



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 164 2010/2012

von Philipp Federer
namens der G/JG-Fraktion
vom 1. März 2011
(StB 666 vom 13. Juli 2011)

**Wurde anlässlich der
22. Ratssitzung vom
22. September 2011
beantwortet**

Weichenstellungen für die Luzerner Bahnzukunft

Für die Stadt Luzern hat der rasche Ausbau des Bahnknotens Luzern (Tiefbahnhof) oberste Priorität. Nur mit einer attraktiven S-Bahn Luzern (Viertelstundentakt) und leistungsfähigen Fernverkehrsverbindungen kann die stark wachsende Mobilitätsnachfrage in der nahen Zukunft siedlungsverträglich bewältigt werden. Ein leistungsfähiges Schienennetz ist Voraussetzung für wirtschaftliche Prosperität im Wettbewerb mit anderen Agglomerationen und garantiert die Attraktivität der Stadtregion Luzern als Wirtschafts- und Lebensraum.

In seiner Interpellation erkundigt sich Philipp Federer nach einer Studie, die Fragen zu Lösungsmöglichkeiten am Zimmerberg untersucht hat. Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Aus welchem Grund wurde die Studie in Auftrag gegeben?

Die Studie wurde vom Tiefbauamt der Stadt Luzern initiiert. Auslöser waren die Diskussionen im Vorfeld der Veröffentlichung der Massnahmenpriorisierung zum Projekt Bahn 2030 im Frühjahr 2010. Zu diesem Zeitpunkt war klar, dass der Tiefbahnhof die zweckmässigste Lösung war für den Ausbau des Bahnknotens Luzern (und nicht der Ausbau am Rotsee und in der Fluhmühle). Das bedeutete aber auch, dass für die Kapazitätssteigerung in Luzern mit Kosten von deutlich über einer Milliarde Franken zu rechnen war. Zusammen mit den Kosten für den Zimmerbergbasistunnel ergaben sich Gesamtkosten von über 2,2 Mrd. Franken für den Ausbau der Strecke Zürich–Luzern. In dieser Situation stellen sich die Verantwortlichen des Tiefbauamts die Frage, ob es am Zimmerberg nicht günstigere Ausbaulösungen gibt. Dies wurde aufgrund dem Tiefbauamt zugänglichen Informationen verneint mit der allgemeinen Begründung, dass es aus betrieblichen Gründen im Knoten Thalwil nicht möglich sei. Für das Tiefbauamt war nicht nachvollziehbar, wo die betrieblichen Probleme im Bahnknoten Thalwil genau liegen, wenn die bestehende Stammlinie zwischen Thalwil und Baar zweispurig ausge-

baut würde. Die Studie sollte nachvollziehbar aufzeigen, aus welchen Gründen dieser Ausbau nicht möglich ist.

Zu 2.:

Warum wird die Studie nicht veröffentlicht und wer darf sie alles einsehen?

Bei der Studie handelt es sich um ein internes Dokument, welches die Verantwortlichen der Stadt Luzern bei der Einschätzung des ungefähren Finanzbedarfs der Ausbaumassnahmen auf der Strecke Luzern–Zürich unterstützen sollte. Eine Veröffentlichung war nicht geplant.

Den Verantwortlichen der SBB wurden die Studienergebnisse zur Verfügung gestellt, um ihre Einschätzung dazu einzuholen (vgl. auch Antwort zu Frage 3). Zudem hat der Luzerner Stadtingenieur dem ÖV-Verantwortlichen des Kantons Zug im Februar 2011 mitgeteilt, dass die Stadt Luzern diese Abklärung in Auftrag gab.

Eine inhaltliche Beratung über die Studie fand im Stadtrat nie statt. Der Stadtrat ist daher der Auffassung, dass es nicht angezeigt ist, diese Informationen zu veröffentlichen.

Zu 3.:

Ist es möglich, dass die Studie der städtischen Verkehrskommission unterbreitet wird, damit sie dort diskutiert werden kann? Allfällige zusätzliche Argumente und Unterlagen seitens der SBB sind ebenfalls erwünscht, sofern dies möglich ist.

Grundsätzlich wäre es möglich, die Studie der städtischen Verkehrskommission zu unterbreiten. Eine Stellungnahme der SBB liegt vor (s. auch Antwort auf Frage 2). Es ist jedoch nicht geplant, diese zu veröffentlichen.

Zu 4.:

Wie stellt sich der Stadtrat zu den jüngsten Beschlüssen des Bundesrates, insbesondere zur Prioritätensetzung innerhalb der beiden Ausbauschritte?

Der Stadtrat stützt sich auf die offizielle Vernehmlassungsvorlage FABI (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur) vom 31. März 2010. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) reiht den Tiefbahnhof in die Dringlichkeitsstufe 2 ein (Realisierung nach 2040). Aus Sicht der Stadt Luzern ist diese Priorität nicht akzeptierbar. Sie entspricht in keiner Weise der Bedeutung des Bahnknotens Luzern im Zentrum der Zentralschweiz. Es kann nicht sein, dass ein ganzer Landesteil benachteiligt wird. Dies muss umso stärker betont werden, als der Bahnausbau in den vergangenen Jahren in anderen Regionen bereits grosse Fortschritte machte, während er in der Zentralschweiz vernachlässigt wurde.

Zu 5.:

Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass eine wesentlich kostengünstigere Variante für die durchgehende Doppelspur zwischen Thalwil und Zug eine bessere Realisierungschance in „Bern“ hat?

Für den Stadtrat ist diese Einschätzung schwierig, weil er nicht über die Grundlagen verfügt, nach denen die Organe des Bundes ihre Entscheide treffen.

Zu 6.:

Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass eine kostengünstigere Zimmerberglösung die Chancen des Tiefbahnhofs erhöht?

Auch hier gilt grundsätzlich die Antwort auf Frage 5.

Der Stadtrat ist nach einem Gespräch der Direktorin Umwelt, Verkehr und Sicherheit mit Frau BR Doris Leuthard im Rahmen der Städteallianz und des Metropolitanraumes Zürich aber überzeugt, dass der eingeschlagene Weg für die rasche Realisierung des Tiefbahnhofs richtig ist. Frau BR Leuthard signalisierte, dass sie sich eine Vorfinanzierung vorstellen kann und Regionen so Projekte, die ihnen wichtig sind, beschleunigen können. Auch das Realisieren der Ausbaumassnahmen in „Paketen“ gibt der Luzerner Strategie Recht. Wir streben die rasche Baureife (bewilligtes Projekt) an und sind dann bereit, in die Lücke zu springen, wenn andere Grossprojekte sich verzögern. Die laufenden Ausbauten der vierten Teilergänzung des Zürcher S-Bahn-Netzes zwischen Thalwil und Baar machen es denkbar, dass sogar der Bahnknoten Luzern vor dem Zimmerberg ausgebaut wird.

Zu 7.:

Seit wann ist dem Stadtrat der UVEK-Bericht (Projekt Finanzierung Bahninfrastruktur [FIBI]) vom 16. Dezember 2010 beziehungsweise dessen Inhalt bekannt?

Siehe Antwort zu Frage 4.

Zu 8.:

Die Stadt Luzern hat sich dem Arbeits- und Interessengremium Metropolitanraum Zürich angeschlossen. Hat dieses Gremium die Variante Zimmerberg light diskutiert? Kann die Variante Zimmerberg light die Interessen der angeschlossenen Kantone auch abdecken?

Das Interessengremium Metropolitanraum Zürich hat die Variante Zimmerberg light nicht diskutiert. Das Projektportfolio „Massnahmen Schiene und Strasse zur Verbesserung der Erreichbarkeit“ (Technischer Schlussbericht vom 25. 1. 2010) umfasste 34 Massnahmen zum Ausbau des Schienennetzes und 73 Massnahmen zum Ausbau des Strassennetzes. Die

Variante Zimmerberg light war im Portfolio nicht enthalten. Geprüft wurden Massnahmen, die in offiziellen Planungen enthalten waren (Richtpläne, Entwicklungspläne usw.). Das Massnahmenportfolio wurde vom Metropolitanrat verabschiedet. Ob die Variante Zimmerberg light die Interessen der angeschlossenen Kantone auch abdeckt, kann der Stadtrat Luzern nicht beurteilen.

Zu 9.:

Wurde der Regierungsrat des Kantons Luzern bei der Studienearbeitung angehört?

Nein. Siehe auch Antwort zu Frage 2.

Stadtrat von Luzern

