Beschleunigungsmassnahmen in Nidwalden und Obwalden

Die Kosten für den Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel – Hergiswil Matt und die Beschleunigungsmassnahmen Nidwalden und Obwalden werden auf die drei Kantone verteilt. Deren Beteiligung wurde auf der Basis der Kriterien Pendlerströme (Stand 2000; 50 Prozent) und Haltestellenabfahrten (gemäss Angebot 2012, Version 8 Option 2; 50 Prozent) errechnet. Die Anteile der Kantone betragen: Luzern 35,33 Prozent, Nidwalden 38,96 Prozent und Obwalden 25,71 Prozent (vgl. Anhang 5).

Der Bund beteiligt sich mit 119.4 Millionen Franken (inkl. Mehrwertsteuer) an den in der Agglomeration Luzern liegenden Projekten (Hergiswil liegt im für das Agglomerationsprogramm definierten Perimeter).

Insgesamt ergibt sich für die Partner folgender Kostenteiler (Beträge inkl. Mehrwertsteuer):

<b>Finanzierungspartner</b>	<b>Prozent</b>	<b>Mio. Fr.</b>
Bund	47,78	119,4
Kanton Luzern	27,30	68,3
Kanton Nidwalden	9,16	22,9
Kanton Obwalden	6,05	15,1
Stadt Luzern	9,71	24,3
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>250,0</b>

Die in der Tabelle genannten Prozentwerte und Frankenbeträge können sich wegen der Berechnung zugrunde gelegten Kostenteilerprozesses und den dann zumal abzurechnenden Realkosten noch geringfügig verändern. Der Tabelle im Anhang 6 können die Beiträge pro Teilprojekt entnommen werden.

### 3. Finanzierung

Der Bund leistet gemäss dem Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006 aus dem Agglomerationsfonds einen Beitrag von 50 Prozent der anrechenbaren Kosten, jedoch maximal 111 Millionen Franken (exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung). Dieser Beitrag ist an die Bedingung geknüpft, dass mit dem Bau im Jahr 2008 begonnen wird.

Der nach Abzug des Bundesbeitrags und der Beiträge der Kantone Ob- und Nidwalden sowie der Stadt Luzern verbleibende Kostenanteil des Kantons Luzern von netto 68,3 Millionen Franken wird auf die Strassenrechnung und den öffentlichen Verkehr aufgeteilt. Der durch die Strassenrechnung getragene Teil der Baukosten von 18,5 Millionen Franken ist im Bauprogramm 2007 – 2010 für die Kantonsstrassen im Topf A unter der Bezeichnung K 32 Luzern, Allmend, Aufhebung Niveauübergang Zentralbahn (Anteil Strassenrechnung Tieflegung Zentralbahn) aufgeführt. Die Belastung der Strassenrechnung ist gerechtfertigt, weil durch die Tieflegung der Zentralbahn Schiene und Strasse getrennt werden. Davon profitiert die Strasse. Der durch den öffentlichen Verkehr zu tragende Teil der Baukosten von 52,6 Millionen Franken wird über den ordentlichen Voranschlag beziehungsweise den Integrierten Finanz- und Aufgabenplan (IFAP) abgedeckt. Die durch den öffentlichen Verkehr zu tragenden Baukosten sind zur Hälfte durch die Gemeinden zu übernehmen. Der Anteil der Stadt Luzern ist im Beitrag Stadt gemäss Kostenteiler enthalten.

Die auf 250 Millionen Franken veranschlagten Kosten des Bauvorhabens werden dem Ausgabenkonto 5010000, CO-Objekt 2114501010 belastet. Die Beiträge des Bundes werden auf dem Einnahmenkonto 6600000, CO-Objekt 2114501010 und die der Partner auf dem Einnahmenkonto 6690000, CO-Objekt 2114501010 gutgeschrieben.

## VI. Ausführung

Nach der Beschlussfassung durch Ihren Rat ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- |   |                  |
|---|------------------|
| – Volksabstimmungen über den Baukredit                      | 24. Februar 2008 |
| – Plangenehmigungsverfügung durch das Bundesamt für Verkehr | Oktober 2008     |
| – Vergabe der Arbeiten an den Totalunternehmer Rohbau       | 1. Juli 2008     |
| – Spatenstich   | 9. Dezember 2008 |
| – Abschluss der Rohbauarbeiten                              | Dezember 2012    |
| – Bahntechnikarbeiten                                       | 2013             |
| – Inbetriebnahme  | Dezember 2013    |
| – Abschlussarbeiten   | 2014             |

Die Termine bis zum Spatenstich sind für die Auslösung der Bundessubventionen zwingend.

## VII. Antrag

Der Ausbau der Zentralbahn nützt allen. Er ermöglicht ein besseres Angebot des öffentlichen Verkehrs und entlastet damit die Autobahn A2 zwischen Kriens und Hergiswil. Massive Behinderungen des Strassenverkehrs in Luzern, auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, werden beseitigt. Das Sport-, Freizeit- und Messegelände Allmend erhält einen direkten Bahnanschluss, und die Lärmimmissionen in Luzern werden stark reduziert.

Das Projekt hat eine grosse Bedeutung für die Verkehrserschliessung des Raums Luzern Süd. Es erfüllt die heute geltenden technischen und betrieblichen Standards. Die Anforderungen der Raumplanung sowie des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes werden erfüllt.

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Dekretsentwurf zuzustimmen.

Luzern, 18. September 2007

Im Namen des Regierungsrates  
Schultheiss: Yvonne Schärli-Gerig  
Staatsschreiber: Viktor Baumeler

# **Dekret über einen Sonderkredit für den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden**

vom

*Der Grosse Rat des Kantons Luzern,*

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 18. September 2007,

*beschliesst:*

1. Dem Projekt für den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Nidwalden und Obwalden wird zugestimmt.
2. Der erforderliche Sonderkredit von 250 Millionen Franken (Preisstand April 2005) wird bewilligt. Die Bewilligung steht unter dem Vorbehalt, dass die Partner ihre Beiträge von insgesamt 62,3 Millionen Franken bewilligen.
3. Dem Kanton Luzern verbleiben netto Kosten von 68,3 Millionen Franken (Preisstand April 2005). Davon werden 18,5 Millionen Franken als Investition der Strassenrechnung und 52,6 Millionen Franken als Investition der Staatsrechnung, öffentlicher Verkehr, belastet.
4. Das Dekret unterliegt der Volksabstimmung.

Luzern,

Im Namen des Grossen Rates

Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

## **Plan- und Beilagenverzeichnis**

1. Orthofoto Doppelspur und Tieflegung Luzern	1:5'000
2. Situation Doppelspur und Tieflegung Luzern inkl. Normalprofile	1:2'000
3. Längenprofil Doppelspur und Tieflegung Luzern	1:2'000 / 200
4. Situation Doppelspur Hergiswil	1:2'000
5. Kostenaufteilung auf die Kantone	
6. Kostenteiler	
7. Organigramm Ausbau Zentralbahn	
8. Angebotskonzept Vx	









## Kostenaufteilung auf die Kantone

### 1. Pendlerströme gemäss Volkszählung 2000

Interkantonale Pendlerströme der Erwerbstätigen, Schüler und Studierenden (Bundesamt für Statistik)

Zupendler/-innen nach Luzern aus Obwalden und Nidwalden

	Zupendler/-innen	Anteil	Gewichtung
Obwalden	2'595	19.61%	9.81%
Nidwalden	4'956	37.45%	18.73%

Zupendler/-innen nach Obwalden und Nidwalden aus Luzern

Luzern 2'449

Zupendler/-innen aus Horw nach Luzern

Luzern 2'702

Zupendler/-innen aus Luzern nach Horw

Luzern 531

Total Pendlerströme Luzern

Luzern 5'682 42.94% 21.47%

Total Pendlerströme 13'233 100.00% 50.00%

### 2. Haltestellenabfahrten 2012

Mögliche Haltestellen-Abfahrten gemäss Angebotskonzept 2012 (Variante V8-Option 2 im Bericht)

	Abfahrten 470	Abfahrten 480		Anteil	Gewichtung
Luzern	268	275	543	27.72%	13.86%
Obwalden	545	78	623	31.80%	15.90%
Nidwalden	140	653	793	40.48%	20.24%
Total	953	1'006	1'959	100.00%	50.00%

### 3. Gesamtverteilungsschlüssel

	Pendler	Abfahrten	Total
Luzern	21.47%	13.86%	35.33%
Obwalden	9.81%	15.90%	25.71%
Nidwalden	18.73%	20.24%	38.97%
Total	50.00%	50.00%	100.00%

Gesamtprojekt Ausbau Zentralbahn													
Finanzierungs- partner	Finanzierung Luzern allein					Mitfinanzierung OW/NW						Total	%
	Tieflegung	Haltestelle Allmend	Total	%	Leistungs- steigerung	Doppelspur Hergiswil	Beschleunigungs- massnahmen	Total	% ohne Bund	% alle Partner			
Bund	54'314'249	13'400'137	67'714'386	48.55%	44'438'931	7'282'683	0	51'721'614	46.79%	46.79%	119'436'000	47.77%	
Kanton Luzern	41'584'030	10'735'097	52'319'127	37.51%	12'020'431	2'576'569	1'335'474	15'932'474	27.09%	14.41%	68'251'601	27.30%	
Kanton Obwalden	0	0	0	0.00%	12'107'114	1'984'122	1'028'400	15'119'636	25.71%	13.68%	15'119'636	6.05%	
Kanton Nidwalden	0	0	0	0.00%	18'346'680	3'006'667	1'558'400	22'911'747	38.96%	20.73%	22'911'747	9.16%	
Stadt Luzern	15'971'721	3'464'767	19'436'488	13.94%	4'616'844	149'959	77'726	4'844'529	8.24%	4.38%	24'281'016	9.71%	
	111'870'000	27'600'000	139'470'000	100.00%	91'530'000	15'000'000	4'000'000	110'530'000	100.00%	100.00%	250'000'000	100.00%	

**Stand: 06.09.2007 (Politstrategische Führung), Kostenstand 2005**

Basis: Bauprojekt DS+TL Luzern (+/- 10%), Kostenschätzung DS Hergiswil in Bearbeitung VP (+/- 30%), Studie Beschleunigungsmassnahmen (+/- 30%)

Hinweis: Die in der Tabelle dargestellten Prozentwerte und Frankenbeiträge können sich wegen der Berechnung zu Grunde gelegten Ausgestaltung des Kostenteilerprozesses verändern.

# AUSBAU ZENTRALBAHN | ORGANIGRAMM BAUPROJEKT

## POLITSTRATEGISCHE FÜHRUNG AGGLOPROGRAMM

**Kurt Bieder**, Baudirektor Stadt Luzern  
**Ruedi Amrein**, Verband Luzerner Gemeinden  
**James Sattler**, Präsident Regionalplanungsverbände  
**Tony Maeder**, Zweckverband öffentlicher Verkehr  
**Max Pfister**, Regierungsrat Kanton Luzern  
**Hans Matter**, Regierungsrat Kanton Obwalden  
**Gernhard Odematt**, Regierungsrat Kanton Nidwalden  
**Fredy Rey**, Kantonsingenieur Luzern  
**Sven-Erik Zeidler**, Vorsteher rawi  
**Martin Bisköder**, SBB Leiter Regionalverkehr  
**Jo Heiler**, Leiter Trassengmt. SBB  
**Monika Zihlmann**, vF, Stab / Koordination/Prot.

### ERWEITERTE GESAMTPROJEKTL EITUNG (eGPL)

**Fredy Rey**, Kantonsingenieur  
**Hanspeter Schüpfer**, Volkswirtschaftsdirektion NW  
**Harald Wörmann**, Raumentwicklung und Verkehr OW  
**Peder Largiadler**, Stadtingenieur Luzern  
**Beat Hofstätter**, AL Planung Strassen  
**Ernst Schmid**, Gesamtverkehrskordinator  
**Daniel Meier**, AL öffentlicher Verkehr  
**Daniel Salzmann**, SBB Projekt Management Luzern  
**Josef Langenegger**, Geschäftsführer Zentralbahn  
**Roland Meier**, PL Planung Strassen  
**Silvio Fässler**, Stv. PL  
**Rolf Battig**, AL Bau

### ARBEITSGRUPPE KOMMUNIKATION

**Nicole Blättler**, vF  
**Ivan Buck**, Zentralbahn  
**Gust Demuth**, Kanton OW  
**Urs Dossenbach**, Stadt Luzern  
**Mathias Kuchler**, Kanton NW  
**Roland Meier**, PL Planung Strassen  
**Werner Wandeler**, BUWD

### GESAMTPROJEKTL EITUNG (GPL)

**Fredy Rey**, Kantonsingenieur  
**Martin Röthlisberger**, Leiter Infrastruktur Zentralbahn  
**Ernst Schmid**, Gesamtverkehrskordinator  
**Beat Hofstätter**, AL Planung Strassen  
**Daniel Salzmann**, SBB Projekt Management Luzern  
**Roland Koch**, Tiefbauamt Stadt Luzern  
**Roland Meier**, PL Planung Strassen  
**Silvio Fässler**, Stv. PL  
**Rolf Battig**, AL Bau

### PROJEKTL EITUNG / BAUHERR

**vF**  
**Roland Meier**, PL Planung Strassen

### GESAMTKOORDINATION PLANER

**InGe Pilatus**  
**Erich Rainer**, Stv. Rolf Bergmann

**Tunnelbau**  
**InGe Pilatus**  
**Erich Rainer**

**Bahntechnik**  
**InGe Zeba**  
**Peter Riedinger**

**UVB**  
**Basler & Höfmann**  
**Dr. Beat Hodel**

### ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

**AL** Abteilungleiter  
**InGe** Ingenieurgesellschaft  
**PL** Projektleiter  
**rawi** Dienststelle für Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation, Kanton Luzern  
**vF** Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, Kanton Luzern  
**BUWD** Bau-, Umwelt- und Zweckverband öffentlicher Verkehr Luzern  
**eVL** Zweckverband öffentlicher Verkehr Luzern

### FACHPOOL

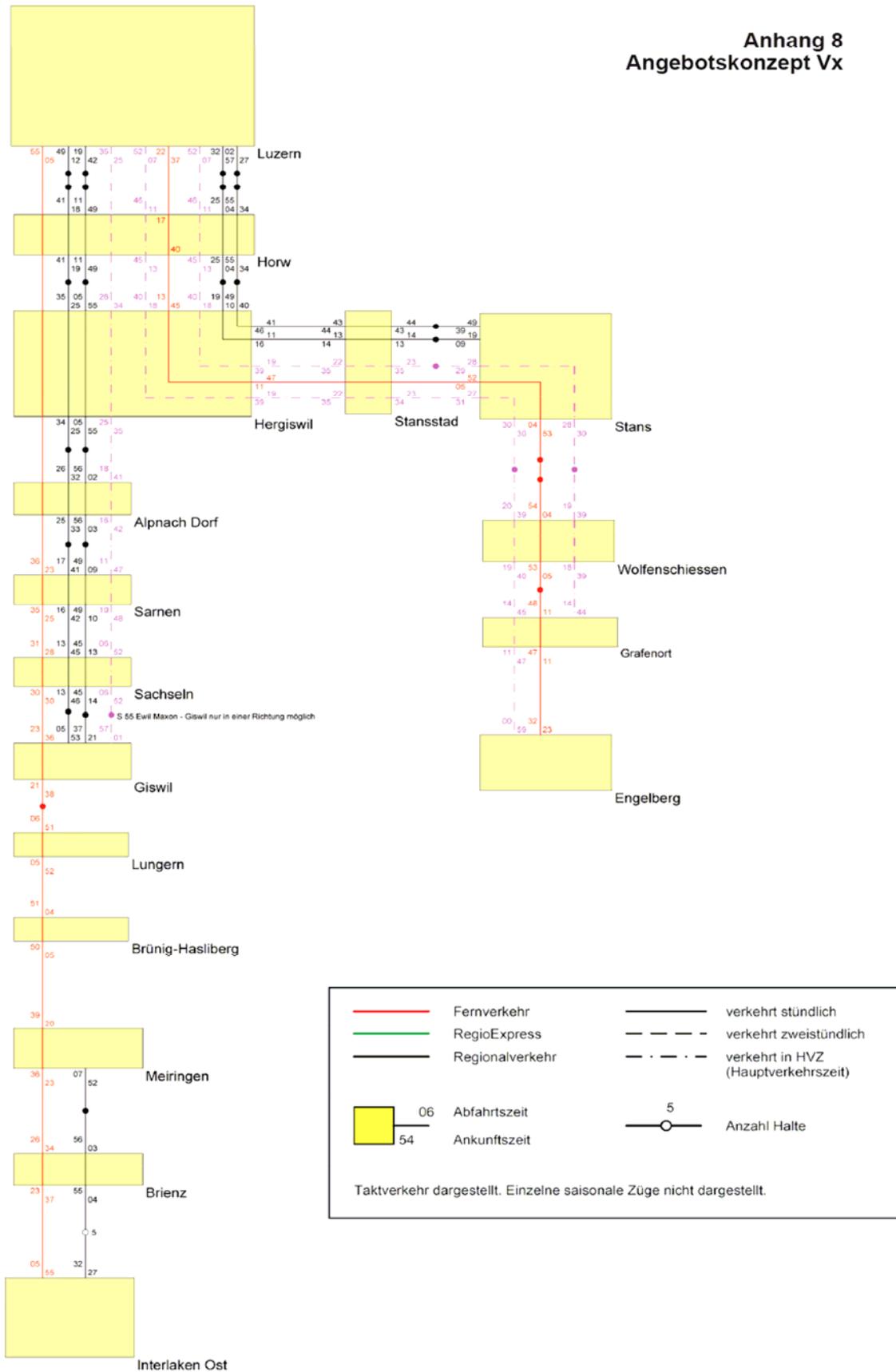
**Eisenbahntechnik**  
**Pius Küng**, Leiter EA.zb  
**Josef Kaufmann**, zb  
**Andreas Brunner**, Projekt Management Luzern  
**Karl Papp**, Projekt Management Luzern  
**Peter Balmer**, Projekt Management Luzern  
**Bau, Umwelt und Wirtschaftsdepartement**  
**Sven-Erik Zeidler**, rawi  
**Thomas Joller**, Umwelt und Energie  
**Beat Bärner**, Landwirtschaft und Wald  
**Susanne Bürki-Widmer**, Rechtsdienst  
**Beat Mühlebach**, Rechtsanw.  
**Bildungs- und Kulturdepartement**  
**Georg Carlen**, Kantonaler Denkmalpfleger  
**Jürg Manzer**, Kantonsarchologe  
**Finanzdepartement**  
**Robert Walther**, Immobilien  
**Verkehr und Infrastruktur**  
**Andreas Helfer**, Verkehrstechnik  
**Ernst Deubelbeis**, Kunstbau/Wasserbau  
**Markus Müller**, Strasseninspektor  
**Stephan Kjelger**, Bau  
**Stadt Luzern**  
**Stefan Herfort**, Umweltschutz  
**Werner Hofmann**, Stadtpolizei  
**Jean-Pierre Deville**, Stadtarchitekt  
**Ruedi Frischknecht**, Stadtentwicklung  
**Beat Heggli**, Immobilien  
**Roland Koch**, Tiefbauamt  
**Christoph Nick**, Finanzen  
**Prüfungskommission**  
**Albo Bacchetta**, Bilanzg. Partner AG  
**Ueli von Matt**, Dr. Vollerweiser AG

### BEGLEITKOMMISSION

**Gemeinden**  
**Markus Sgnet**, Adligenswil  
**Rudolf von Euw**, Ebikon  
**Hans Gantenbein**, Emmen  
**Martin Blättler**, Hergiswil  
**Lukas Marti**, Hönö  
**Moritz Bachi**, Kraons  
**Stefan Roth**, Littau  
**Rebo Wyss**, Rölligenburg  
**Harald Wörmann**, Sarnen OW  
**Markus Gammeter**, Stans NW  
**Hannes Fässler**, N. Zug  
**Verbände**  
**Sämi Honegger**, ACS  
**Dr. Fredyand Steiner**, TCS  
**Claudia Luethi**, VCS  
**Felix Zopf**, IGÖV  
**Pia Maria Brugger Kaldis**, öVL  
**Nutzer und direkt Betroffene**  
**René Giskler**, Amt Sport und Freizeit  
**Remo Amstein**, LSKV  
**Urs Imfeld**, FC Kickers  
**Geschäftsstelle**, FCL-Innerschweiz AG  
**Helmo Migloranza**, FC Gampel Luzern  
**Werner Auf der Maur**, FC Sandbasen  
**Christian Fässler**, FC Stadtpolizei Luzern  
**Peter Senn**, FC Sudstern  
**Bernadette Spöri**, Luzerner SC Fussball  
**Markus Gredler**, Luzerner SC Landhockey  
**Sandra Blasi**, SC Kantonsstadi Luzern  
**Otto Omlin**, SC PWC Luzern  
**Markus Fischer**, SGZB Luzern  
**Jesus Vögel**, SC Heta Luzern  
**Patrick Rüegg**, Realzentrum Luzern  
**Luzia Werner**, SC Luwünch  
**Markus Blättler**, SC Oberglisenslehn  
**Christian Kratzer**, FC OB Timers  
**Urs Tobler**, FC Hoag  
**Martin Schaub**, Eichenbühner SV  
**Andy Tonazzi**, RC Luzern  
**Pino Plöts**, LC Luzern  
**Yolanda Ammann**, BTV Luzern  
**Urs Dossenbach**, TSV Luzern  
**Rebo Niederer**, Club der 200  
**Ruth Walker**, FC Buonerer  
**Andrea Wäpser**, Pro Senectute KL Luzern  
**Dr. Peter Studer**, SG Stadt Luzern  
**Markus Lauber**, Messe Luzern AG  
**Harry Wessner**, AMZ  
**Helmut Gut**, Präsident KV Luzern  
**Werner Oberholzer**, KLB  
**Ulrich Freymuth**, IGG



## Anhang 8 Angebotskonzept Vx





Entwurf BM / 10.10.2007

## Abtretungs- und Baurechtsvertrag

Zwischen der

**zb Zentralbahn AG**, Aktiengesellschaft mit Sitz in Stansstad, Stanserstrasse 2, 6362 Stansstad, vertreten durch .....,  
Eigentümerin der Grundstücke Nr. 29, GB Kriens, Nr. 64, GB Kriens, und Nr. 1179, GB Luzern linkes Ufer,

der

**Stadt Luzern**, vertreten durch den Stadtrat Luzern, Stadthaus, Hirschengraben 17, 6002 Luzern, dieser vertreten gemäss Stadtratsbeschluss Nr. .... vom ..... durch .....,  
Eigentümerin der Grundstücke Nr. 30, GB Kriens, Nr. 1182, GB Luzern linkes Ufer, Nr. 2538, GB Luzern linkes Ufer, und Nr. 1187, GB Luzern linkes Ufer,

der

**Lumag, Luzerner Messe- und Ausstellungs-AG**, Aktiengesellschaft mit Sitz in Luzern, Horwerstrasse 87, 6005 Luzern, vertreten durch .....,  
Eigentümerin des Baurechtsgrundstücks Nr. 3765, GB Luzern linkes Ufer,

und dem

**Kanton Luzern**, vertreten durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement und dieses durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens, dieses gemäss Vollmacht vertreten durch .....,  
Bauherr für den Ausbau Zentralbahn, Doppelspur und Tieflegung Luzern,

wird folgender Abtretungs- und Baurechtsvertrag abgeschlossen:

## 1. Beschrieb der beteiligten Grundstücke

Der Beschrieb der beteiligten Grundstücke kann den nachfolgenden Grundbuchauszügen entnommen werden:

1.1 Grundstück Nr. 29, GB Kriens

.....

1.2 Grundstück Nr. 64, GB Kriens

.....

1.3 Grundstück Nr. 1179, GB Luzern I.U.

.....

1.4 Grundstück Nr. 30, GB Kriens

.....

1.5 Grundstück Nr. 1182, GB Luzern I.U.

.....

1.6 Grundstück Nr. 2538, GB Luzern I.U.

.....

1.7 Grundstück Nr. 1187, GB Luzern I.U.

.....

1.8 Grundstück Nr. 3765, GB Luzern I.U.

.....

## 2. Projekt

2.1 Im Rahmen des Projekts für den Ausbau der Zentralbahn, Doppelspur und Tieflegung Luzern, wird das heute bestehende Bahntrasse zwischen dem Bahnhof Luzern und der Haltestelle Kriens-Mattenhof in diesem Abschnitt aufgehoben und rückgebaut und durch ein neues Bahntrasse mit neuer Linienführung ersetzt.

Die Bauherrschaft für den Ausbau der Zentralbahn, Doppelspur und Tieflegung Luzern, obliegt dem Kanton Luzern, vertreten durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens.

2.2 Das bestehende Trasse ist durchwegs einspurig, verlässt den Bahnhof Luzern hinter der Drehscheibe und führt entlang der Eschenstrasse, der Arsenalstrasse und dem Rand der Allmend und erreicht nach der Ringstrasse die bereits auf Doppelspur ausgebaute Station Kriens-Mattenhof. Dabei werden die Sternmattstrasse, die Moosmattstrasse, die Horwerstrasse, die Eichwaldstrasse sowie Fusswege gekreuzt. Die Niveauübergänge mit Strassen sind barriereungesichert.

2.3 Der Rückbau des bestehenden Bahntrassees und die Erstellung des neuen Bahntrassees Luzern – Mattenhof sind Bestandteile des in der Zeit vom 25. September bis 24. Oktober 2007 aufgelegten Projekts für den Ausbau der Zentralbahn, Doppelspur und Tieflegung Luzern (Publikation im Luzerner Kantonsblatt Nr. 38 vom 22. September 2007). Es kann auf das Aufgedossier, insbesondere den Plan Ausbau Zentralbahn, Land- und Rechtserwerb, inkl. altes Trasse, Situation, Auflageprojekt, 1:2000, 12. Juli 2007, den Bericht zum Land- und Rechtserwerb vom 18. Juli 2007 und die Nutzungsvereinbarung vom 18. Juli 2007 hingewiesen werden.

Das bestehende Trasse wird im Rahmen und zulasten des Projekts Ausbau Zentralbahn aufgehoben und rückgebaut (Entfernung aller Anlagenteile, exkl. Schotter).

Das Projekt für die Erstellung des neuen Bahntrassees Luzern – Mattenhof umfasst im Einzelnen:

- Hubelmatttunnel: vorwiegend bergmännisch erstellter doppelspuriger Tunnel vom Geissensteinring unter der Hubelmatt hindurch bis in den Bereich der Festhalle Allmend,
- Haltestelle Allmend: in offener Baugrube erstellte, unterirdische, zweigleisige Haltestelle mit Mittelperron im Bereich Festhalle – Horwerstrasse,
- Allmendtunnel: in offener Baugrube erstellter doppelspuriger Tunnel von der Haltestelle Allmend über die Allmend mit aufsteigender Rampe im Bereich des Fliegerschuppens und offener Strecke vor der Haltestelle Kriens-Mattenhof.

2.4 Nach dem Auflage- und Einspracheverfahren im ordentlichen eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren wird das Bundesamt für Verkehr über das Plangenehmigungsgesuch der zb Zentralbahn AG für den Ausbau Zentralbahn, Doppelspur und Tieflegung Luzern, entscheiden (Art. 18 ff. Eisenbahngesetz).

### **3. Vertragsgegenstand**

#### **3.1 Bestehendes Bahntrasse im Abschnitt Bahnhof Luzern - Mattenhof**

Abtretung der Grundstücke und der Grundstücksfläche, auf denen das heute bestehende Bahntrasse verläuft, d.h.

- Grundstück Nr. 29, GB Kriens, 11'580 m<sup>2</sup>, im Plan Ausbau Zentralbahn, Land- und Rechtserwerb, inkl. altes Trasse, Situation, Auflageprojekt, 1:2000, 12. Juli 2007, orange markiert,
- Teilfläche von Grundstück Nr. 64, GB Kriens, ca. 1'070 m<sup>2</sup>, im angeführten Plan violett markiert,
- Grundstück Nr. 1179, GB Luzern I.U., 7'336 m<sup>2</sup>, im angeführten Plan hellgrün markiert.

### 3.2 Neues Bahntrasse im Abschnitt Haltestelle Allmend - Mattenhof

Land- und Rechtserwerb für das neue Bahntrasse, d.h.

- Erwerb einer Landfläche von ca. 2'035 m<sup>2</sup> des oberirdisch beanspruchten Grundstücks Nr. 30, GB Kriens, für das Bahntrasse: Rampe Mattenhof und offene Strecke Mattenhof, im angeführten Plan grün markiert,
- Erwerb einer Landfläche von ca. 735 m<sup>2</sup> des oberirdisch beanspruchten Grundstücks Nr. 1182, GB Luzern I.U., für das Bahntrasse: Rampe Mattenhof, im angeführten Plan violett markiert,
- Erwerb eines Baurechts auf einer Fläche von ca. 60 m<sup>2</sup> des oberirdisch beanspruchten Grundstücks Nr. 1182, GB Luzern I.U., für einen Technikraum, im angeführten Plan ..... markiert,
- Erwerb eines Baurechts auf einer Fläche von ca. 1'240 m<sup>2</sup> des oberirdisch beanspruchten Grundstücks Nr. 1187, GB Luzern I.U., für eine Lüftungszentrale, im angeführten Plan ..... markiert,
- Erwerb eines Baurechts auf einer Fläche von insgesamt ca. 11'555 m<sup>2</sup> der unterirdisch beanspruchten Grundstücke  
Nr. 1182, GB Luzern I.U., ca. 7'110 m<sup>2</sup>, im angeführten Plan violett markiert und schraffiert,  
Nr. 2538, GB Luzern I.U., ca. 320 m<sup>2</sup>, im angeführten Plan hellgrün markiert und schraffiert,  
Nr. 3765, GB Luzern I.U., ca. 25 m<sup>2</sup>, im angeführten Plan blau markiert und schraffiert,  
und Nr. 1187, GB Luzern I.U., ca. 4'100 m<sup>2</sup>, im angeführten Plan rot markiert und schraffiert,  
für das Bahntrasse: Allmendtunnel und Haltestelle Allmend,.

Die Flächen für das neue Bahntrasse im Abschnitt Luzern – Mattenhof werden im Plan Ausbau Zentralbahn, Land- und Rechtserwerb, inkl. alte Trasse, Situation, Auflageprojekt, 1:2000, 12. Juli 2007, ausgewiesen und stellen voraussichtliche Ausmasse dar. Die definitiven Flächenausmasse richten sich nach dem Mutationsplan Geoinformation und Vermessung Kanton Luzern, der gestützt auf die Vermessung und Vermarchung nach Bauende erstellt wird.

Die unterirdische Beanspruchung der Strassenparzelle Nr. 1412, Horwerstrasse, im Eigentum des Kantons Luzern, wird im Rahmen einer Konzessionsbewilligung nach Strassengesetz geregelt.

3.3 Der Plan Ausbau Zentralbahn, Land- und Rechtserwerb, inkl. altes Trasse, Situation, Auflageprojekt, 1:2000, 12. Juli 2007, ist Bestandteil des vorliegenden Vertrages und wird von den Parteien mitunterzeichnet.

3.4 Der vorliegende Abtretungs- und Baurechtsvertrag ist mit dem Vertrag zwischen der Einwohnergemeinde Luzern und dem Kanton Luzern vom 09. April 1997 betreffend den Waffenplatz Luzern vereinbar. Dieser Vertrag und die aufgrund dieses Vertrages abgeschlossene Vereinbarung über die Nutzung des Waffenplatzgeländes bleiben unverändert bestehen.

#### **4. Bestehendes Bahntrasse, Bahnhof Luzern - Mattenhof: Parzellierung**

4.1 Gemäss Plan Ausbau Zentralbahn, Land- und Rechtserwerb, inkl. altes Trasse, Situation, Auflageprojekt, 1:2000, 12. Juli 2007, wird

- von Grundstück Nr. 64, GB Kriens, das eine Fläche von 7'000 m<sup>2</sup> aufweist, eine Teilfläche von ca. 1'070 m<sup>2</sup> abgetrennt und einem neuen Grundstück, GB Kriens, zugeteilt.

Diese Teilfläche stellt ein voraussichtliches Ausmass dar. Das definitive Flächenausmass richtet sich nach dem Mutationsplan Geoinformation und Vermessung Kanton Luzern, der gestützt auf die Vermessung und Vermarchung nach Bauende erstellt wird.

4.2 Die Bereinigung der im Grundbuch bei Grundstück Nr. 64, GB Kriens, eingetragenen Dienstbarkeiten, Grundlasten, Vormerkungen und Anmerkungen erfolgt nach Vorliegen des Mutationsplanes.

4.3 Aufgrund des nach Bauende zu erstellenden Mutationsplans Geoinformation und Vermessung Kanton Luzern und der Parzellierung ist das neue Grundstück in das Grundbuch Kriens aufzunehmen.

## **5. Bestehendes Bahntrasse, Bahnhof Luzern - Mattenhof: Abtretungsvertrag**

5.1 Die zb Zentralbahn AG tritt die Grundstücke Nr. 29, GB Kriens, und Nr. 1179, GB Luzern I.U., sowie das neue Grundstück ab Parzelle Nr. 64, GB Kriens, der Stadt Luzern zu Eigentum ab.

5.2 Die Stadt Luzern hat der zb Zentralbahn AG für die Abtretung dieser Grundstücke keine Entschädigung auszurichten.

Die Abtretung der Grundstücke (bestehendes Bahntrasse) von der zb Zentralbahn AG an die Stadt Luzern einerseits und die nachfolgende Abtretung der Grundstücke sowie Einräumung der Baurechte (neues Bahntrasse) von der Stadt Luzern an die zb Zentralbahn AG andererseits sind im Sinne eines Tauschs wertgleich. Ein Aufpreis ist - ungeachtet der definitiven Flächenausmasse gemäss dem nach Bauende zu erstellenden Mutationsplan - von keiner Partei zu entrichten.

5.3 Der Übergang von Nutzen und Schaden der abgetretenen Grundstücke erfolgt mit der Eintragung dieses Vertrages im Grundbuch (Eintragung im Tagebuch).

5.4 Jede Rechts- und Sachgewährleistungspflicht der zb Zentralbahn AG für die abgetretenen Grundstücke wird, soweit dies gesetzlich zulässig ist (Art. 192 ff., Art. 197 ff., Art. 219 OR), ausdrücklich wegbedungen.

Nicht wegbedungen wird die Haftung der zb Zentralbahn AG für allfällige Altlasten und Abfallsanierungen.

5.5 Die Stadt Luzern kennt den Inhalt und die Bedeutung der im Grundbuch eingetragenen Dienstbarkeiten, Grundlasten und Anmerkungen auf den abgetretenen Grundstücken.

- 5.6 Die abgetretenen Grundstücke werden frei von Miet- und Pachtverträgen sowie frei von andern Nutzungsrechten Dritter übertragen.
- 5.7 Die abgetretenen Grundstücke sind pfandfrei und werden frei von Pfandrechten übertragen.
- 5.8 Über periodisch wiederkehrende Leistungen, welche die abgetretenen Grundstücke betreffen, rechnen die Parteien auf den Übergang von Nutzen und Schaden pro rata temporis ausservertraglich ab.

## **6. Neues Bahntrasse, Rampe Mattenhof - Mattenhof: Parzellierung**

- 6.1 Gemäss Plan Ausbau Zentralbahn, Land- und Rechtserwerb, inkl. altes Trasse, Situation, Auflageprojekt, 1:2000, 12. Juli 2007, werden
- von Grundstück Nr. 30, GB Kriens, eine Teilfläche von ca. 2'035 m<sup>2</sup> abgetrennt und einem neuen Grundstück, GB Kriens, zugeteilt, Bahntrasse: Rampe Mattenhof und offene Strecke Mattenhof,
  - von Grundstück Nr. 1182, GB Luzern I.U., eine Teilfläche von ca. 735 m<sup>2</sup> abgetrennt und einem neuen Grundstück, GB Luzern I.U., zugeteilt, Bahntrasse: Rampe Mattenhof.

Diese Teilflächen stellen voraussichtliche Ausmasse dar. Die definitiven Flächenausmasse richten sich nach dem Mutationsplan Geoinformation und Vermessung Kanton Luzern, der gestützt auf die Vermessung und Vermarchung nach Bauende erstellt wird.

- 6.2 Die Bereinigung der im Grundbuch bei den Grundstücken Nr. 30, GB Kriens, und Nr. 1182, GB Luzern I.U., eingetragenen Dienstbarkeiten, Grundlasten, Vormerkungen und Anmerkungen erfolgt nach Vorliegen des Mutationsplanes.
- 6.3 Aufgrund des nach Bauende zu erstellenden Mutationsplans Geoinformation und Vermessung Kanton Luzern und der Parzellierung sind die neuen Grundstücke in das Grundbuch Kriens und in das Grundbuch Luzern I.U. aufzunehmen.

## **7. Neues Bahntrasse, Rampe Mattenhof - Mattenhof: Abtretungsvertrag**

7.1 Die Stadt Luzern tritt die neuen Grundstücke ab Parzelle Nr. 30, GB Kriens, und ab Parzelle Nr. 1182, GB Luzern I.U., der zb Zentralbahn AG zu Eigentum ab.

7.2 Die zb Zentralbahn AG hat der Stadt Luzern für die Abtretung dieser Grundstücke keine Entschädigung zu entrichten.

Die Abtretung der Grundstücke und die nachfolgende Einräumung der Baurechte (neues Bahntrasse) von der Stadt Luzern an die zb Zentralbahn AG einerseits und die vorstehende Abtretung der Grundstücke (bestehendes Bahntrasse) von der zb Zentralbahn AG an die Stadt Luzern andererseits sind im Sinne eines Tauschs wertgleich. Ein Aufpreis ist - ungeachtet der definitiven Flächenausmasse gemäss dem nach Bauende zu erstellenden Mutationsplan - von keiner Partei zu entrichten.

7.3 Der Übergang von Nutzen und Schaden der abgetretenen Grundstücke erfolgt mit der Eintragung dieses Vertrages im Grundbuch (Eintragung im Tagebuch).

7.4 Jede Rechts- und Sachgewährleistungspflicht der Stadt Luzern für die abgetretenen Grundstücke wird, soweit dies gesetzlich zulässig ist (Art. 192 ff., Art. 197 ff., Art. 219 OR), ausdrücklich wegbedungen.

Nicht wegbedungen wird die Haftung der Stadt Luzern für allfällige Altlasten- und Abfallsanierungen.

7.5 Die zb Zentralbahn AG kennt den Inhalt und die Bedeutung der im Grundbuch eingetragenen Dienstbarkeiten, Grundlasten und Anmerkungen auf den abgetretenen Grundstücken.

7.6 Die abgetretenen Grundstücke werden frei von Miet- und Pachtverträgen sowie frei von andern Nutzungsrechten Dritter übertragen.

7.7 Die abgetretenen Grundstücke sind pfandfrei und werden frei von Pfandrechten übertragen.

- 7.8 Über periodisch wiederkehrende Leistungen, welche die abgetretenen Grundstücke betreffen, rechnen die Parteien auf den Übergang von Nutzen und Schaden pro rata temporis ausservertraglich ab.
- 7.9 Die Stadt Luzern räumt der zb Zentralbahn AG für den Unterhalt, die Erneuerung und die Überwachung des Bahntrasses auf den abgetretenen Grundstücken im Sinne einer obligatorischen Bestimmung die erforderlichen Fuss- und Fahrwegrechte ein auf den Grundstücken Nr. 30, GB Kriens, und Nr. 1182, GB Luzern I.U., ohne Entschädigung und ohne Unterhaltsverpflichtung zulasten der zb Zentralbahn AG.

## **8. Neues Bahntrasse, Haltestelle Allmend – Rampe Mattenhof: Baurechtsvertrag**

8.1 Die Stadt Luzern räumt der zb Zentralbahn AG unselbständige Baurechte im Sinne von Art. 675 und Art. 779 ff. ZGB ein

- auf einer Fläche von ca. 60 m<sup>2</sup> des oberirdisch beanspruchten Grundstücks Nr. 1182, GB Luzern I.U., für einen Technikraum,
- auf einer Fläche von ca. 1'240 m<sup>2</sup> des oberirdisch beanspruchten Grundstücks Nr. 1187, GB Luzern I.U., für eine Lüftungszentrale,
- auf einer Fläche von insgesamt ca. 11'530 m<sup>2</sup> der unterirdisch beanspruchten Grundstücke Nr. 1182, GB Luzern I.U., Nr. 2538, GB Luzern I.U., und Nr. 1187, GB Luzern I.U., für das Bahntrasse: Allmendtunnel und Haltestelle Allmend.

Die Lumag räumt der zb Zentralbahn AG ein unselbständiges Baurecht im Sinne von Art. 675 und Art. 779 ff. ZGB ein

- auf einer Fläche von ca. 25 m<sup>2</sup> des unterirdisch beanspruchten Grundstücks Nr. 3765, GB Luzern I.U., für das Bahntrasse: Allmendtunnel und Haltestelle Allmend.

8.2 Die zb Zentralbahn AG hat der Stadt Luzern und der Lumag für die Einräumung dieser Baurechte keine Entschädigung zu entrichten. Es kann in Bezug auf die zb Zentralbahn AG und die Stadt Luzern auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziff. 5.2 und Ziff. 7.2 hingewiesen werden.

8.3 Die Baurechte werden auf unbestimmte Dauer eingeräumt und sind übertragbar.

8.4 Die Baurechtsberechtigte ist befugt, die angeführten Bauwerke zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern.

Massgebend für die Bauausführung sind die vom Bundesamt für Verkehr genehmigten Pläne des Auflageprojekts für den Ausbau der Zentralbahn, Doppelspur und Tieflegung Luzern.

Die Bauwerke stehen im Eigentum der Baurechtsberechtigten.

8.5 Der Ausbau der Zentralbahn hat aufgrund der optimierten Linienführung unterhalb der Festhalle auf Grundstück Nr. 1187, GB Luzern I.U., den Abbruch der Festhalle zur Folge.

Der Abbruch der Festhalle geht zu Lasten der Stadt Luzern. Die Arbeiten erfolgen durch den beauftragten TU Rohbau. Die Halle steht ab 31. August 2009 zum Abbruch bereit.

Während der Bauzeit der Zentralbahn steht die Fläche der Festhalle dem Kanton als Bauherr für den Ausbau der Zentralbahn im Rahmen einer separaten Vereinbarung gegen Entschädigung als Installationsplatz zur Verfügung. Die Rückgabe des Installationsplatzes erfolgt einen Monat nach Bauende (voraussichtlich Ende 2013) als befestigte Fläche (geräumt und planiert, im Minimum bekiest).

Das Projekt Ausbau Zentralbahn, Doppelspur und Tieflegung Luzern, leistet an die Stadt Luzern als Eigentümerin des Grundstücks Nr. 1187, GB Luzern I.U., eine Entschädigung von 8,5 Mio. CHF.

8.6 Die Baurechtsflächen werden im Plan Ausbau Zentralbahn, Land- und Rechtserwerb, inkl. altes Trasse, Situation, Auflageprojekt, 1:2000, 12. Juli 2007, ausgewiesen.

8.7 Der Baurechtsberechtigten werden alle Dienstbarkeiten und Grundlasten, Vormerkungen und Anmerkungen, die auf den baurechtsbelasteten Grundstücken bestehen und die Baurechtsflächen betreffen, zur Einhaltung überbunden.

8.8 Sollten sich wesentliche Änderungen ergeben, verpflichten sich die Vertragsparteien zu einer Anpassung der Baurechte an die rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse und zur Anmeldung einer Belegsergänzung an das Grundbuchamt Luzern-Stadt bzw. an das Grundbuchamt Luzern-Land.

8.9 Die Vertragsparteien erarbeiten die technisch optimale Lösung für den Ausbau der Zentralbahn und die Fundation der neuen Halle anstelle der abgebrochenen Festhalle. Die Mehr- und Minderkosten gegenüber einer unabhängigen Bauweise

werden von den Vertragsparteien im Rahmen eines Kostenteilers ausgewiesen und aufgeteilt.

8.10 Im Grundbuch Luzern I.U. ist einzutragen:

- Last auf Grundstück Nr. 1182: Baurecht für einen Technikraum zu Gunsten der zb Zentralbahn AG,
- Last auf Grundstück Nr. 1187: Baurecht für eine Lüftungszentrale zu Gunsten der zb Zentralbahn AG,
- Last auf den Grundstücken Nr. 1182, Nr. 2538 und Nr. 1187: Baurecht für das Bahntrasse: Allmendtunnel und Haltestelle Allmend, zu Gunsten der zb Zentralbahn AG,
- Last auf Baurechtsgrundstück Nr. 3765: Baurecht für das Bahntrasse: Allmendtunnel und Haltestelle Allmend, zu Gunsten der zb Zentralbahn AG.

8.11 Die Stadt Luzern und die Lumag räumen der zb Zentralbahn AG für den Unterhalt, die Erneuerung und die Überwachung der angeführten Bauwerke im Sinne einer obligatorischen Bestimmung die erforderlichen Fuss- und Fahrwegrechte ein auf den Grundstücken Nr. 1182, GB Luzern I.U., Nr. 2738, GB Luzern I.U., und Nr. 1187, GB Luzern I.U., ohne Entschädigung und ohne Unterhaltsverpflichtung zulasten der zb Zentralbahn AG.

## **9. Schlussbestimmungen**

9.1 Dieser Vertrag wird rechtswirksam, sofern und sobald

- die Stimmberechtigten des Kantons Luzern an der Volksabstimmung vom 24. Februar 2008 dem Sonderkredit für den Ausbau der Zentralbahn zustimmen werden,
- die Stimmberechtigten der Stadt Luzern an der Volksabstimmung vom 24. Februar 2008 dem Sonderkredit für den Ausbau der Zentralbahn zustimmen werden,
- die Kantone Nidwalden und Obwalden den Sonderkrediten für den Ausbau der Zentralbahn zustimmen werden, und
- eine rechtskräftige Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr für den Ausbau der Zentralbahn vorliegt.

Wird nicht allen Kreditvorlagen zugestimmt oder liegt keine rechtskräftige Plangenehmigung vor, fällt der vorliegende Vertrag ohne Entschädigungsfolgen für die Vertragsparteien dahin.

9.2 Die mit diesem Vertrag verbundenen Kosten und Gebühren, insbesondere die Vertrags-, Mutations- und Grundbuchkosten, gehen zulasten des Projekts Ausbau Zentralbahn, Doppelspurausbau und Tieflegung Luzern.

9.3 Den Vertragsparteien ist bekannt, dass bestehende Versicherungsverträge im Zeitpunkt der Handänderung (Tagebucheintrag im Grundbuch) enden.

9.4 Die zb Zentralbahn AG stellt die abgetretenen Grundstücke unmittelbar nach der Rechtswirksamkeit des Vertrages gemäss Ziff. 9.1 und der fahrplanmässigen Inbetriebnahme des neuen Bahntrassees dem Kanton Luzern als Bauherr für den Ausbau der Zentralbahn zur Verfügung.

Die Stadt Luzern stellt die abgetretenen Grundstücke unmittelbar nach der Rechtswirksamkeit des Vertrages gemäss Ziff. 9.1 dem Kanton Luzern als Bauherr für den Ausbau der Zentralbahn zur Verfügung.

Die Stadt Luzern und die Lumag stellen die baurechtsbelasteten Grundstücksflächen unmittelbar nach der Rechtswirksamkeit des Vertrages gemäss Ziff. 9.1 dem Kanton Luzern als Bauherr für den Ausbau der Zentralbahn zur Verfügung (vorbehalten bleibt in Bezug auf die Festhalle die Regelung nach Ziff. 8.5).

9.5 Der Kanton Luzern wird von den Parteien beauftragt und ermächtigt, diesen Vertrag mit den erforderlichen Bereinigungsanträgen nach Ziff. 4.2 und Ziff. 6.2 umgehend nach der Rechtswirksamkeit gemäss Ziff. 9.1 und dem Vorliegen des Mutationsplanes dem Grundbuchamt Luzern-Land und dem Grundbuchamt Luzern-Stadt zur Eintragung anzumelden. Allfällige im Rahmen der Grundbuchanmeldung erforderliche Änderungen und Ergänzungen kann der Kanton nach Anzeige an die Parteien von sich aus vornehmen.

Im Grundbuch Kriens ist einzutragen:

- Eigentumsübergang an Grundstück Nr. 29, GB Kriens, gemäss Ziff. 5.1,
- Parzellierung gemäss Ziff. 4.1 und Ziff. 6.1,
- Bereinigung von Dienstbarkeiten, Grundlasten, Vormerkungen und Anmerkungen gemäss Ziff. 4.2 und Ziff. 6.2,
- Aufnahme von neuen Grundstücken in das Grundbuch gemäss Ziff. 4.3 und Ziff. 6.3,
- Eigentumsübertragung gemäss Ziff. 5.1.

Im Grundbuch Luzern I.U. ist einzutragen:

- Eigentumsübergang an Grundstück Nr. 1179, GB Luzern I.U., gemäss Ziff. 5.1,
- Parzellierung gemäss Ziff. 6.1,
- Bereinigung von Dienstbarkeiten, Grundlasten, Vormerkungen und Anmerkungen gemäss Ziff. 6.2,
- Aufnahme eines neuen Grundstücks in das Grundbuch gemäss Ziff. 6.3,
- Eigentumsübertragung gemäss Ziff. 7.1,
- Begründung von Baurechten gemäss Ziff. 8.10.

9.6 Dieser Vertrag wird vierfach ausgefertigt. Je ein Exemplar erhalten die Parteien.

Luzern,

Die Parteien:

zb Zentralbahn AG

Stadt Luzern

Lumag AG

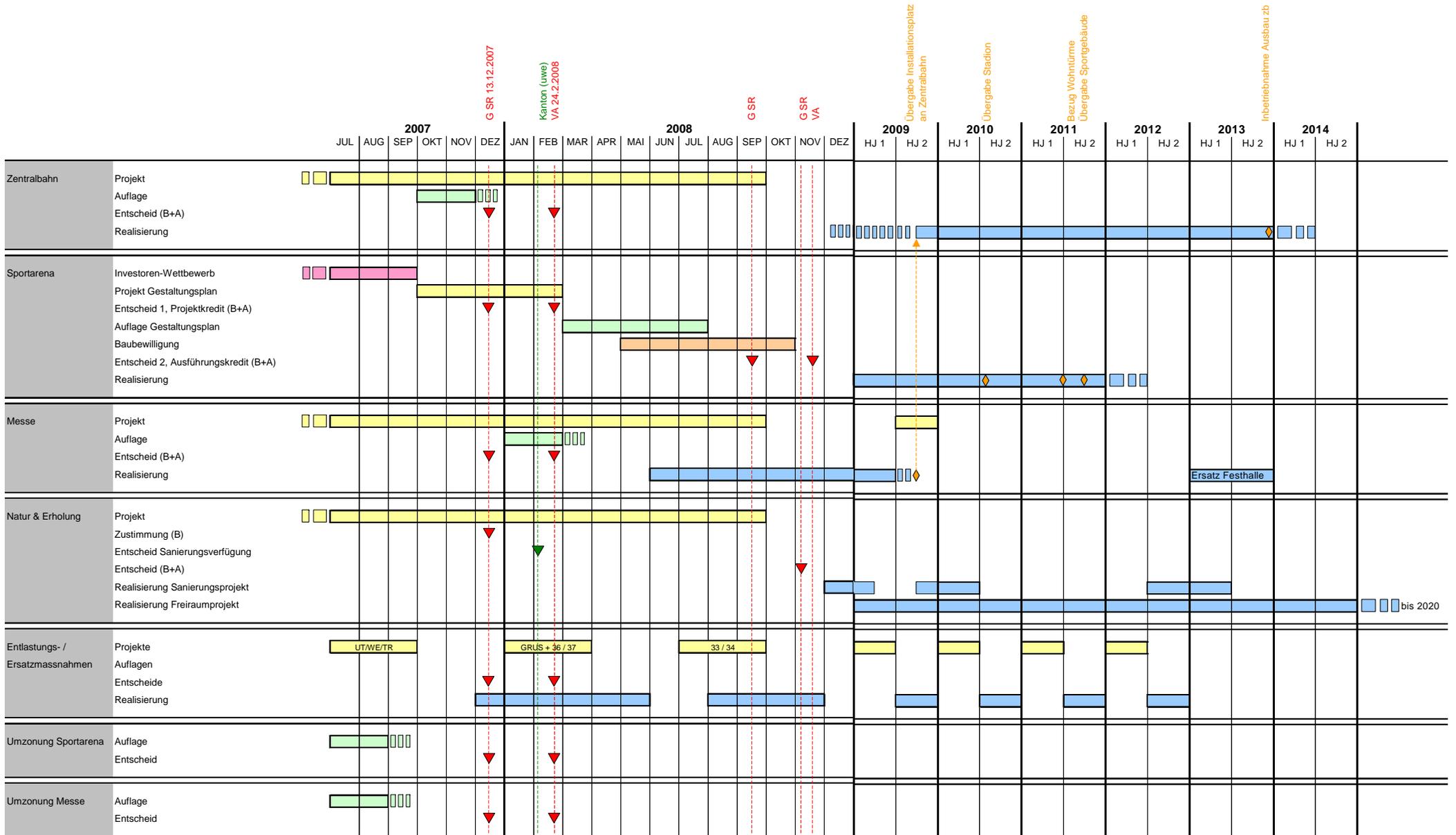
Kanton Luzern

Beilage:

Plan Ausbau Zentralbahn, Land- und Rechtserwerb, inkl. altes Trasse, Situation,  
Auflageprojekt, 1:2000, 12. Juli 2007

# Anhang 3

## Politischer Entscheidfahrplan Bauvorhaben Luzerner Allmend (Helbling)

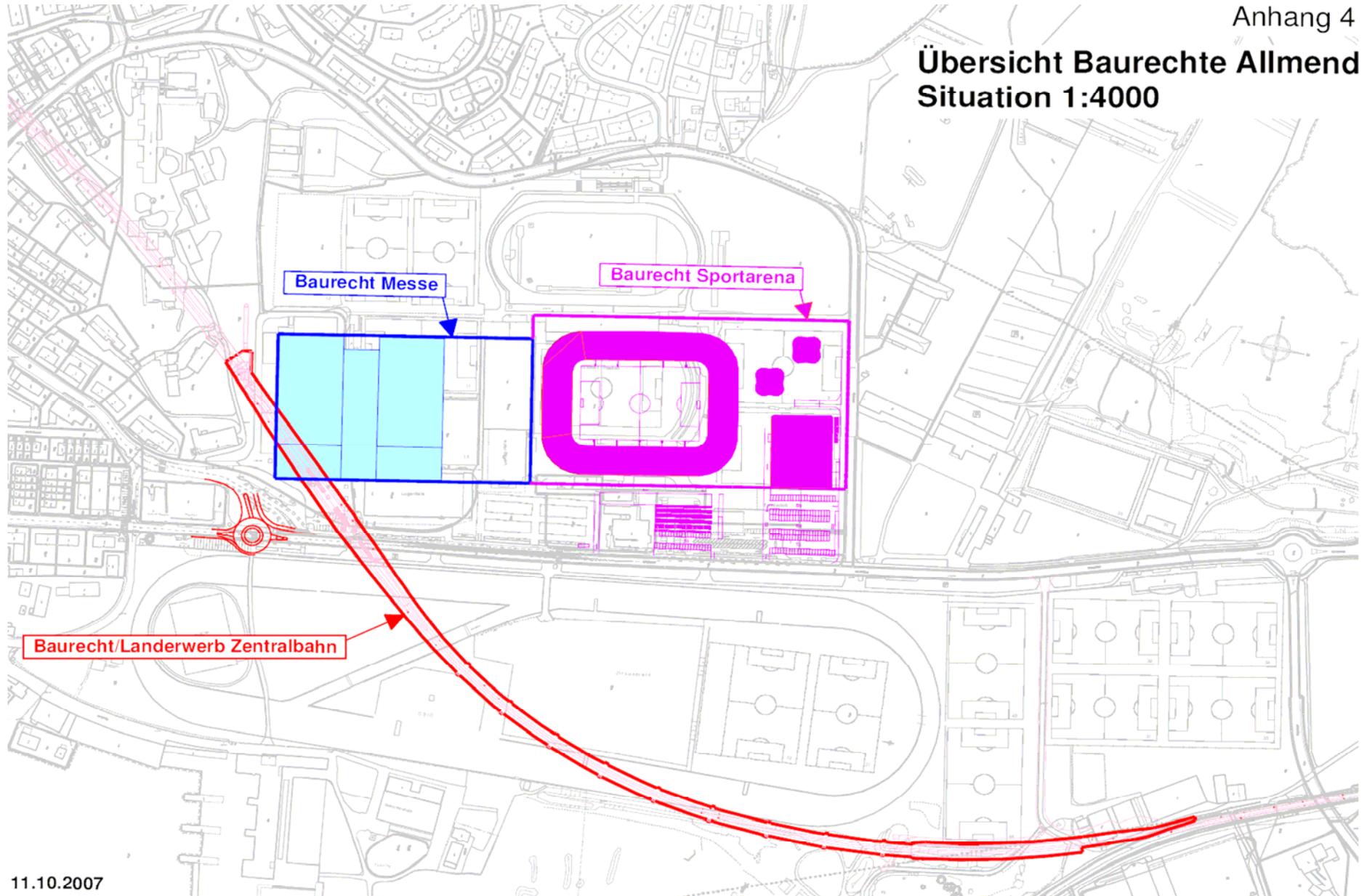






## Anhang 4

### Übersichtsplan Baurechte Allmend



11.10.2007



**Stadt  
Lucern**

## **Übersichtsplan Luzerner Allmend**

**Beilage zu**

**B+A 51 vom 17. Oktober 2007:  
„Sportarena Allmend: Zwischenbericht“**

**B+A 52 vom 17. Oktober 2007:  
„Messeplatz Luzern“**

**B+A 53 vom 17. Oktober 2007:  
„Ausbau der Zentralbahn in Luzern,  
Nidwalden und Obwalden. Investitions-  
beitrag sowie Landabtretungs- und  
Baurechtsvertrag“**

**B 54 vom 17. Oktober 2007:  
„Natur- und Erholungsraum Allmend“**

# ÜBERSICHTSPLAN LUZERNER ALLMEND

-  1: Projekt Messeentwicklung
-  2: Projekt Sportarena
-  3: Projekt Zentralbahn
-  4: Freiraumprojekt Allmend
-  5: Langsamverkehrachse Allmend
-  6: Ersatz Spielfelder Allmend

