



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der  
56. Ratssitzung vom  
2. April 2009 beantwortet.**

## **Antwort**

auf die

### **Dringliche Interpellation Nr. 492 2004/2009**

von Markus Mächler  
namens der CVP-Fraktion  
vom 10. März 2009  
(StB 261 vom 25. März 2009)

### **Projekt „Rotsee kurz“ vorantreiben**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Im Agglomerationsprogramm ist als Alternative auch die Prüfung einer direkten unterirdischen Einfahrt ab Ebikon erwähnt. In der Vernehmlassung zum Entwurf des Bundesbeschlusses über die Finanzierungsetappe 2011–2014 betreffend die Agglomerationsprogramme will der Kanton auf die neuen Erkenntnisse betreffend die Bahnhofzufahrt hinweisen und eine entsprechende Anpassung des Agglomerationsprogramms beantragen. Der Regierungsratsentscheid wird Ende März erwartet. Die Prüfung und Gegenüberstellung mit dem bisher primär verfolgten Ausbau auf Doppelspur am Rotsee und späterem Ausbau der bestehenden Bahnhofzufahrt hat folgende Erkenntnisse gebracht:

- 1) Eine Doppelspur am Rotsee alleine, ohne Ausbau der Bahnhofzufahrt, bringt wenig und ist deshalb unwirtschaftlich.
- 2) Ein Ausbau der bestehenden Zufahrt ist im bisher geschätzten finanziellen Rahmen möglich, bedingt aber zusätzlich umfangreiche Anpassungen im Bahnhof selber (Abstellanlagen, Vorbahnhof, Auslagerung zb aus Bahnhofhalle) in der Grössenordnung von über 1 Mrd. Franken.
- 3) Die Alternative einer direkten, neuen, doppelspurigen Zufahrt, ab Ebikon, genannt „Rotsee kurz“, verursacht demgegenüber Kosten von insgesamt über 1 Mrd. Franken.
- 4) „Rotsee kurz“ ist eindeutig vorzuziehen, da
  - kleinere Baukosten
  - kleinere Betriebskosten (kürzere Strecke)
  - grösserer Zeitgewinn (kürzere Strecke)
  - bedeutend kleinere Störungen des Betriebes während des Baus (volkswirtschaftliche Überlegungen noch ausstehend)

Stadt Luzern  
Sekretariat Grosser Stadtrat  
Hirschengraben 17  
6002 Luzern  
Telefon: 041 208 82 13  
Fax: 041 208 88 77  
E-Mail: [sk.grstr@stadtluzern.ch](mailto:sk.grstr@stadtluzern.ch)  
[www.stadtluzern.ch](http://www.stadtluzern.ch)

- langfristig bessere Möglichkeiten eines S-Bahn-Betriebs auf der alten Zufahrt (H-  
Stellen, Pilatus, Gütsch, nach Realisierung eines Durchmesser-Tiefbahnhofs).

Die von Stadt und Kanton mit grosser Priorität verlangte bessere Anbindung an den Metropolitanraum Zürich bedingt neben der leistungsstärkeren Bahnhofzufahrt auch den Zimmerbergtunnel, mit Kosten von rund 1,1 Mrd. Franken. Dieser soll eines der zu prüfenden Projekte in der Vorlage Bahn 2030 sein. Der Zimmerberg läuft in den bisherigen ZEB-Überlegungen unter dem Titel „Beschleunigungen Luzern–Zürich“ und enthält auch die Doppelspur Rotsee. Es ist anzunehmen, dass in der Vorbereitung der Vorlage 2010 für Bahn 2030 die neuesten Erkenntnisse einfließen, d. h., dass die Beschleunigung Luzern–Zürich zwingend auch mit dem Ausbau der Bahnhofzufahrt ergänzt werden muss. Die Gesamtkosten der Beschleunigung Luzern–Zürich steigen somit von bisher angenommenen 1,1 Mrd. auf über 2 Mrd. Franken. Die Wirtschaftlichkeit im schweizerischen Kontext bedingt damit ein starkes Engagement von Kanton, Region und Stadt.

Anlässlich der politstrategischen Führung „Agglo Luzern“ (Kantone LU/NW/OW, Stadt Luzern, Gemeindeverband, öffentlicher Verkehr, SBB) wurde die Evaluation z.G. „Rotsee kurz“ zustimmend zur Kenntnis genommen. Es wurde erkannt, dass die Region z. B. über das Aggloprogramm mitfinanzieren muss; die Grössenordnung muss so sein, dass die Erhöhung der ZEB-Kosten tragbar wird.

Die vom Interpellanten gestellten Fragen können wie folgt beantwortet werden.

*Zu 1.:*

*Ist dem Stadtrat bekannt, ob sich der Kanton Luzern ebenfalls mit Nachdruck hinter dieses Konzept „Rotsee kurz“ stellt?*

Anschliessend an die Sitzung des politstrategischen Führungsgremiums des Aggloprogramms haben sich die Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden, SBB und Stadt offiziell zur Variante „Rotsee kurz“ bekannt. Die entsprechenden Planungsarbeiten werden zurzeit vorbereitet. Grundlage hiezu bildet ein Memorandum of Understanding zwischen den Kantonen Luzern, Obwalden, Nidwalden sowie der SBB und der Stadt Luzern. Dieses ist in Vorbereitung und soll in den nächsten Tagen unterzeichnet werden.

*Zu 2.:*

*Welche Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes kommen aus Sicht des Stadtrates überhaupt für ein so grosses und kostenintensives Projekt in Frage?*

Die Bahnhofzufahrt dient sowohl dem Fernverkehr als auch dem Regionalverkehr. Somit ist eine hälftige Finanzierung zulasten Bahn 2030 denkbar. Für den Anteil Regionalverkehr sollte sich der Bund gemäss dem Agglomerationsprogramm mit rund einem Drittel der Kosten beteiligen. Gesamthaft gäbe dies für die Bahnhofzufahrt „Rotsee kurz“ einen ähnlichen

Verteiler wie bei der Durchmesserlinie in Zürich, nämlich zwei Drittel Bund und ein Drittel Kanton bzw. Region.

*Zu 3.:*

*Wann müsste aus Sicht des Stadtrates ein Finanzierungsschlüssel bzw. ein Kostenteiler mit den betroffenen Kostenträgern ausgehandelt werden?*

Sobald die Kosten aufgrund eines Vorprojekts bekannt sind. Das Vorprojekt sollte von den Interessierten ohne Präjudiz für den definitiven Kostenteiler vorfinanziert werden. Eine diesbezügliche Vereinbarung wird im unter Punkt 1 erwähnten Memorandum of Understanding enthalten sein.

*Zu 4.:*

*Wann müsste das Konzept „Rotsee kurz“ vom Bundesamt für Verkehr (BAV) als sinnvolle und notwendige Lösung dem Bundesrat und/oder dem eidgenössischen Parlament vorgeschlagen werden?*

Das Paket Bahn 2030 wird im laufenden Jahr beim BAV geschnürt, um 2010 dem Parlament vorgeschlagen zu werden. Noch in diesem Jahr kann eine Vernehmlassung zum Entwurf einer entsprechenden Botschaft erwartet werden. Es ist alles daran zu setzen, dass das Projekt „Rotsee kurz“ darin aufgenommen wird. Die notwendige Planung muss deshalb unverzüglich aufgenommen werden.

*Zu 5.:*

*Kann der Anteil der Kostentragung durch die Stadt und die mögliche Verteilung dieser Kosten auf die anfallenden Jahresbudgets bereits heute abgeschätzt werden? Wenn ja, wie könnte eine solche Planrechnung aussehen?*

Ausgehend von der Annahme, dass die Gesamtkosten „Rotsee kurz“ eine Milliarde überschreiten, und von dem unter Punkt 2 skizzierten Finanzierungsmodell können folgende Rechnungsbeispiele gemacht werden:

Finanzierung	Total Kosten Rotsee kurz	1,2 Mrd. – 1,5 Mrd.
	Fernverkehr z.L. Bund (B 2030) ½ von 1,2 – 1,5 Mrd.	600 Mio. – 750 Mio.
	Regionalverkehr ½ von 1,2 – 1,5 Mrd. davon ⅓ z.L. Bund (B 2030 oder Agglop.) ⅔ z.L. Region	600 Mio. – 750 Mio. 200 Mio. – 250 Mio. 400 Mio. – 500 Mio.
	<b>Finanzierung Anteil Region, total</b> davon Kanton NW (40'000 EW) Kanton OW (35'000 EW) Kanton LU (360'000 EW)	<b>400 Mio. – 500 Mio.</b> 45 Mio. – 55 Mio. 35 Mio. – 45 Mio. 320 Mio. – 400 Mio.
	<b>Finanzierung Anteil Kanton Luzern, total</b> davon Kanton Luzern 50 % Gemeinden Luzern 50 % (Stadt Luzern ca. 30 % von 160 – 200 Mio.)	<b>320 Mio. – 400 Mio.</b> 160 Mio. – 200 Mio. 160 Mio. – 200 Mio. 55 Mio. – 70 Mio.

Bei einer Realisierung über 12 Jahre und vollständiger Abschreibung würde das städtische Budget jährlich mit rund 5 Mio. Franken belastet.

Die Kostenschlüssel sind eine Annahme und müssen noch ausgehandelt werden.

Stadtrat von Luzern

