



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 7. März 2007 (StB 204)

B+A 11/2007

Investitionsbeitrag an die S-Bahn-Haltestelle Luzern Verkehrshaus

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.

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: I69045

Übersicht

Im Rahmen der Umsetzung der S-Bahn 2. Etappe soll im Sommer 2007 die S-Bahn-Haltestelle Luzern Verkehrshaus erstellt werden. Der städtische Beitrag beträgt 1 Mio. Franken und setzt sich zusammen aus einem gebundenen Beitrag gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr (ÖVG) vom 21. Mai 1996 von Fr. 360'000.– und einem mit diesem B+A zu kreditierenden Interessenbeitrag von Fr. 640'000.–.

Die im Projekt vorgesehene Unterführung beim westlichen Zugang ersetzt die von der Stadt in diesem Bereich zur Überwindung der Trennwirkung der SBB-Gleise vorgesehene Barrierenanlage; der Interessenbeitrag ist unter diesem Aspekt gerechtfertigt.

Das Projekt ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms. Der Kanton beabsichtigt, aus all-fälligen, ab 2010 zu erwartenden Programmbeiträgen des Bundes Rückstellungen zu öffnen und daraus Projekte bis zu maximal 50 % mitzufinanzieren bzw. teilweise zu refinanzieren. Die Stadt würde dabei proportional entlastet.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	4
2 Erwägungen	4
2.1 Bedeutung für die Stadt	5
2.2 Bauliche Ausgestaltung	5
2.3 Kostenteiler	6
3 Antrag	7

Anhang

- Anhang 1: Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat B 166 zum Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für den Bau der S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus
- Anhang 2: Situationsplan S-Bahnhaltestelle Verkehrshaus
- Anhang 3: Situationsplan Zugang West
- Anhang 4: Situationsplan Zugang Ost
- Anhang 5: Fotomontage Ansicht S-Bahnhaltestelle

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Mit der Botschaft B 166 vom 12. Dezember 2006 beantragt der Regierungsrat beim Grossen Rat einen Kredit von insgesamt 7,3 Mio. Franken für die Erstellung einer S-Bahn-Haltestelle beim Verkehrshaus.

In seiner Botschaft führt der Regierungsrat aus, dass die Stadt insgesamt einen Beitrag von 1 Mio. Franken leiste, zum Teil als Vorabbeitrag, zum Teil gemäss §§ 28 und 29 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996 (ÖVG).

Basierend auf Angebot und Bevölkerungszahlen 2005 und unter Berücksichtigung des neuen Rechnungsmodells gemäss Reform 08 setzt sich dieser Betrag wie folgt zusammen:

Interessenbeitrag	Fr. 640'000.–
Beitrag gemäss ÖVG	<u>Fr. 360'000.–</u>
Total	Fr. 1'000'000.–

Während der Beitrag gemäss ÖVG gebunden ist, muss der Interessenbeitrag über diesen B+A kreditiert werden.

2 Erwägungen

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

- Bedeutung für die Stadt
- Bauliche Ausgestaltung
- Kostenteiler

2.1 Bedeutung für die Stadt

In seiner Botschaft führt der Regierungsrat aus, das Nachfragepotenzial setze sich neben den Besuchern des Verkehrshauses aus 4'500 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 550 Arbeitsplätzen zusammen und sei beträchtlich. Seitens der Stadt wurde hingegen gestützt auf eine Studie im Zusammenhang mit dem Konzept Agglomobil zur Optimierung des Bussystems immer darauf hingewiesen, dass das erwähnte Potenzial mit dem Bus gut bedient sei und die S-Bahn auf der Strecke Würzenbach–Zentrum eher eine Konkurrenz zum Bus bilde. Der Vorteil aus städtischer Sicht liegt vor allem in der mit der geplanten Unterführung beim Zugang West neu möglichen Querung des Bahntrassees.

Es ist seit Langem ein Anliegen, die Trennwirkung der SBB-Gleise zu überwinden und damit das Gebiet nördlich der Kreuzbuchstrasse besser mit dem öffentlichen Verkehr und der Quaianlage zu verbinden. Im Gestaltungsplan Hochhüsli, der Grundlage zur Überbauung des Areals Kreuzbuch, ist denn auch eine Passerelle über die Bahn (und die Strasse) in der Verlängerung der Gebäudeachse der Villa Kreuzbuch vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Abgabe des Areals Kreuzbuch wurde das Projekt für eine Querung des Bahntrassees gestartet; als einfachste und kostengünstigste Lösung wurde die Einrichtung einer Querung à Niveau mit Barrierensicherung geplant. Das Projekt mit Kosten von insgesamt zirka Fr. 750'000.– hätte Mitte 2006 dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Genehmigung eingereicht werden sollen, wurde aber mit Rücksicht auf die begonnene Projektierung der S-Bahn-Haltestelle sistiert. Mit der Realisierung der Haltestelle gemäss vorliegendem Projekt erübrigt sich die entsprechende städtische Investition.

2.2 Bauliche Ausgestaltung

Der Hauptzugang zur Haltestelle ist der Zugang West, welcher so nahe als möglich beim Haupteingang des Verkehrshauses (VHS) und damit am westlichen Ende des Mittelperrons liegt. Dieser Zugang mit Personenunterführung unter dem Bahntrassee ist behindertenfreundlich; die Unterführung liegt halbwegs im Bahndamm der SBB und ist somit natürlich belichtet und benutzerfreundlich.

Der Zugang Ost im Bereich der Unterführung Brüel besteht nur aus Treppenzugängen. Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Velofahrenden und Fussgängern muss auf die beliebte Velospur in der bestehenden Bahnunterführung verzichtet und die Velofahrenden müssen über die Fahrbahn geführt werden. Als Kompensation soll die Lichtsignalanlage beim Dietrichberg so ergänzt werden, dass Velofahrende von der Kreuzbuchstrasse Richtung Stadt bevorzugt werden. Im Zusammenhang mit der mittelfristig anstehenden Sanierung der Unterführung Brüel kann die Situation sowohl bezüglich Radfahrverkehr als auch Behinderntenfreundlichkeit optimiert werden.

Für die architektonische Ausgestaltung wurde das Büro Gigon/Guyer beigezogen, welches auch die laufenden Um- und Ausbauten des Verkehrshauses betreut. Die vorliegende Lösung fügt sich gut in die spezielle Situation an der Geländekante zwischen dem flachen Seeuferbereich und den Hängen zum Dietschiberg ein. Die Stadtbaukommission begrüsst die gewählte Ausgestaltung und Materialisierung.

2.3 Kostenteiler

Wie bereits unter 2.1 erwähnt, besteht der Nutzen aus der Anlage für die Stadt hauptsächlich in der neuen Unterführung als Verbindung vom Gebiet Leumatt zu Bus und See. Seit Längerem plant das Tiefbauamt an dieser Stelle eine Barrierenanlage für Fussgänger. Im Budget 2005 waren hierfür Fr. 450'000.– vorgesehen, gemäss inzwischen ausgearbeitetem Projekt betragen die Kosten zirka Fr. 750'000.–. Der Budgetbetrag wurde aufgrund der Projektentwicklung S-Bahn-Haltestelle nicht übertragen, und das Projekt wurde sistiert.

In den Verhandlungen einigte man sich entsprechend auf einen städtischen Beitrag in der Grössenordnung von 1 Mio. Franken unter allen Titeln. Daraus ergibt sich bei einem gebundenen Beitrag gemäss ÖVG von Fr. 360'000.– (zu kreditieren aufgrund von Art. 60 Abs. 2 lit. b GO durch den Stadtrat) der nun seitens des Grossen Stadtrates zu kreditierende Interessenbeitrag von Fr. 640'000.–. An einer allfälligen Kostenüberschreitung bei der Realisierung der S-Bahn-Station beteiligt sich die Stadt nicht.

Das Projekt ist Gegenstand des Agglomerationsprogramms. Der Kanton beabsichtigt, gemäss seinem Planungsbericht B 149 zum Agglomerationsprogramm aus allfälligen, ab 2010 zu erwartenden Programmbeiträgen des Bundes Rückstellungen zu äufnen und daraus Projekte bis zu maximal 50 % mitzufinanzieren bzw. teilweise zu refinanzieren. Die Realisierung eines Projektes aus dem Agglomerationsprogramm vor entsprechender Zustimmung des Bundes ist gestützt auf das Subventionsgesetz grundsätzlich möglich und bedingt eine entsprechende Bewilligung des vorzeitigen Baubeginnes. Die Stadt würde bei einer solchen Refinanzierung proportional entlastet.

3 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- den städtischen Interessenbeitrag von Fr. 640'000.– an den Bau der S-Bahn-Haltestelle Luzern Verkehrshaus zu bewilligen, vorbehältlich einer anteilmässigen Rückerstattung aus Bundesbeiträgen aufgrund des Agglomerationsprogramms.

Da zusammen mit dem gebundenen Beitrag gemäss ÖVG der städtische Beitrag 1 Mio. Franken ausmacht, untersteht der Beschluss dem fakultativen Referendum.

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 7. März 2007

Urs W. Studer
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 11 vom 7. März 2007 betreffend

Investitionsbeitrag an die S-Bahn-Haltestelle Luzern Verkehrshaus,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 Abs. 2 lit. a und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

I.

Der städtische Beitrag von Fr. 640'000.– an den Bau der S-Bahn-Haltestelle Luzern Verkehrshaus wird vorbehältlich einer anteilmässigen Rückerstattung aus Bundesbeiträgen aufgrund des Agglomerationsprogramms bewilligt.

II.

Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 26. April 2007

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Cony Grünenfelder
Ratspräsidentin

Toni Göpfert
Stadtschreiber





Botschaft des Regierungsrates
an den Grossen Rat

B 166

**zum Entwurf eines Dekrets
über einen Sonderkredit für
den Bau der S-Bahn-Station
Luzern Verkehrshaus**

Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat mit Dekretsentwurf die Bewilligung eines Kredits von 7,3 Millionen Franken für den Bau einer neuen S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus. Der Grosse Rat hat mit Beschluss vom 15. März 2004 vom Planungsbericht des Regierungsrates über die S-Bahn Luzern zustimmend Kenntnis genommen. In diesem Planungsbericht wurde dargelegt, welche Ergänzungen an der Schieneninfrastruktur des öffentlichen Verkehrs für das S-Bahn-Angebot erforderlich sind. Als Infrastrukturausbau in der Agglomeration Luzern wurde auch die Erstellung einer S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus aufgeführt. Auch das Agglomerationsprogramm Luzern spricht sich für die Erstellung einer S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus aus.

Mit der Realisierung der S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus soll die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in einem Schwerpunktgebiet der Agglomeration Luzern verbessert und attraktiver gestaltet werden. Im Umkreis der neuen S-Bahn-Station besteht ein Nachfragepotenzial von rund 4500 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 550 Arbeitsplätzen. Hinzu kommen das Verkehrshaus der Schweiz und das Imax-Filmtheater, die zusammen durchschnittlich 2000 Besucherinnen und Besucher pro Tag verzeichnen. Angesichts der begrenzten Kapazitäten im Strassenverkehr kann nicht nur eine einseitige Förderung des Busverkehrs in Betracht gezogen werden. Die Systemvorteile der Bahn mit kurzen Fahrzeiten, hoher Leistungsfähigkeit und hohem Komfort erlauben es, neue Kundenkreise anzusprechen und damit Verkehrsanteile für die Schiene hinzuzugewinnen. Die Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus ist auf den Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 vorgesehen.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Grossen Rat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für den Bau der S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus auf dem Gebiet der Stadt Luzern.

I. Vorgeschichte

Am 15. März 2004 nahm Ihr Rat von unserem Planungsbericht über die S-Bahn Luzern (B 34 vom 9. Dezember 2003) zustimmend Kenntnis (vgl. Verhandlungen des Grossen Rates 2004 S. 755). In diesem Planungsbericht wird dargelegt, dass Ergänzungen an der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs zur Verwirklichung des geplanten S-Bahn-Angebots erforderlich sind. Als Infrastrukturausbau in der Agglomeration Luzern wird auch die Erstellung einer S-Bahn-Station beim Verkehrshaus in Luzern aufgeführt. Auch das Agglomerationsprogramm Luzern spricht sich für die Erstellung einer S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus aus. Sie haben von unserem Planungsbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern (B 149 vom 6. Juni 2006) am 7. November 2006 ebenfalls in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen. Bereits dieser Planungsbericht sah vor, die neue S-Bahn-Station auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 in Betrieb zu nehmen.

II. Bedürfnis

Mit der Realisierung der S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus soll die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in einem Schwerpunktgebiet der Agglomeration Luzern verbessert und attraktiver gestaltet werden. Im Umkreis der neuen S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus besteht ein Nachfragepotenzial von rund 4500 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 550 Arbeitsplätzen. Hinzu kommen das Verkehrshaus der Schweiz und das Imax-Filmtheater, die zusammen durchschnittlich 2000 Besucherinnen und Besucher pro Tag verzeichnen. Die Umweltschutzgesetzgebung des Bundes für die Bereiche Luft und Lärm verlangt von den Kantonen, dass sie die erforderlichen Massnahmen zur Reduktion der Umweltbelastung realisieren. Im Rahmen dieser Massnahmen kommt der weiteren Förderung und dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine grosse Bedeutung zu. Auf die Agglomeration Luzern bezogen herrscht Einigkeit darüber, dass der öffentliche Verkehr ausgebaut werden muss. Angesichts der begrenzten Kapazitäten im Strassenverkehr kann die Lösung nicht nur in der Förderung des Busverkehrs gesucht werden. Die Vorteile der Bahn mit kurzen Fahrzeiten, hoher Leistungsfähigkeit und hohem Komfort erlauben es, neue

Kundenkreise anzusprechen und damit Verkehrsanteile für die Schiene hinzuzugewinnen.

Die vor allem in den Stosszeiten überlastete Haldenstrasse setzt die Leistungsfähigkeit der Buslinien 6, 8, 24 und 25 herab, was auch deren Attraktivität schmälert. Mit der S-Bahn kann der Bahnhof Luzern mit seinen Anschlüssen an das regionale und nationale Schienennetz sowie das Stadtzentrum ohne Staus und Wartezeiten rasch erreicht werden. Die S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus soll stündlich in beiden Richtungen von der S-Bahn-Linie S3 oder vom Voralpenexpress bedient werden. Die Fahrzeit zwischen dem Bahnhof Luzern und der S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus wird 9 Minuten betragen.

Für den vorgesehenen Standort der S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus sprechen einerseits der ideale Umsteigepunkt zwischen dem regionalen Schienenverkehr und dem strassengebundenen öffentlichen Agglomerationsverkehr und andererseits die gute Erschliessungswirkung für die umliegenden Wohn- und Arbeitsplatzgebiete.

Die Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Station Meggen Zentrum am 10. Dezember 2006 führt wegen der zusätzlichen Zugshalte zu Fahrplananpassungen beim Voralpenexpress und den S-Bahn-Zügen zwischen Luzern und Arth-Goldau (S-Bahn-Linie S3). Der Voralpenexpress muss ab diesem Zeitpunkt stündlich auf der Dienst- und Kreuzungsstation Würzenbach den Gegenzug der S3 abwarten. Diese betriebsbedingten Halte verursachen Mehrkosten, denen kein Gegenwert gegenübersteht. Um diesen Diensthalt für die umliegenden Quartiere und das Verkehrshaus baldmöglichst kommerziell zu nutzen, soll die S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 in Betrieb genommen werden (im Planungsbericht über die S-Bahn Luzern war noch eine Inbetriebnahme Ende 2008 geplant).

III. Projekt

Im Rahmen der Vorprojektstudien wurden verschiedene Varianten betreffend Lage der S-Bahn-Station, Ausgestaltung der Zugänge, Führung der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie des Zweiradverkehrs und den damit verbundenen Kosten untersucht. Das vorliegende Bauprojekt basiert auf den Ergebnissen dieser Untersuchungen.

Die neue S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus wird über je einen Aussenperron mit einer Länge von 200 Meter und einer Breite von 3 Meter verfügen. Die Überquerung der Brühlstrasse beziehungsweise die Bahnunterführung sichert beim Zugang Ost mit Treppen die Verbindung zwischen den zwei Perronseiten. Beim Zugang West werden Rampen die Verbindung zur Haldenstrasse (Bushaltestelle Verkehrshaus) und zur Kreuzbuchstrasse gewährleisten. Eine in das Rampenbauwerk integrierte Personenunterführung stellt die Verbindung zwischen den zwei Perrons und zur weiteren Umgebung sicher. Das Verkehrshaus kann somit sowohl vom südlichen als auch vom nördlichen Perron aus über den lichtsignalgesicherten Fussgängerstreifen erreicht werden.

Für die Wartenden wird auf den Perrons je ein gedeckter Raum mit einer Länge von 15 Meter geschaffen. Diese Warteräume werden mit einem Zuginformationssystem, Fahrplänen, Billettautomaten und -entwertern sowie einem Kundentelefon für Notfälle und Informationen zum Bahnbetrieb ausgestattet. Im ganzen Publikumsbereich werden Tast- und Leitsysteme für Sehbehinderte erstellt. Die Perrons werden dank der Rampen rollstuhlgängig und auch für gehbehinderte Menschen erreichbar sein.

Für Zweiräder sind über 60 Abstellplätze geplant. Die Bushaltestelle Verkehrshaus (Richtung Luzern Zentrum) wird um 42 Meter stadtauswärts verschoben. Diese Verschiebung ist notwendig, damit keine Konfliktzone zwischen den Fussgängerinnen und Fussgängern und den Zweiradfahrenden entsteht.

Das erste Projekt beinhaltete nebst der eigentlichen S-Bahn-Station auch eine Passerelle, die von der Kreuzbuchstrasse über die Gleise und die Haldenstrasse geführt worden wäre und die Verbindung mit dem Verkehrshaus hätte herstellen sollen. Die Stadtbaukommission von Luzern stimmte der Gestaltung der S-Bahn-Station grundsätzlich zu, empfahl aber, auf die Passerelle zu verzichten und lediglich eine Personenunterführung unter den Gleisen von der Kreuzbuchstrasse zur Haldenstrasse vorzusehen. In der Folge wurde das Projekt entsprechend angepasst. Auch mit der im Auflageprojekt vorgesehenen Personenunterführung kann eine gute Verbindung zwischen der Kreuzbuchstrasse und dem Verkehrshaus gewährleistet werden. Die Personenunterführung lässt sich – im Gegensatz zur Passerelle – zudem bereits auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Station im Dezember 2007 kostengünstig realisieren.

Die Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Stadt Luzern haben dem vorliegenden Auflageprojekt zugestimmt. Im Rahmen des Ausführungsprojektes wird das Konzept des Zugangs Ost nochmals überprüft und optimiert. Diese Überprüfung sollte Minderkosten zur Folge haben.

IV. Auflage- und Genehmigungsverfahren

Die öffentliche Planaufgabe fand vom 18. September bis 17. Oktober 2006 statt (Publikation im Kantonsblatt Nr. 37 vom 16. September 2006). Es wurden zwei Einsprachen eingereicht. Eine Einsprache konnte gütlich erledigt werden. Über das Projekt und die weitere Einsprache, sofern nach der Einspracheverhandlung kein Rückzug erfolgt, wird das Bundesamt für Verkehr als zuständige Plangenehmigungsbehörde entscheiden. Der eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsentscheid gilt als Baubewilligung.

V. Kosten und Finanzierung

1. Kosten

Die Investitionskosten betragen 7 300 000 Franken und gliedern sich wie folgt:

Landerwerb	Fr. 70 000.–
Baukosten	Fr. 4 867 440.–
Bahntechnik	Fr. 776 000.–
Honorare	Fr. 915 000.–
Risiken des Bauherrn	Fr. 150 000.–
Mehrwertsteuer 7,6%	Fr. 521 560.–
Total	<u>Fr. 7 300 000.–</u>

Die Zahlen basieren auf dem Kostenvoranschlag des Auflageprojektes (Kostengenauigkeit +/-10 Prozent, Preisbasis April 2006).

2. Finanzierung

Für die Finanzierung von neuen Bahnhaltestellen haben nach dem Territorialprinzip die jeweiligen Standortkantone aufzukommen. Gemäss konstanter Praxis des Kantons Luzern haben die Standortgemeinden an die Kosten für neue S-Bahn-Stationen jeweils einen Beitrag von 20 Prozent zu leisten.

Die Stadt Luzern hat eine Reduktion dieses Beitragssatzes beantragt mit der Begründung, dass das Verkehrshaus der Schweiz, das Imax-Filmtheater und die angrenzenden Quartiere bereits mit städtischen Buslinien erschlossen seien. Unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Bus-Erschliessung wurde zwischen dem Kanton und der Stadt Luzern eine Kostenbeteiligung der Stadt Luzern von 1 Million Franken vereinbart. Diese Beteiligung schliesst sowohl den Beitrag der Stadt Luzern nach den §§ 28 und 29 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr (öVG; SRL Nr. 775) als auch einen Interessiertenbeitrag an die neue S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus ein.

Die SBB beteiligen sich mit einem Beitrag von 985 600 Franken (13,35%) an den Investitionskosten.

Nach § 16 Absatz 2 öVG kann der Kanton bauliche Anlagen für den öffentlichen Verkehr, die nicht Strassenbestandteile sind, selber erstellen oder an den Bau und Unterhalt solcher Anlagen Beiträge ausrichten. Bahnhaltestellen sind nicht Strassenbestandteile (§ 12 Strassengesetz; SRL Nr. 755). Die Bedeutung der S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus für die S-Bahn Luzern rechtfertigt es, dass der Kanton gestützt auf § 16 Absatz 2 öVG als Ersteller und Bauherr für diese Haltestelle auftritt. Mit dem vorliegenden Dekret entscheidet Ihr Rat über die Bewilligung des dafür notwendigen Sonderkredits von 7 300 000 Franken (§ 19 Abs. 2 öVG). Die nach Abzug der Interessiertenbeiträge der Stadt Luzern und der SBB dem Kanton verbleibenden

Kosten werden nach § 27 Absatz 1a öVG zu je 50 Prozent von Kanton und öV-Regionen beziehungsweise -Gemeinden getragen. Die Aufteilung der Kosten auf die öV-Regionen und -Gemeinden richtet sich nach den §§ 28 f. öVG. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur verfügt die Kostenteiler und die Gemeindebeiträge jährlich (§ 31 Abs. 2 öVG). Für die Gemeinden stellen diese Kosten gebundene Ausgaben dar.

3. Vertrag

Die Finanzierung der S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus wird nach der Beschlussfassung Ihres Rates in einem Vertrag zwischen dem Kanton Luzern und den SBB geregelt werden. Gegenstand dieses Vertrags werden ferner Bau, Eigentum, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der S-Bahn-Haltestelle sein.

VI. Ausführung

Nach der Beschlussfassung durch Ihren Rat und der Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr ist folgender Zeitplan vorgesehen:

Juli 2007: Baubeginn,

Fahrplanwechsel Dezember 2007: Inbetriebnahme.

Dieser Zeitplan setzt voraus, dass keine Rechtsmittel gegen den Plangenehmigungsentscheid des Bundesamtes für Verkehr ergriffen werden.

Die Bauherrschaft obliegt dem Kanton. Die Ausführung des Projektes wird der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur übertragen.

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Dekretsentwurf zuzustimmen.

Luzern, 12. Dezember 2006

Im Namen des Regierungsrates

Der Schultheiss: Anton Schwingruber

Der Staatsschreiber: Viktor Baumeler

Dekret über einen Sonderkredit für den Bau der S-Bahn- Station Luzern Verkehrshaus

vom

Der Grosse Rat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 12. Dezember 2006,
beschliesst:

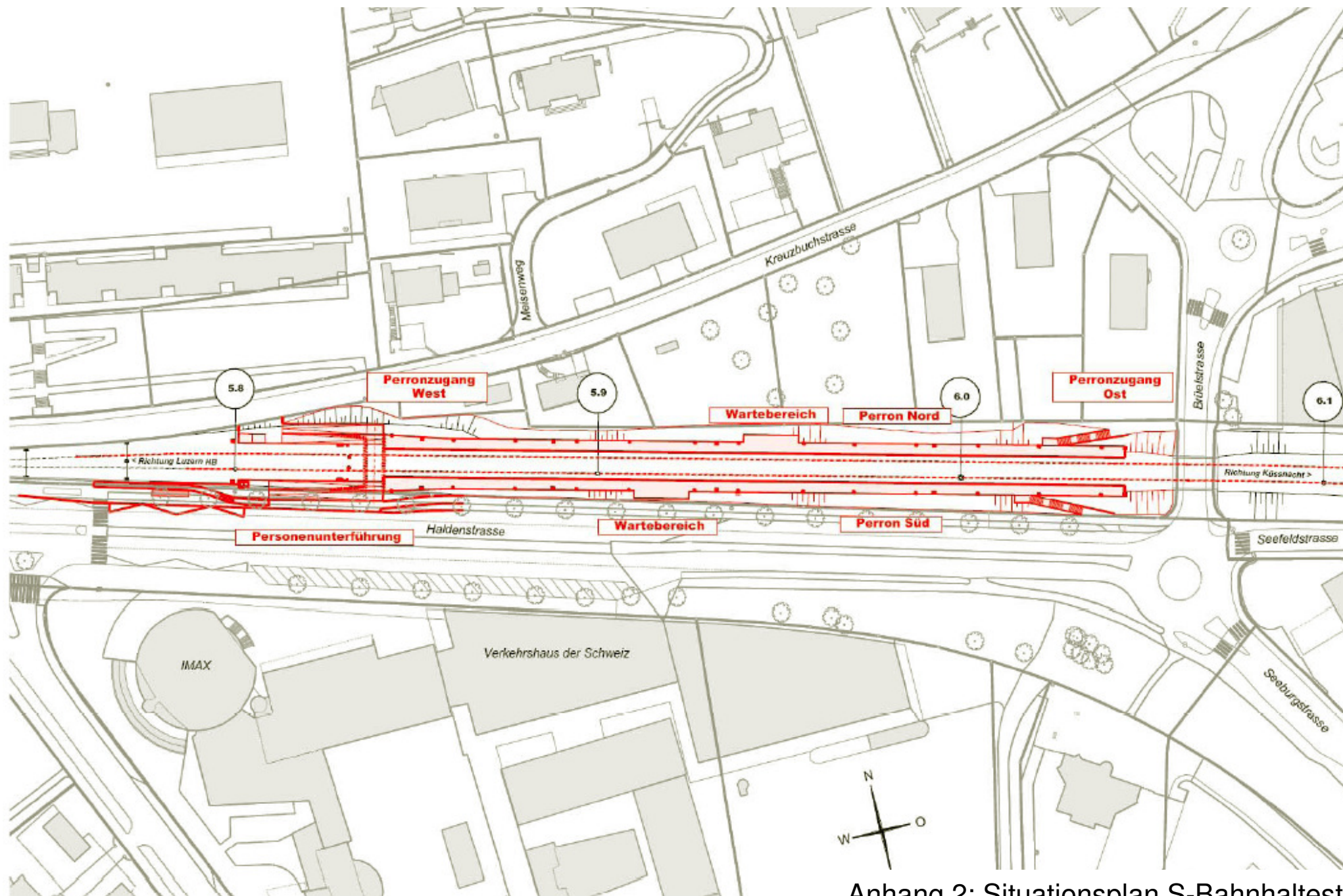
1. Dem Projekt für den Bau der S-Bahn-Station Luzern Verkehrshaus wird zugestimmt.
2. Der erforderliche Sonderkredit von 7 300 000 Franken (Preisstand April 2006) wird bewilligt.
3. Die Aufwendungen des Kantons sind dem Konto 5651000 BUKR 2114 (CO-Objekt 2114 565 001) zu belasten.
4. Die Beiträge der Stadt Luzern und der SBB sind dem Konto 669 000 (CO-Objekt 2114 665 001) gutzuschreiben.
5. Das Dekret unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern,

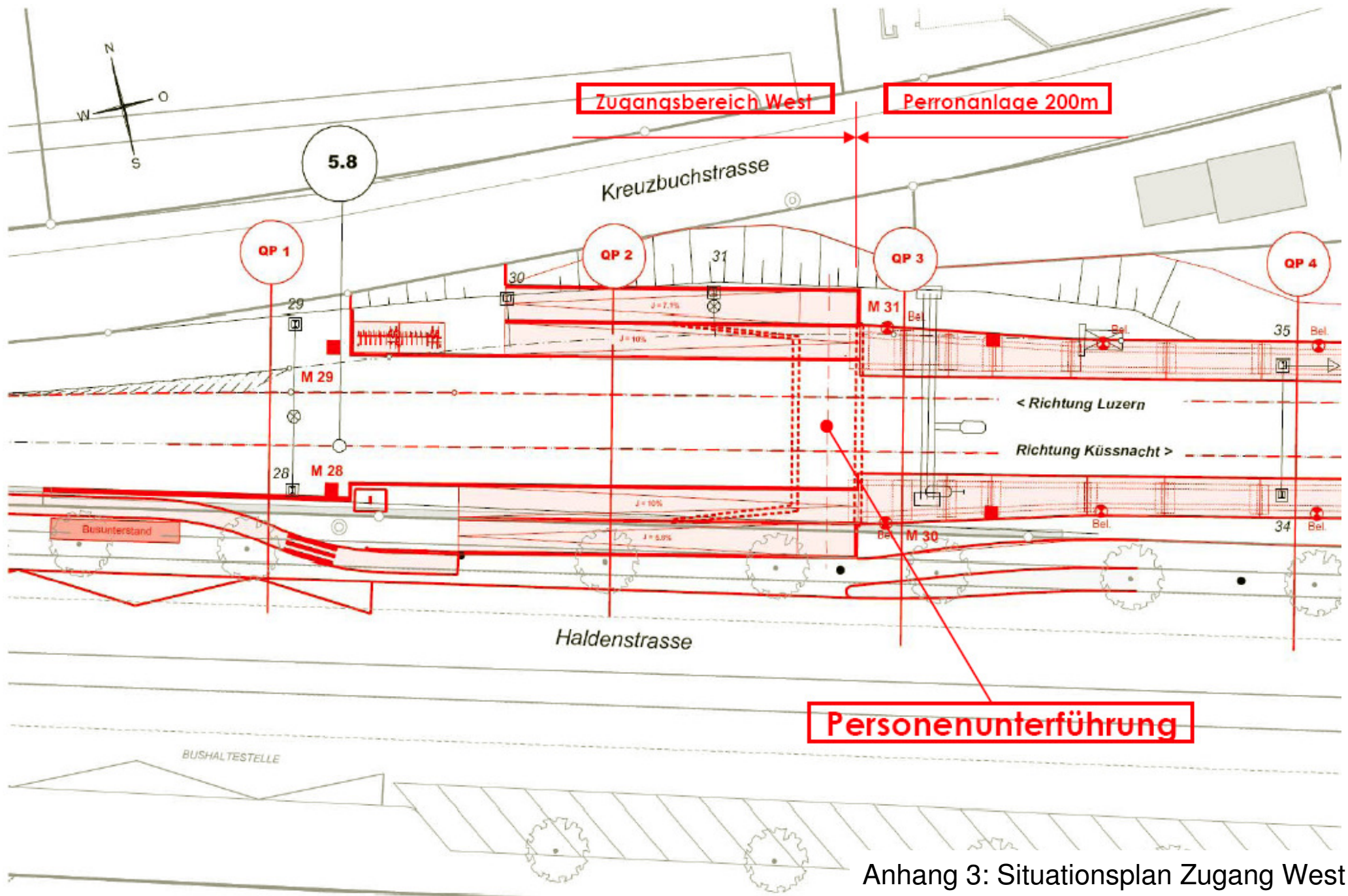
Im Namen des Grossen Rates

Die Präsidentin:

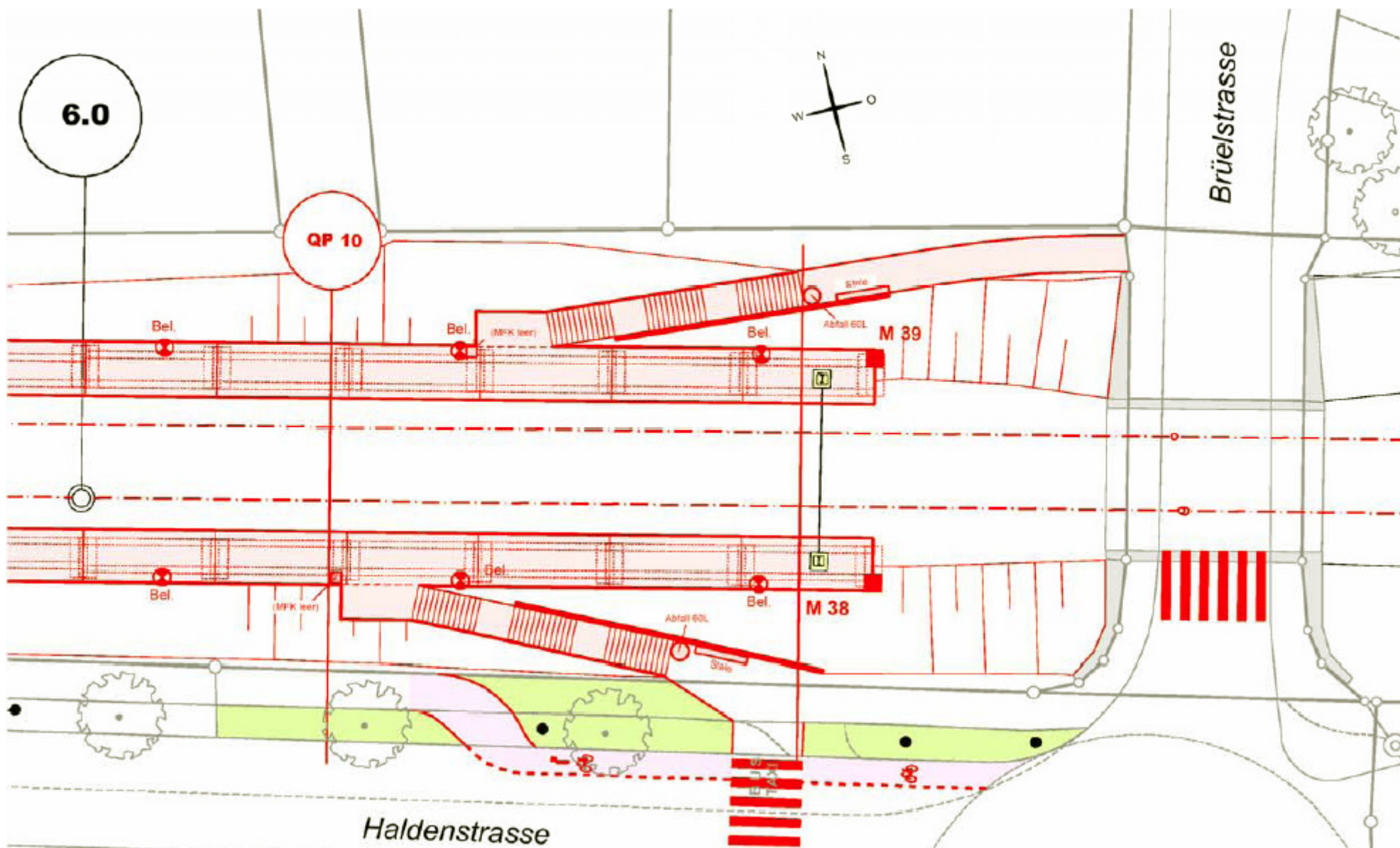
Der Staatsschreiber:



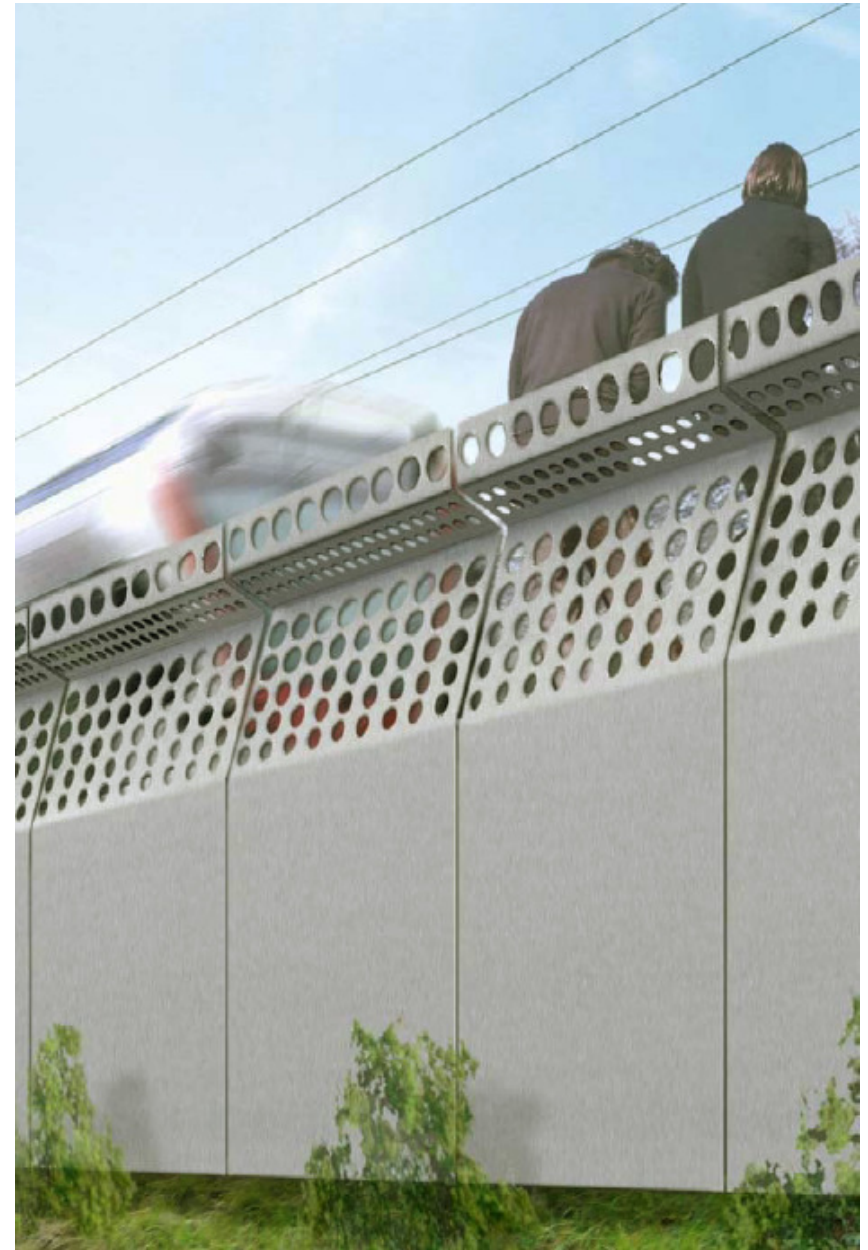
Anhang 2: Situationsplan S-Bahnhaltestelle



Anhang 3: Situationsplan Zugang West



Anhang 4: Situationsplan Zugang Ost



Anhang 5: Fotomontagen Ansicht S-Bahnhaltestelle