



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 31. Januar 2007 (StB 103)

B+A 5/2007

2. Planungskredit Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern

Vom Grossen Stadtrat beschlossen am 26. April 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.
- Fünffjahresziel 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.
- Fünffjahresziel B1.1:** Die Stadt wirkt bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms aktiv mit.
- Projektplan:** K61053

Übersicht

Mit B+A 7/2006 vom 15. Februar 2006: „Planungskredit Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern“ genehmigte der Grosse Stadtrat den städtischen Beitrag von Fr. 385'000.– an den Planungskredit von insgesamt Fr. 2'200'000.– für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern unter der Voraussetzung, dass auch die übrigen Partner ihre Beiträge genehmigen und ohne Präjudiz für den endgültigen Kostenteiler. Mit dem Planungskredit von 2,2 Mio. Franken sollte das Auflageprojekt finanziert werden, die Auflage war für 2007 vorgesehen. Nach der Projektbewilligung hätte 2008 der Ausführungskredit, inkl. weitere Planungen ab Auflageprojekt, gesprochen werden sollen. Die Ausführung war ab 2009 vorgesehen.

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 hat zur Folge, dass sofort auch die Ausführungsplanung gestartet wird und die Submissionen vorbereitet werden. Aus diesem Grund ist ein zweiter Planungskredit von 3,8 Mio. Franken notwendig. Der städtische Anteil beträgt gemäss Kostenverteiler Fr. 705'000.– und wird mit vorliegendem B+A dem Grossen Stadtrat unterbreitet. Der Gesamtanteil der Stadt Luzern an den Planungskosten be-

trägt somit Fr. 1'090'000.–, weshalb der Kredit von Fr. 705'000.– dem fakultativen Referendum unterliegt.

Der Regierungsrat beantragt den Kredit von 3,8 Mio. Franken mit der Botschaft B 175 vom 23. Januar 2007; der vorliegende B+A bezieht sich auf die Botschaft des Regierungsrates bzw. würdigt diese.

In der Botschaft des Regierungsrates wird auch der Kostenteiler unter den Kantonen, bzw. zwischen Kanton und Stadt Luzern, eingehend abgehandelt. Für alle Beteiligten bedeutet die Aufnahme des Projektes in den Infrastrukturfonds und damit die grösstmögliche Beteiligung des Bundes eine Entlastung. Im Übrigen profitiert die Stadt vom neu vorgesehenen Verteilungsschlüssel im Kanton gemäss NFA und Finanzreform 08, sodass insgesamt dem Ergebnis aus Sicht Stadt zugestimmt werden kann.

Im Rahmen der Projektierung zeigte sich, dass vor Erstellung der Haltestelle Langensand-Steghof wichtige Randbedingungen geklärt werden müssen. Die Haltestelle bleibt als Option im Projekt und soll später realisiert werden.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	5
2 Erwägungen	6
2.1 Entwicklung Luzern Süd	6
2.2 Haltestelle Langensand-Steghof	7
2.3 Kostenteiler	8
3 Antrag	10

Anhang

Botschaft B 175 vom 23. Januar 2007 des Regierungsrates an den Grossen Rat zum Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die weitere Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach.

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

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Mit B+A 7/2006 vom 15. Februar 2006: „Planungskredit Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern“ genehmigte der Grosse Stadtrat den städtischen Beitrag von Fr. 385'000.– an den Planungskredit von insgesamt Fr. 2'200'000.– für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern, unter der Voraussetzung, dass auch die übrigen Partner ihre Beiträge genehmigen und ohne Präjudiz für den endgültigen Kostenteiler. Mit dem Planungskredit von 2,2 Mio. Franken sollte das Auflageprojekt finanziert werden, die Auflage war für 2007 vorgesehen. Nach der Projektbewilligung hätte 2008 der Ausführungskredit, inkl. weitere Planungen ab Auflageprojekt, gesprochen werden sollen. Die Ausführung war ab 2009 vorgesehen.

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 hat zur Folge, dass sofort auch die Ausführungsplanung gestartet wird und die Submissionen vorbereitet werden. Aus diesem Grund ist ein zweiter Planungskredit von 3,8 Mio. Franken notwendig. Der städtische Anteil an die insgesamt 6 Mio. Franken Planungskosten beträgt gemäss Kostenteiler Fr. 1'090'000.–; nach Abzug des bereits genehmigten Anteils von Fr. 385'000.– verbleibt der mit vorliegendem B+A beantragte Anteil von Fr. 705'000.–. Mit einem Gesamtkostenanteil von Fr. 1'090'000.– unterliegt der Kreditantrag von Fr. 705'000.– dem fakultativen Referendum.

In der Botschaft B 175 des Regierungsrates vom 23. Januar 2007 zum Bruttokredit von 3,8 Mio. Franken wird auch der Kostenteiler unter den Kantonen, bzw. zwischen Kanton und Stadt Luzern, eingehend abgehandelt. Für alle Beteiligten bedeutet die Aufnahme des Projektes in den Infrastrukturfonds und damit die grösstmögliche Beteiligung des Bundes eine Entlastung. Im Weiteren profitiert die Stadt durch den neu vorgesehenen Verteilschlüssel im Kanton gemäss NFA und Finanzreform 08, sodass insgesamt dem Ergebnis aus Sicht Stadt zugestimmt werden kann.

Im Rahmen der Projektierung zeigte sich, dass vor Erstellung der Haltestelle Langensand-Steghof wichtige Randbedingungen geklärt werden müssen, so die Zukunft des Güterverkehrs, die Linienführung der Spange Süd und die zukünftige Entwicklung des Bahnhofes ge-

nerell gemäss dem so genannten Rahmenplan. Es bestätigte sich aber auch, dass die Haltestelle grundsätzlich zweckmässig ist; sie bleibt deshalb als Option im Projekt und soll später realisiert werden.

Auf eine Projektbeschreibung kann hier verzichtet werden; die entsprechenden Ausführungen erfolgten im B+A 7/2006. Bezüglich Vorgehen, Termine, Kosten und Kostenteiler wird auf die im Anhang I kopierte Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat verwiesen.

2 Erwägungen

Bezug nehmend auf die Botschaft des Regierungsrates, drängen sich Erwägungen auf zu folgenden Punkten:

Entwicklung Luzern Süd
Haltestelle Langensand-Steghof
Kostenteiler

2.1 Entwicklung Luzern Süd

Wie im B+A 7/2006 ausgeführt, forderte der Stadtrat immer eine Gesamtbetrachtung für die Verkehrsinfrastrukturen im Raum Luzern Süd. Insbesondere wurde eine Koordination des Projektes Zentralbahn mit der geplanten Spange Süd und der auf dem rückzubauenden heutigen Bahntrasse zu realisierenden Langsamverkehrsachse verlangt.

Auf Antrag der Stadt hat der Kanton inzwischen die so genannte Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Spange Süd gestartet. Die Stadt ist in die Planungsarbeiten einbezogen und beteiligt sich gemäss StB 1297 vom 20. Dezember 2006 an den auf Fr. 500'000.– geschätzten Kosten mit Fr. 125'000.–. Erste Ergebnisse sollen, die grundsätzliche Zustimmung des Bundes zum kurzen ByPass vorausgesetzt, Ende 2007 vorliegen, sodass allfällige technische Koordinationen noch rechtzeitig geprüft und eingeleitet werden können.

Die Langsamverkehrsachse auf dem rückzubauenden Bahntrasse hat unbestritten regionale Bedeutung, bildet sie doch eine zukünftig ausserordentlich wichtige Achse von Luzern Süd (inkl. Horw und Kriens) zum Bahnhof und damit zu den Bildungszentren und zum Stadtzentrum schlechthin. Die Achse ist damit primär eine kantonale Aufgabe und wird in der anstehenden Revision des kantonalen Radroutenplanes berücksichtigt.

Die Anliegen der Stadt bezüglich Luzern Süd sind somit in den Planungen berücksichtigt.

2.2 Haltestelle Langensand-Steghof

Doppelspur und Tieflegung der Zentralbahn sind Teil des S-Bahn-Konzeptes. Das Vorhaben ist im Aggloprogramm und damit Teil der Richtplananpassung. Die Haltestelle Langensand-Steghof ist integrierender Bestandteil des Projektes. Die Haltestelle Langensand-Steghof ist im ESP Bahnhof enthalten.

2005 wurde im Rahmen des Vorprojektes Doppelspur und Tieflegung (Kosten total Fr. 150'000.–, Anteil Stadt 20 % oder 30'000.–) die Zweckmässigkeit einer Haltestelle im Bereich Langensand-Steghof untersucht und bejaht. In allen bisherigen Unterlagen ist die Haltestelle Langensand-Steghof Bestandteil des Projektes, mit Kosten von 12 Mio. Franken.

Im Rahmen der Projektbearbeitung für Auflage und Ausschreibung zeigten sich betriebliche Probleme, insbesondere infolge des Güterverkehrs, mit beachtlichen finanziellen Folgen aus Infrastrukturanpassungen. Die in der Folge durchgeführte vertiefte Analyse der Projektleitung führte zu folgenden Ergebnissen:

- Die Haltestelle ist grundsätzlich sinnvoll und zweckmässig. Zirka 10 bis 20 % der ÖV-Pendler aus NW/OW würden sie benutzen; die zirka 5'000 ÖV-Pendler aus NW/OW sind zirka 14 % der insgesamt 35'000 Zupendler ÖV Luzern. Unter Berücksichtigung des Arbeitsplatzpotenzials und der zukünftig vermehrten ÖV-Benutzung kann mit 1'150 bis 1'600 Fahrgästen pro Tag gerechnet werden.
- Kostentreibend für die Haltestelle, und für die Doppelspureinführung in den Bahnhof generell, ist die Anpassung der Gleisanlagen für die Aufrechterhaltung des (marginalen!) Güterverkehrs. So betragen die Kosten für Anpassungen (ohne Haltestelle) 13–14 Mio., für weitere Anpassungen infolge Haltestelle 8–10 Mio.
- Der Güterverkehr auf dem Trasse der Zentralbahn wird kurzfristig bis mittelfristig aufgegeben. SBB Cargo bedient NW/OW nicht mehr. Die IGG prüft die Aufgabe der Anlagen. Die KLB hat nach dem geplanten Auszug von COOP und der Aufgabe des Direktanschlusses Eichhof nur noch einen beschränkten Umschlag im Kupferhammer. Somit bleibt Sand + Kies AG, Horw, der einzige Nutzer des Güterverkehrs auf dem Trasse der Zentralbahn. (Heute Normalspurrollmateriel über 3-, bzw. 4-Schienen-Geleise auf Meterspur.)
- Zurzeit wird im Rahmenplan Bahnhof Luzern untersucht, ob durch konsequente Trennung von Normal- und Meterspur Teile der Gleisfelder Rösslimatte freigespielt werden können. Hierbei spielt der Güterverkehr eine grosse Rolle.

- Zurzeit läuft die Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Spange Süd. Die bisher favorisierte Linienführung hat im Bereich Fruttstrasse Schnittstellen mit Doppelspurprojekt und Haltestelle, bzw. möglichen Optimierungen im Rahmenplan Bahnhof.

Aufgrund dieser Analyse ist offensichtlich, dass Ausbauten der Bahninfrastruktur mit Bezug auf den Hauptbahnhof mit allererster Priorität im Interesse des Personenverkehrs zu konzipieren sind und dass somit der Güterverkehr auf der zb-Linie mit Einfluss auf den Bahnbetrieb im Bereich des Hauptbahnhofes reduziert, wenn möglich aufgehoben werden muss.

Für das Projekt Tieflegung Zentralbahn und die Haltestelle Langensand-Steghof insbesondere bedeutet dies, dass

- die Entscheide zur Reduktion des Güterverkehrs so rasch erwirkt werden, dass auf spezielle Investitionen im Rahmen des Projektes zb verzichtet werden kann.
- der Übergang von geplanter Doppelspur auf das heutige Einspurtrasse vor Vorliegen der relevanten Entscheide betreffend Güterverkehr möglichst weit ausserhalb des Bahnhofbereiches erfolgt, mit möglichst wenig Anpassungen und damit minimierten Kostenfolgen.
- die Haltestelle Langensand-Steghof nach Bereinigung der Randbedingungen im Rahmen eines späteren Massnahmenpaketes des Aggloprogrammes sobald als möglich realisiert wird.

Aus Sicht Stadt ist die Haltestelle von grosser Bedeutung, insbesondere als Initial-Investition für die Entwicklung des Gebietes Industriestrasse und Tribtschen. Aus technischen und finanziellen Gründen ist aber eine terminliche Verschiebung richtig.

2.3 Kostenteiler

Der Stadtrat hat immer wieder darauf hingewiesen, dass für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern neue Finanzierungsmodelle ausgearbeitet werden müssten, wie es im Planungsbericht zur S-Bahn in Aussicht gestellt worden war. Mit der Umsetzung des neuen Finanzausgleichs (NFA) und der Finanzreform 08 wird dieses Begehren erfüllt. So wird die Finanzierung des gesamten öffentlichen Verkehrs im Kanton einheitlich geregelt, also ohne Differenzierung zwischen Agglomeration und Landschaft. Damit beträgt neu der städtische Anteil an die Zentralbahn an dem gemäss dem Gesetz für öffentlichen Verkehr unter den Gemeinden zu verteilenden Kosten 11 % statt bisher 29 %.

In der Beratung des B+A 7/2006 war vom Grossen Stadtrat verlangt worden, der Kostenteiler für das ganze Vorhaben sei zu Gunsten der Stadt zu verhandeln. In den parlamentarischen Beratungen der übrigen Partner war im gleichen Sinne argumentiert worden; der Grosse Rat

von Luzern hatte eine Verlagerung zu Lasten von Obwalden und Nidwalden verlangt, Nidwalden und Obwalden ihrerseits verlangten eine Mehrbelastung des Kantons Luzern.

In den inzwischen erfolgten Verhandlungen einigte man sich als Kompromiss darauf, im Teiler zwischen den Kantonen die Bevölkerungszahl nicht zu berücksichtigen. Damit werden NW und OW tendenziell höher belastet. Die Kompromissfindung fiel etwas einfacher, weil der Bundesbeitrag, im Zeitpunkt der Ausarbeitung der Vorlage zum 1. Planungsbericht noch auf 71 Mio. Franken geschätzt, inzwischen durch die Aufnahme in die Liste der dringenden Projekte auf 50 % (der anrechenbaren Kosten) oder 111 Mio. Franken gewachsen war. Im Weiteren erfolgte durch den vorläufigen Verzicht auf die Haltestelle Langensand-Steghof und die damit für den Kostenteiler unter den Kantonen relevanten, wegfallenden Haltestellenabfahrten eine Entlastung des Kantons Luzern.

Der im Kostenteiler ausgewiesene Betrag zu Lasten des Kantons Luzern beinhaltet auch die Kosten, welche gemäss Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs die Gemeinden im Kanton übernehmen, allerdings ohne den Anteil der Stadt Luzern. Dieser Anteil ist im Anteil Stadt enthalten.

Das Prinzip der Kostenaufteilung im Kanton Luzern ist im Anhang 2 dargestellt.

Für die Stadt war im Rahmen des Vorprojektes noch eine Gesamtbelastung von rund 35 Mio. Franken vorgesehen gewesen. Jetzt beträgt der Anteil, inklusive Haltestelle Langensand-Steghof, zirka 22 Mio. Franken. Diese Reduktion ist Folge des neuen Verteilers unter den Gemeinden gemäss NFA.

Bei allen Angaben zu Beiträgen, in % oder in Franken, ist zu beachten, dass für die endgültige Berechnung der Anteile die Grundsätze, wie sie in der Botschaft des Regierungsrates dargestellt sind, massgebend sind. Die Frankenbeträge in den Teilprojekten sowie die Totalbeträge, und damit auch die %-Anteile an den Totalkosten, können also noch variieren. Dabei muss davon ausgegangen werden, dass, gestützt auf das massgebende Subventionsgesetz (SuG), der zugesicherte Bundesbeitrag von 111 Mio. Franken ein Kostendach bedeutet.

3 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat

- den städtischen Beitrag von Fr. 705'000.– an den 2. Planungskredit Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern von insgesamt Fr. 3'800'000.– unter der Voraussetzung, dass auch die übrigen Partner ihre Beiträge genehmigen, zu bewilligen.
- dem Verzicht auf die Realisierung der Haltestelle Langensand-Steghof im Rahmen des aktuellen Projektes zuzustimmen, unter der Bedingung, dass die Haltestelle später, nach Klärung der Randbedingungen (Güterverkehr, Spange Süd, Rahmenplan Bahnhof), erstellt wird.
- den Prinzipien zum Kostenteiler, wie sie in der Botschaft des Regierungsrates dargestellt sind, zuzustimmen.

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 31. Januar 2007

Urs W. Studer
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 5 vom 31. Januar 2007 betreffend

2. Planungskredit Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 68 Abs 2 lit a sowie Art. 69 lit a Ziff. 3 und 4 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999

beschliesst:

- I. Der städtische Beitrag von Fr. 705'000.– an den 2. Planungskredit für Doppelspurausbauten und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern von insgesamt Fr. 3'800'000.– wird bewilligt unter der Voraussetzung, dass auch die übrigen Partner ihre Beiträge genehmigen.
- II. Dem Verzicht auf die Realisierung der Haltestelle Langensand-Steghof im Rahmen des aktuellen Projektes wird zugestimmt, unter der Bedingung, dass die Haltestelle später, nach Klärung der Randbedingungen (Güterverkehr, Spange Süd, Rahmenplan Bahnhof), erstellt wird.
- III. Den Prinzipien zum Kostenteiler, wie sie in der Botschaft des Regierungsrates dargestellt sind, wird zugestimmt.
- IV. Der Beschluss gemäss Ziff. I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 26. April 2007

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Cony Grünenfelder
Ratspräsidentin

Toni Göpfert
Stadtschreiber

ANHANG I

Botschaft des Regierungsrates
an den Grossen Rat

B 175

**zum Entwurf eines Dekrets über
einen Sonderkredit für die
weitere Planung von Ausbauten
der Zentralbahn in Luzern,
Hergiswil und Alpnach**

23. Januar 2007

Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, für weitere Planungsarbeiten für Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach einen Sonderkredit von 3,8 Millionen Franken zu bewilligen.

Mit der Realisierung des Projekts Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern können vielfältige Nutzeneffekte erzielt werden:

- *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 der Freizeit-, Sport- und Messennutzung wird an das Bahnnetz angeschlossen und*
- *die Lärmimmissionen in Luzern werden stark reduziert.*

Mit Grossratsbeschlüssen vom 15. Mai 2006 genehmigte der Grosse Rat die 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 von deren Kosten der Kanton Luzern nach Abzug der zu erwartenden Beiträge 1,115 Millionen Franken zu tragen hat.

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 50 Prozent an den subventionsberechtigten Objekten, was gemäss Kostenschätzung 111 Millionen Franken entspricht. Der Bundesbeitrag fliesst jedoch nur bei einem Baubeginn vor Ende 2008. Die Regierungen der Kantone Obwalden, Nidwalden und Luzern sowie die Stadt Luzern haben sich auf einen Kostenteiler für die Tragung der restlichen 120 Millionen Franken geeinigt. Damit die Planungsarbeiten in dem für den beabsichtigten Baubeginn im Jahr 2008 nötigen Tempo weitergeführt werden können, ist die baldige Bewilligung eines weiteren Sonderkredits notwendig.

Die Kantone Obwalden und Nidwalden sowie die Stadt Luzern beteiligen sich an den weiteren Planungskosten von 3,8 Millionen Franken mit Beiträgen von insgesamt 1,795 Millionen Franken, gemäss dem aktuellen Kostenteiler, wobei der Bundesbeitrag vorderhand von allen Partnern vorfinanziert wird.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Grossen Rat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für die weitere Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach.

I. Ausgangslage

Mit Grossratsbeschlüssen vom 15. Mai 2006 genehmigte Ihr Rat 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.

Im Rahmen des Vorprojekts, das wir Ihnen mit der Botschaft B 135 vom 21. März 2006 vorgestellt haben, war folgende Weiterbearbeitung des Projekts vorgesehen: Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts – Genehmigung der Baukredite in Volksabstimmungen – Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens – Durchführung der Baumeistersubmissionen – Realisierung des Projekts.

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 werden, 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. 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 50 Prozent an den subventionsberechtigten Objekten, was gemäss Kostenschätzung 111 Millionen Franken entspricht. Der Bundesbeitrag fliesst jedoch nur bei einem Baubeginn vor Ende 2008.

Der vorgezogene Baubeginn hat Auswirkungen auf das Vorgehen in der Projektierungsphase. Neu ist folgendes Vorgehen geplant: Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts – Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens, Bewilligung der Baukredite in Volksabstimmungen und Durchführung der Bausubmissionen parallel – Realisierung des Projekts.

Infolge des neuen Vorgehens müssen mehr Arbeiten als bisher geplant vor den Volksabstimmungen über die Baukredite durchgeführt werden. Es sind die Voraussetzungen zu schaffen, damit nach der Bewilligung des Baukredits und der Verfügung der Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr sofort mit der Realisierung begonnen werden kann. Dazu muss insbesondere das Submissionsverfahren für den Gesamtleister durchgeführt werden. Für die Submission müssen die Randbedingungen sehr exakt und im Detail bestimmt und beschrieben werden. Das Projekt ist zu vertiefen und in einem Ausschreibungsprojekt darzustellen. Die Ausschreibung für dieses Grossprojekt erfordert die Erstellung von umfangreichen Unterlagen, bzw. Dossiers. Das Ausschreibungsverfahren muss eng begleitet und die eingehenden Offerten müssen durch Spezialisten intensiv geprüft und bewertet werden. Mit den aussichtsreichsten Offerenten sind technische Bereinigungsgespräche nötig. Diese Leistungen können mit den bisher bewilligten finanziellen Mitteln nicht erbracht werden.

II. Bedürfnis

Das Bedürfnis für den Ausbau der Zentralbahn im Süden von Luzern haben wir in der Botschaft B 135 detailliert dargestellt. Deshalb soll hier nur mehr das Wichtigste kurz zusammengefasst werden.

Der Abschnitt Horw – Hergiswil der Autobahn A2 ist gut ausgelastet. Die Leistungsreserve beträgt nur noch rund 10 Prozent, wobei die Kapazitätsgrenze an durchschnittlich 50 Tagen erreicht wird. Zu den Spitzenzeiten des Rückreiseverkehrs aus den Tourismusgebieten entstehen regelmässig Staus. Mit dem Ausbau der S-Bahn soll das künftige Verkehrswachstum im Süden von Luzern auf der Schiene stattfinden.

Auf dem Abschnitt Hergiswil–Luzern der Zentralbahn wird bis 2020 eine Steigerung der Nachfrage um 65 Prozent auf rund 16'500 Personen pro Tag erwartet. Damit dieser Mehrverkehr abgewickelt werden kann, muss das Angebot ausgebaut werden. Um das Ziel von zehn Zügen pro Stunde und Richtung und die Trennung von S-Bahn und touristischem Angebot zu erreichen, ist die Verlängerung der Doppelspur in den Vorbahnhof Luzern und bis Hergiswil Matt erforderlich. Die Zunahme des individuellen und des öffentlichen Strassenverkehrs sowie das dichtere Angebot auf der Zentralbahn führen auf den vier Bahnübergängen auf dem Gebiet der Stadt Luzern zu immer grösseren Behinderungen. Eine Tiefflegung der Strecke ist unumgänglich. Der gleichzeitige Doppelspurausbau erlaubt eine weitere Angebotsverdichtung.

Der Ausbau der Zentralbahn erzeugt vielfältigen Nutzen:

- Die Autobahn A2 muss nur minimal ausgebaut werden.
- Das Angebot der Zentralbahn kann erheblich verbessert werden.
- Die Behinderungen des Verkehrs, insbesondere auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, durch die Zentralbahn in der Stadt Luzern werden beseitigt.
- Die Spange Süd kann realisiert werden.
- Der grosszügige Ausbau des Strassennetzes in Luzern kann vermieden werden.
- Das Messe-, Sport-, Naherholungs- und Freizeitgebiet Allmend wird mit der Bahn erschlossen.
- Die Tiefflegung der Zentralbahn führt zu einer Reduktion der Lärmimmissionen.
- Das wegfallende Trasse kann für eine Langsamverkehrsachse genutzt werden.

Angebotsuntersuchungen zeigen, dass die im Tellwald vorgesehene Ausweichstelle möglicherweise zu gleichen Kosten an anderer Stelle zu realisieren sein wird. Anlässlich einer Sitzung der Politstrategischen Führung Agglomerationsprogramm wurde zudem entschieden auf die sofortige Realisierung der Haltestelle Langensand-Steghof vorderhand zu verzichten, weil Unsicherheiten bezüglich des Rahmenplanes Bahnhof Luzern, des Weiterbestandes des

Normalspur-Güterverkehrs und der Überlegungen zur Spange Süd bestehen. Die Haltestelle Langensand-Steghof soll jedoch als Option im Projekt enthalten bleiben, da diese langfristig sinnvoll ist und eventuell Vorinvestitionen notwendig sind.

III. Kostenteiler Gesamtprojekt

Für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern liegt ein Vorprojekt vor, die Kostengenauigkeit beträgt +/- 20 Prozent. Für den Doppelspurausbau Hergiswil und die Ausweichstelle Tellwald liegen Studien vor, deren Kostengenauigkeit +/- 30 Prozent beträgt. Aufgrund der Kostenschätzungen wird von Realisierungskosten für das Gesamtprojekt in der Höhe von rund 231 Millionen Franken ausgegangen (vgl. Botschaft B 135, S. 11).

Die Vertreter der beteiligten Regierungen 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.

Projekt 1: Tieflegung Zentralbahn in Luzern (Tieflegung),
Projekt 2: Doppelspurausbau in Luzern (Leistungssteigerung),
Projekt 3: Haltestellen Allmend und Langensand-Steghof,
Projekt 4: Doppelspurausbau Hergiswil und
Projekt 5: Ausweichstelle Tellwald.

Die Teilprojekte wurden so abgegrenzt, dass sie von der Funktion und dem Nutzen her quantifizierbar sind und den Finanzierungspartnern zugeordnet werden können.

Projekte 1 und 2: Tieflegung und Doppelspurausbau Zentralbahn 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 2). Der Anteil des Kantons Luzern wird mit dem oben bereits für die Tieflegung der Zentralbahn dargestellten Verteilschlüssel weiter verteilt (vgl. Anhang 1).

Die Gesamtkosten von 175 Millionen Franken für den reinen Doppelspurausbau und die Tieflegung in Luzern werden zu 55% der Verkehrstrennung und 45% 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.

Projekte 3: Haltestellen Allmend und Langensand-Steghof

Die Kosten für die neue Haltestelle Allmend und die Option Haltestelle Langensand-Steghof werden auf die Standortgemeinde Luzern (Interessiertenbeitrag) und nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienenengebundenen Güterverkehr aufgeteilt. Dabei übernimmt die

Standortgemeinde Luzern 20 Prozent der Kosten und 80 Prozent der Kosten gehen zu Lasten des Kantons Luzern (vgl. Anhang 1).

Projekte 4 und 5: Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel – Hergiswil Matt und Ausweichstelle Telliwald

Die Kosten für den Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel – Hergiswil Matt und die Ausweichstelle Telliwald 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 38,97 Prozent und Obwalden 25,71 Prozent (vgl. Anhänge 1 und 2).

Der Bund beteiligt sich mit 50 Prozent an den in der Agglomeration Luzern liegenden Teilprojekten. Die Ausweichstelle Telliwald liegt ausserhalb der Agglomeration und ist damit nicht subventionsberechtigt.

Gemäss den dargestellten Prinzipien ergibt sich für die Partner folgender Kostenteiler:

Finanzierungspartner	Prozent	Mio. Fr.
Bund	48,16	111,0
Kanton Luzern	27,29	62,9
Kanton Nidwalden	9,11	21,0
Kanton Obwalden	6,01	13,9
Stadt Luzern	9,43	21,7
Total	100,00	230,5

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

Der Tabelle im Anhang 1 können die Beiträge pro Teilprojekt entnommen werden.

IV. Projektierungskosten

Für die Planungsarbeiten werden bis zu den Volksabstimmungen über das Gesamtprojekt im Frühjahr 2008 Kredite in der Höhe von 6 Millionen Franken benötigt. Die Parlamente der Kantone Luzern, Nidwalden, Obwalden sowie der Stadt Luzern haben im Frühling 2006 Kredite von total 2,2 Millionen Franken für die Erstellung von Auflageprojekten bewilligt. Auf Grund der Aufnahme des Projekts in die Liste der dringlichen und baureifen Projekte des Infrastrukturfonds und des daher vorzuziehenden Baubeginns sind für die Weiterführung der Planung bis zu den Volksabstimmungen weitere 3,8 Millionen Franken notwendig.

Die Finanzierungspartner haben vereinbart, die aufgelaufenen und die neu beantragten Planungskosten auf der Basis des im Kapitel III dargestellten Gesamtkostenteilers auf die Partner zu verteilen. Der Anteil des Bundes von 2'889'600 Franken (48,16 % von 6 Mio. Franken) wird dabei durch alle Partner nach dem gleichen Schlüssel vorfinanziert. Die Partner beteiligen sich somit an den Planungskosten von 6 Millionen Franken wie folgt:

	Kostenteiler Gesamtprojekt (%)	Vorfinanzierung Bundesbeitrag (%)	Total Beiträge Planungskosten (%)	Total Beiträge Planungskosten (Fr.)	bereits bewilligt (Fr.)	noch zu bewilligen (Fr.)
Kanton Obwalden	6,01	5,58	11,59	700'000	330'000	370'000
Kanton Nidwalden	9,11	8,46	17,57	1'050'000	330'000	720'000
Kanton Luzern	27,29	25,35	52,64	3'160'000	1'155'000	2'005'000
Stadt Luzern	9,43	8,77	18,20	1'090'000	385'000	705'000
Total	51,84	48,16	100,00	6'000'000	2'200'000	3'800'000

Die auf 6 Millionen Franken veranschlagten Kosten für die Projektierung werden nach dem Bruttoprinzip durch den Kanton Luzern finanziert. Die anderen Finanzierungspartner leisten Beiträge.

V. Finanzierung

Die Finanzierung der Planungsarbeiten wird wie folgt abgewickelt:

- Die Aufwendungen für das Projekt 10330, Ausbau Zentralbahn, sind zu 65 Prozent (Fr. 2'470'000.-) dem Konto 5010000, CO-Objekt 2114501010, und zu 35 Prozent (Fr. 1'330'000.-) dem Konto 5651000, CO-Objekt 2114565010, zu belasten.
- Die Beiträge der Finanzierungspartner von 1'795'000 Franken sind dem Konto 6690000, CO-Objekt 2114501010, gutzuschreiben.

Die Bundesbeiträge fliessen erst nach erfolgtem Baubeginn im Dezember 2008. Der durch die Strassenrechnung getragene Teil der Planungskosten 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. Der durch den öffentlichen Verkehr zu tragende Teil der Planungskosten wird über das Budget 2007 und vor allem das Budget 2008 finanziert.

VI. Weiteres Vorgehen

Die Projektierungsarbeiten für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern laufen auf Hochtouren. Für die Ausbauprojekte ist folgender Zeitplan vorgesehen:

Tätigkeit	Start	Ende
Erarbeitung Bau-/Auflageprojekt Plangenehmigungsverfahren Ausschreibung (inkl. Ausschreibungsprojekt) und Vergabe Bauarbeiten	August 2007	Juli 2007 Oktober 2008
Volksabstimmungen (eidg. Abstimmungstermin) Spatenstich 2008	März 2007	August 2008 24. Februar 2008 9. Dezember
Realisierung (inkl. Detailprojektierung) Inbetriebnahme	September 2008	Dezember 2012 Dezember 2011

VII. Antrag

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, den Sonderkredit für die weiteren Planungsarbeiten für den Ausbau der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach zu bewilligen.

Luzern,

Im Namen des Regierungsrates
Schultheiss:
Staatsschreiber:

Dekret über einen Sonderkredit für die weitere Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach

vom

*Der grosse Rat des Kantons Luzern,
nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 16. Januar 2007
beschliesst:*

1. Der Sonderkredit für die weitere Planung von Ausbauten der Zentralbahn in Luzern, Hergiswil und Alpnach von insgesamt 3'800'000 Franken wird unter der Voraussetzung bewilligt, dass die übrigen Partner ihre Beiträge von insgesamt 1'795'000 Franken bewilligen. Netto verbleiben dem Kanton Luzern Kosten von 2'005'000 Franken.
2. Die Aufwendungen sind zu 65 Prozent (Fr. 2'470'000.-) dem Konto 5010000, CO-Objekt 2114501010, und zu 35 Prozent (Fr. 1'330'000.-) dem Konto 5651000, CO-Objekt 2114565010, zu belasten.
3. Die Beiträge der Finanzierungspartner von 1'795'000 Franken sind dem Konto 6690000, CO-Objekt 2114501010, gutzuschreiben.
4. Das Dekret unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

Im Namen des Grossen Rates
Die Präsidentin:
Der Staatsschreiber:

Gesamtprojekt Ausbau Zentralbahn												
Finanzierungs- partner	Finanzierung Luzern allein					Mitfinanzierung OW/NW						
	Tieflegung	Neue Haltestellen	Total	%		Leistungs- steigerung	Doppelspur Hergiswil	Kreuzung Telliwald	Total	% ohne Bund	% alle Partner	Total
Bund	48'125'000	17'500'000	65'625'000	50.00%		39'375'000	6'000'000	0	45'375'000	27.64%	45.72%	111'000'000
Kanton Luzern	34'770'313	13'230'000	48'000'313	36.57%		10'050'833	2'003'211	2'837'882	14'891'926	11.64%	15.00%	62'892'239
Kanton Obwalden	0	0	0	0.00%		10'123'313	1'542'600	2'185'350	13'851'263	10.71%	13.96%	13'851'263
Kanton Nidwalden	0	0	0	0.00%		15'340'500	2'337'600	3'311'600	20'989'700	16.39%	21.15%	20'989'700
Stadt Luzern	13'354'688	4'270'000	17'624'688	13.43%		3'860'355	1'165'889	1'651'688	4'142'111	3.24%	4.17%	21'766'799
	96'250'000	35'000'000	131'250'000	100.00%		78'750'000	12'000'000	8'500'000	99'250'000	76.87%	100.00%	230'500'000

Stand: 17.01.2007 Absprache RR/KI

Basis: Aktualisiertes Vorprojekt vom September 2005 (+/- 20% Luzern bzw. +/- 30% Hergiswil, Telliwald)

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

Kostenaufteilung auf Kantone

1. Pendlerströme gemäss Volkszählung 2000

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

Zupendler nach Luzern aus Obwalden und Nidwalden

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

Zupendler nach Obwalden und Nidwalden aus Luzern

Luzern 2'449

Zupendler aus Horw nach Luzern

Luzern 2'702

Zupendler 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)

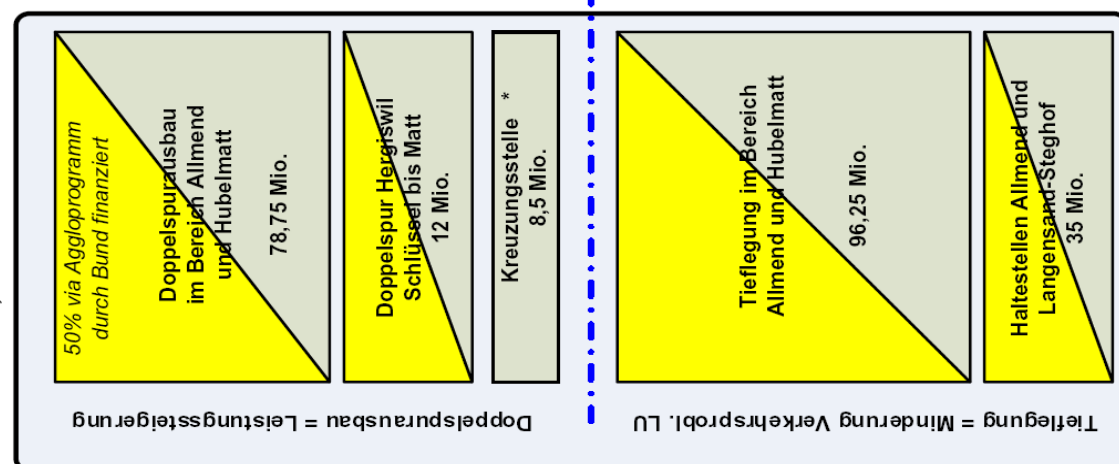
	Abfahrten 470	Abfahrten 480		Anteil	Gewichtung
Luzern	268	275	543	27.72%	13.86%
Obwalden	545	78	623	31.80%	15.90%
Nidwalden	140	653	793	40.48%	20.24%
Total	953	1'006	1'959	100.00%	50.00%

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%

Kostenteiler Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn

230,5 Mio. Franken

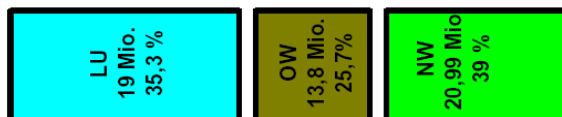


Gesamtprojekt zb inkl. Massnahmen übrige Strecke gemäss Angebot 2012

Gemeinsame Finanzierung durch die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden; Leistungssteigerung in Luzern und Bauten in OW und NW geben direkten Nutzen und sind relevant für die Bewältigung der Pendlerströme.

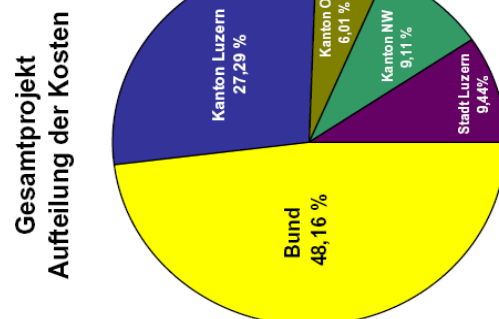
Nettokosten für die Kantone

Aufteilung der Kosten auf die Kantone gemäss Pendlerströmen 2000 auf der Zentralbahn, sowie Haltestellenabfahrten gemäss Konzept 2012



Finanzierung durch den Kanton Luzern und die Stadt Luzern.
Vorteile: Aufhebung von Bahnübergängen, Erschliessung Allmend und Tribischen Süd, Freigabe Terrain für Langsamverkehr, Platz für Südzubringer, Lärmschutz.

Nettokosten Kanton Luzern



**Gesamtprojekt
Aufteilung der Kosten**

* Projektteil ausserhalb Aggloprogramm

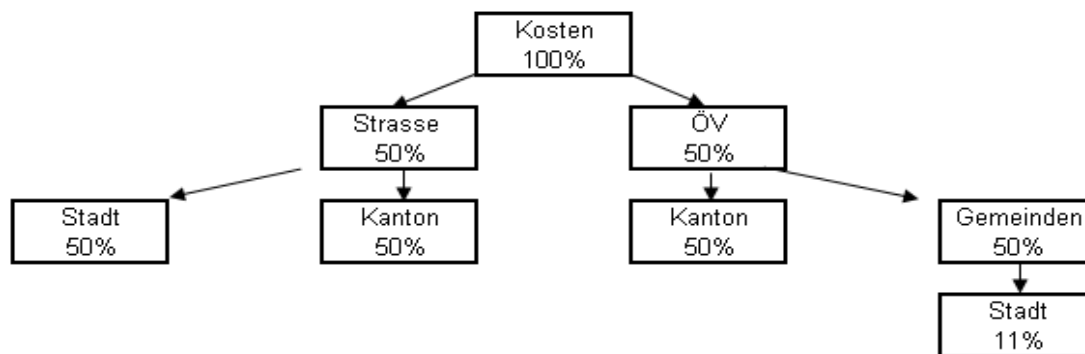
Luzern, 17.1.07 F. REY

Anhang II

Kostenaufteilung im Kanton Luzern

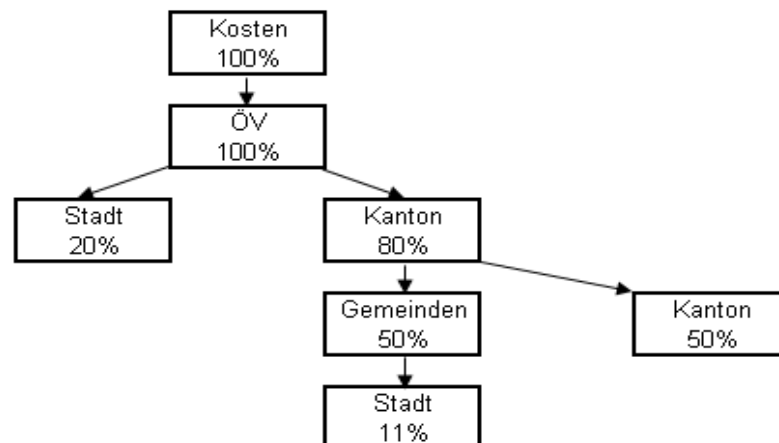
Kostenteiler Tieflegung und Doppelspurausbau Luzern

Finanzierung: Anteil Strasse nach Strassengesetz (StrG), Anteil ÖV nach Gesetz über den ÖV (öVG)
Annahme Kostenaufteilung: je 50% nach StrG und öVG



Kostenteiler Haltestellen Allmend und Langensand-Steghof

Finanzierung: Interessenbeitrag Stadt Luzern und Gesetz über den ÖV (öVG)



Kostenteiler Projekt Doppelspurausbau Schlüssel-Hergiswil Matt und Kreuzung Telliwald

Finanzierung gemäss Gesetz über den ÖV (öVG)

