

Bericht zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Planungskredit für Doppelspurausbauten und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern

vom 21. März 2006

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag zu einem Kantonsratsbeschluss über einen Planungskredit für Doppelspurausbauten und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern mit den nachstehenden Erläuterungen. Weil es sich bei dieser Vorlage um ein gemeinsames Projekt der drei Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie der Stadt Luzern handelt, haben die vier beteiligten Partner beschlossen, den entsprechenden Parlamenten eine gemeinsame und einheitliche Botschaft vorzulegen. Im Anschluss an diesen gemeinsamen Teil der Botschaft unterbreitet jeder Partner seinem Parlament einen spezifischen Teil mit dem individuell gültigen Antrag.

I. Gemeinsamer Teil

1. Ausgangslage

Die meterspurigen Linien der Zentralbahn Richtung Brünig und Engelberg haben als Ausgangs- und Endpunkt den Bahnhof Luzern. Die beiden Linien benützen den Abschnitt Luzern – Hergiswil gemeinsam. Die Bahn führt vom Bahnhof Luzern her über das dicht besiedelte Moosmattquartier zur Luzerner Allmend, wobei auf dieser Strecke die schrankengesicherten Niveauübergänge Steghof-, Moosmatt-, Horwer- und Eichwaldstrasse überquert werden. In den letzten Jahren ist das Einspurtrasse auf dem Abschnitt Luzern Allmend bis Hergiswil Schlüssel auf Doppelspur ausgebaut worden, der Abschluss der Bauarbeiten erfolgt im Mai 2006. Nach dem Abschluss dieses Ausbaus verbleiben auf dem gemeinsamen Teilstück der beiden Linien noch die Abschnitte Luzern Bahnhof – Luzern Allmend und Hergiswil Schlüssel – Hergiswil Bahnhof als einspurige Bahnstrecken.

Die heutige Infrastruktur mit den vorhandenen Einspurabschnitten lässt bezüglich der Anzahl Züge, der Taktfolge und der Anschlüsse in Luzern keinen optimalen Fahrplan zu. Für einen weiteren Ausbau des S-Bahn-Angebots Richtung Süden fehlen die Schienenkapazitäten. Bei der Fahrplangestaltung kommt erschwerend hinzu, dass der Bahnhof Luzern aus verschiedenen Gründen keine vollwertige Anschlussspinne ermöglicht, d.h. die verschiedenen Fern- und Regionalverkehrszüge fahren zu ganz unterschiedlichen Zeiten ein und aus. Die vier schrankengesicherten Bahnübergänge in Luzern behindern zudem den öffentlichen und privaten Verkehr auf der Strasse und trennen das Quartier. Die Beeinträchtigungen der Wohngebiete entlang der Bahnstrecke haben wegen den Angebotsverdichtungen der letzten Jahre zugenommen.

Mit zusätzlichen Doppelspurausbauten und der Tieflegung der Zentralbahn in Luzern sollen die Voraussetzungen für ein attraktives S-Bahn-Angebot geschaffen und die Behinderungen durch die Zentralbahn in der Stadt Luzern beseitigt werden.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

In den Richtplänen der Kantone Luzern (1998), Nidwalden (2002) und Obwalden (1987) ist der Doppelspurausbau Luzern – Hergiswil als wichtiges Vorhaben enthalten, das mit den Nachbarkantonen zu koordinieren ist.

Für die Realisierung der Infrastrukturerweiterungen und -erneuerungen der Brünigbahn (heute: Zentralbahn) haben die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 2002 eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen, welche die Doppelspurausbauten zwischen Luzern Allmend und Hergiswil Schlüssel sowie weitere Ausbauten in Hergiswil, in Alpnachstad und Sachseln beinhaltet. Diese Massnahmen sind in der Zwischenzeit unter Einhaltung der budgetierten Kosten von rund 11,5 Millionen Franken zu Lasten der drei Kantone realisiert worden.

Im Planungsbericht des Regierungsrats an den Grossen Rat des Kantons Luzern über die S-Bahn Luzern vom 9. Dezember 2003 wird das Projekt für den Ausbau der Brüniglinie in der Stadt Luzern konkretisiert und als Teil der dritten Etappe der S-Bahn Luzern definiert. Im Entwurf des Agglomerationsprogramms Luzern und der zugehörigen Richtplananpassungen vom 2. November 2005 wird der Ausbau der Zentralbahn als Schlüsselprojekt bezeichnet, welches in den Jahren 2009 – 2012 realisiert werden soll.

3. Bedürfnis

3.1 Nachfrageentwicklung auf den Linien der Zentralbahn

Auf dem Abschnitt Luzern – Horw befördert die Zentralbahn heute rund 10 000 Reisende pro Werktag. Von den im Jahr 2000 pendelnden rund 11 500 Personen (inkl. Schüler und Studenten) aus den Kantonen Obwalden und Nidwalden nach den Kantonen Luzern, Zug und Zürich bzw. umgekehrt, benützte knapp ein Viertel die Bahn. In den letzten Jahren ist insbesondere im Kanton Nidwalden eine starke Zunahme der Wohnbevölkerung zu verzeichnen. Im Rahmen des Projekts Bahn 2000, zweite Etappe, haben die Zentralschweizer Kantone für den Zeithorizont 2020 unter der Voraussetzung von weiteren Angebotsverbesserungen eine Nachfragesteigerung um rund 65 Prozent im Abschnitt Luzern – Hergiswil auf etwa 16 500 Reisende pro Werktag prognostiziert. Der heute vergleichsweise tiefe Anteil an Pendlern aus den Kantonen Nidwalden und Obwalden, welche die Bahn benutzen, kann mit einem attraktiven S-Bahn-Angebot stark gesteigert werden.

3.2 Leistungsfähigkeit der Autobahn A2 im Abschnitt Horw – Hergiswil

Der Autobahnabschnitt Horw – Hergiswil ist stark ausgelastet. Im Durchschnitt befahren ihn rund 58 300 Fahrzeuge pro Tag (beide Richtungen, 2004). Der weitaus überwiegende Anteil ist regionaler Verkehr. Die durchschnittliche Spitzenbelastung zwischen 17.00 und 18.00 Uhr beträgt an Werktagen Richtung Süden rund 2 900 Fahrzeuge. Die Leistungsreserve liegt damit lediglich noch bei zehn Prozent. Während rund 50 Tagen pro Jahr wird die Kapazitätsgrenze bereits erreicht. Und zu den Spitzenzeiten des Rückreiseverkehrs aus den Tourismusgebieten der Zentralschweiz und des Berner Oberlands entstehen auf den Abschnitten Sarnen – Horw und Stans – Horw regelmässig Staus mit erheblichen Ausmassen und zunehmender Tendenz. Die erwartete, zukünftige Verkehrszunahme auf diesem Abschnitt soll mit einem attraktiven und leistungsfähigen S-Bahn-Angebot aufgenommen werden. Die S-Bahn ist das geeignete Verkehrsmittel zur Bewältigung der grossen und gebündelten, regionalen Verkehrsströme aus Richtung Süden nach Luzern, Zug, Zürich usw. Der Bahnausbau bildet eine wichtige Schlüsselmassnahme im Verkehrskonzept des Agglomerationsprogramms Luzern. Davon profitieren insbesondere die südliche Agglomeration Luzern sowie die Kantone Obwalden und Nidwalden. Diese Gebiete erhalten dank dem Doppelspurausbau attraktive Verbindungen Richtung Luzern und Mittelland (bzw. umgekehrt), welche völlig unabhängig vom Transit- und Schwerverkehr auf der Autobahn A2 angeboten werden können.

3.3 Angebotsmöglichkeiten 2012 für die Zentralbahn

Die Inbetriebnahme der Doppelspur Luzern Allmend – Hergiswil Schlüssel sowie der neuen Zahnradstrecke nach Engelberg (infolge baulicher Schwierigkeiten erfolgt der Abschluss der Bauarbeiten vermutlich erst Ende 2009) ermöglichen einen weiteren Angebotsschritt. Doch erst mit der Ausdehnung des Doppelspurabschnitts auf dem rund 6.5 Kilometer langen Abschnitt zwischen dem Süden des Bahnhofs Luzern (Langen-

sand) und Hergiswil Matt sowie einer zusätzlichen Kreuzungsstelle in Alpnachstad lässt sich ein künftiges Angebotskonzept umsetzen, das den Randbedingungen einer modernen S-Bahn (regelmässiger, dichter Takt) und den tourismusorientierten Ansprüchen eines saisonalen und stark schwankenden Verkehrs über den Brünig bzw. nach Engelberg (weniger Zwischenhalte, kurze Fahrzeiten) gerecht zu werden vermag. Die Angebotsmöglichkeiten ab 2012 zeichnen sich durch eine konsequente Trennung zwischen der S-Bahn und dem Verkehr auf den beiden Bergstrecken aus.

Die S-Bahn verkehrt zwischen Luzern und Giswil sowie zwischen Luzern und Stans im strengen Halbstundentakt, der sich auf der Gemeinschaftsstrecke Luzern – Hergiswil zum konsequenten Viertelstundentakt überlagert. Die Schnellzüge verkehren bis Interlaken bzw. Engelberg grundsätzlich im Stundentakt, der in den touristischen Hauptzeiten verdichtet werden kann. Auf beiden Linienästen besteht zudem die Möglichkeit, die Grundtaktzüge der S-Bahn in den Spitzenzeiten durch beschleunigte zusätzliche Züge zu verdichten. Die Angebotsmöglichkeiten ab 2012 gehorchen 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 Haltepunkte erschliessen.

Mit den im Vordergrund stehenden Angebotsmöglichkeiten ab 2012 wird eine hohe Zugsdichte erreicht. So sollen auf der Gemeinschaftsstrecke zwischen Luzern und Hergiswil in den Spitzenzeiten bis zu zehn Züge pro Stunde und Richtung (Fahrplan 2006: fünf Züge pro Stunde und Richtung) verkehren. Die Attraktivitätssteigerung des Angebots ist möglich dank der hohen Anzahl Züge pro Zeiteinheit, dem regelmässigen Takt und der systematischen Haltepolitik. In der Zeit nach der Inbetriebnahme der neuen Infrastrukturelemente werden nicht von Anfang an alle Züge regelmässig verkehren. Das künftige Angebot ist flexibel und lässt sich problemlos der steigenden Nachfrage anpassen.

3.4 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 kritischsten Bahnübergang Horwerstrasse in Luzern von gegenwärtig rund 20 auf untolerierbare 30 bis 40 Minuten pro Stunde zunehmen. Während längerer Zeitabschnitte könnten die Übergänge gar nicht mehr geöffnet werden. Dies würde insbesondere am Strassenknoten Eichhof zu stark zunehmenden und sicherheitsgefährdenden Behinderungen des individuellen und des öffentlichen Strassenverkehrs im Bereich Horwer- und Obergrundstrasse führen. Um diese Behinderungen des Verkehrs und der betroffenen Quartierbevölkerung zu eliminieren, ist eine Tieflegung der Zentralbahn in Luzern zwingend notwendig. Wegen der engen Platzverhältnisse im Siedlungsgebiet sind nämlich weder Sanierungen der Übergänge mit Unterführungen noch ein Doppelspurausbau à Niveau möglich. Mit der Aufhebung des heutigen Bahntrassees ergeben sich zudem interessante Möglichkeiten für die Führung des Langsamverkehrs und eine Aufwertung der angrenzenden Quartiere.

3.5 Nutzen des Angebotsausbaus und der Tieflegung

Zusammenfassend erzeugt der Ausbau der Zentralbahn vielfältige Nutzeneffekte. So

- kann das Angebot der Zentralbahn erheblich verbessert werden, was im Hinblick auf die zukünftige Nachfrage und den Kapazitätsengpass auf der A2 im Bereich Horw – Hergiswil eine dringliche Forderung ist,
- lassen sich im dicht bebauten Gebiet der Stadt Luzern vier Bahnübergänge aufheben, die teilweise auch von Linienbussen befahren werden, und damit wesentliche Verkehrsbehinderungen für den öffentlichen und privaten Strassenverkehr beseitigen,
- wird das Gebiet Allmend (Fussballstadion, Messewesens, Freizeitsport, Naherholung usw.) über eine ideal gelegene Haltestelle neu direkt durch die Bahn erschlossen,
- kann im Stadtzentrum eine zusätzliche Haltestelle Langensand-Steghof realisiert werden,

- bildet das wegfallende Bahntrasse die Voraussetzung für die Realisierung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Spange Luzern Süd und eröffnet darüber hinaus neue Möglichkeiten namentlich bei der Linienführung der Busse und der Langsamverkehrsanlagen,
- führt die Tieflegung zu einer massgeblichen Reduktion der Lärmimmissionen und
- beansprucht das Vorhaben nur wenig Land.

Diese Potenziale rechtfertigen die Investitionen in die nachstehenden Projekte.

4. Projekte

4.1 Streckenausbauten

Die ab Juni 2006 durchgehend befahrbare Doppelspur Luzern Allmend – Hergiswil Schlüssel muss als Grundlage für das Angebotskonzept 2012 auf beiden Seiten verlängert werden. Die Verlängerung Richtung Luzern beinhaltet das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn. Im Süden ist die rund 500 Meter lange Doppelspur von Hergiswil Schlüssel bis und mit Hergiswil Matt zu erstellen. Die Haltestelle Matt muss mit einer zweiten Perronkante versehen werden und ist so auszurichten, dass zu einem spätern Zeitpunkt eine unterirdische, doppelspurige Streckenführung zum Bahnhof Hergiswil möglich ist. Unter diesen Rahmenbedingungen kann der gesamte dichte, in den Spitzenzeiten bis zu 20 Züge pro Stunde aufweisende Bahnverkehr des Angebotskonzepts 2012 auf der anschliessenden Einspurstrecke Hergiswil Matt – Hergiswil Bahnhof abgewickelt werden.

Eine weitere notwendige Infrastrukturmassnahme ist der Bau einer Kreuzungsstelle Teliwald unmittelbar nach dem südlichen Portal des Tunnels Lopper I auf dem Gebiet der Gemeinde Alpnach. Grund für diese Massnahme ist der mit 4.4 Kilometern sehr lange Einspurabschnitt zwischen Hergiswil und Alpnachstad. Die genaue Lage dieser Kreuzungsstelle kann sich bei Anpassungen des Fahrplans noch leicht verändern.

In der Vorprojektphase sind verschiedene Linienführungsvarianten von Doppelspurausbauten auf Gebiet der Stadt Luzern untersucht worden. Als beste Variante ist die Tieflegung der Bahnstrecke ab Steghof bis zur Allmend ermittelt worden. Westlich des Lokdepots der Zentralbahn verlässt die neue Linie das Bahnhofareal. Nach einem rund 640 m langen, bergmännisch erstellten Tunnel und einem rund 760 m langen Tagbautunnel unter der Allmend hindurch mündet der neue Linienabschnitt unmittelbar vor der Haltestelle Kriens Mattenhof in die bestehende Doppelspurstrecke ein. Der Abschnitt Ausfahrt Bahnhof Luzern bleibt dabei weiterhin einspurig. Die Querung des normalspurigen Gleisfeldes im Bahnhof Luzern durch die schmalspurige Zentralbahn muss langfristig noch optimiert werden.

Das Projekt mit dem Doppelspurausbau und der Tieflegung des Zentralbahn-Trassees in Luzern soll auch in Zukunft die Befahrbarkeit mit den bereits heute verkehrenden, normalspurigen Güterzügen ermöglichen. Dies erfordert grössere Lichtraumprofile im Tunnel. Damit können auch weiterhin die Bahngütertransporte der Kriens-Luzern-Bahn (KLB) und der Industrie-Geleise-Genossenschaft Horw-Kriens (IGG) auf einem Vierschienengleis abgewickelt werden. Die grösseren Tunnelprofile bilden auch die Voraussetzung für die Weiterführung des heutigen Rollschemelbetriebs von SBB Cargo auf den nördlichen Talstrecken der Zentralbahn. Es wird damit wie beim Doppelspurausbau Luzern Allmend bis Hergiswil Schlüssel (insbesondere beim Haltiwaldtunnel) die Möglichkeit offen gehalten, zukünftig normalspurige Züge direkt zur Allmend oder noch weiter Richtung Stans und Sarnen fahren zu lassen.

4.2 Neue Haltestellen der Zentralbahn in der Stadt Luzern

Die neuen Haltestellen Langensand/Steghof und Allmend sind ebenfalls Teil des Projekts Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern. Die übrigen, zusätzlich geplanten Haltepunkte südlich von Hergiswil, Sarnen Industrie und Stans West, können unabhängig von den erwähnten Ausbauten realisiert werden. Die neue Haltestelle Langen-

sand/Steghof erschliesst die Arbeitsplätze in den Gebieten Steghof und Tribtschen optimal. Auch ein Teil des südlichen Hirschmattquartiers befindet sich im Einzugsbereich. Die Hauptfunktion der neuen Haltestelle besteht darin, für die Nachfragerelationen zwischen den Einzugsgebieten der S-Bahn in Nidwalden, Obwalden und der Agglomeration Luzern Süd und den Arbeitsplatz- und Zentrumsgebieten in Luzern attraktive öV-Verbindungen anzubieten.

Der Standort der neuen Haltestelle Langensand/Steghof ist zwischen der Langensandbrücke und einer neuen Passarelle zwischen der Neustadtstrasse und der Fruttstrasse-Industriestrasse vorgesehen. Die Passarelle kann gleichzeitig als Teil der geplanten Langsamverkehrsachse zwischen den südöstlichen Stadtteilen und dem Tribtschenquartier dienen. Im Abschnitt Langensand/Steghof bis Allmend soll diese Langsamverkehrsachse auf dem heutigen Bahntrasse realisiert werden.

Mit der neuen Haltestelle Allmend soll eine deutlich attraktivere öV-Erschliessung der Allmend erzielt werden. Auf der Allmend finden über das ganze Jahr verteilt vielfältige Veranstaltungen statt, von mehrtägigen Messen bis zu Grossveranstaltungen an einzelnen Tagen, welche insgesamt von rund 500 000 Personen pro Jahr besucht werden. Die Hauptfunktion der Haltestelle besteht darin, einerseits die Nachfrage aus den Einzugsgebieten der S-Bahn in Obwalden und Nidwalden zur Allmend künftig direkt abdecken zu können und andererseits soll auch vom Bahnhof Luzern her eine attraktive Bahnverbindung geschaffen werden. Die Bahn ist sehr gut in der Lage, die grossen Frequenzen und vor allem auch ausgeprägte Frequenzspitzen zu bewältigen. Die Haltestelle der Zentralbahn kann die Buslinie 20 entlasten und dürfte auch einen grossen Teil der heutigen Bus-Sonderfahrten ab dem Bahnhof Luzern ersetzen.

4.3 Koordination mit weiteren Projekten

Als eine weitere Schlüsselmassnahme im Agglomerationsprogramm Luzern ist die Realisierung einer Strassenverbindung zwischen dem Tribtschengebiet und dem Autobahnanschluss Luzern-Kriens (Grosshof) der A2 vorgesehen. Diese Strassenverbindung und die Ausbauten der Zentralbahn bilden zusammen eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung des Raumes Luzern Süd. Die beiden Projekte weisen technische Abhängigkeiten auf und müssen koordiniert bearbeitet werden.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Realisierungskosten Gesamtprojekt

Für den Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern sowie die beiden neuen Haltestellen der Zentralbahn Langensand/Steghof und Allmend liegen Vorprojekte vor. Die Genauigkeit der Kostenschätzung beträgt +/- 20 Prozent, die Kosten beziehen sich auf die Preisbasis Mai 2005. Die Kosten für die Doppelspur Hergiswil Schlüssel – Hergiswil Matt und die Kreuzungsstelle Tellwald sind auf der Basis einer Vorstudie grob mit einer Genauigkeit von +/- 30 Prozent geschätzt worden.

Wie bei den bisherigen Infrastrukturweiterungen und -erneuerungen bei der Brünigbahn, deren Finanzierung mit der Vereinbarung von 2002 zwischen der SBB AG und den Kantonen Luzern, Nidwalden und Obwalden geregelt wurde, sollen die für das Angebotskonzept 2012 notwendigen Projektteile im Rahmen eines Gesamtkonzepts finanziert werden. Dieses stellt nicht auf die geografischen Grenzen ab, sondern berücksichtigt das Interesse der Partner an den Ausbauten. Um die Finanzierung transparent und nachvollziehbar zu gestalten, soll das gesamte Projekt in Teilprojekte aufgeteilt werden. Die einzelnen Teilprojekte werden so gewählt, dass sie von der Funktion und vom Nutzen her quantifizierbar sind und den Finanzierungspartnern zugeordnet werden können:

Teilprojekte	Investitionskosten in Millionen Franken
1. Doppelspurausbau und Tieflegung in Luzern	175
2. Neue Haltestellen Allmend und Langensand/Steghof	35
3. Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel bis Hergiswil Matt	12
4. Kreuzungsstelle Telliwald	9
Insgesamt	231

Die Projekte in der Agglomeration Luzern (inkl. Doppelspurausbau Hergiswil Schlüssel bis Hergiswil Matt, exkl. Kreuzungsstelle Telliwald) sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern. Gemäss dem Botschaftsentwurf zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfonds) vom Dezember 2005 können an solche Projekte Bundesbeiträge bis maximal 50 Prozent ausgerichtet werden. Im besten Fall würde der Bund damit 111 Millionen Franken übernehmen, der restliche Betrag von mindestens 120 Millionen Franken (inkl. Kreuzungsstelle Telliwald) ist von den interessierten Kantonen und den Agglomerationsgemeinden zu finanzieren. Abklärungen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) haben ergeben, dass eine weitere Bundesbeteiligung unter andern Titeln nicht zu erwarten ist. Die Zentralbahn selber ist nicht in der Lage, die Projekte zu finanzieren.

Im heutigen Zeitpunkt bestehen deshalb folgende Vorstellungen zur Kostenaufteilung:

- Der Bundesbeitrag wird anteilmässig auf die Projekte im Perimeter des Agglomerationsprogramms aufgeteilt.
- Der Verteilschlüssel zwischen den Kantonen ist auf Grund des jeweiligen Interesses und von nachvollziehbaren Kriterien zu bestimmen. Denkbare Kriterien sind: Pendlerströme zwischen Luzern und Obwalden/Nidwalden und die Anzahl der Kantonseinschwohner auf der Nachfrageseite und die Anzahl der Haltestellenabfahrten (auch innerstädtische Pendler) auf dem Kantonsgebiet auf der Angebotsseite.
- Die Standortkantone und ihre interessierten Gemeinden finanzieren die neuen Haltestellen alleine ohne Mitwirkung der andern Kantone.

5.2 Planung Vorprojekt (abgeschlossen)

Ende 2004 haben die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie die Stadt Luzern je Fr 30 000.– für die Bearbeitung des Vorprojekts zum Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern beschlossen. Ebenfalls Fr. 30 000.– der budgetierten Planungskosten in der Höhe von gesamthaft Fr. 150 000.– hat der Kanton Luzern zu Lasten der zukünftigen Beiträge des Bundes an das Projekt vorfinanziert. Im Rahmen der Planungsarbeiten sind ein künftiges Angebotskonzept, die Infrastrukturplanung, eine Haltestellenüberprüfung im Raum Luzern und ein Vorschlag für ein Finanzierungskonzept erarbeitet worden. Die Planungsunterlagen liegen nun vor und sind vom Steuerungsgremium S-Bahn Luzern verabschiedet worden. Die budgetierten Kosten für diese Planungsphase sind eingehalten worden.

5.3 Projektierungskosten Auflageprojekt

Für die gesamte Projektierung der Massnahmen in Luzern, Hergiswil und Alpnachstad bis zum Auflageverfahren ist mit Kosten von 2,2 Millionen Franken zu rechnen. Es fallen dabei insbesondere die folgenden Arbeiten an:

- Ingenieurarbeiten
- Geologische Abklärungen
- Umweltverträglichkeitsprüfung
- Bahntechnik, Facharbeiten SBB

- Projektleitung
- Diverse Spezialisten
- Öffentlichkeitsarbeit

Die Projektierungskosten werden nach dem Bruttoprinzip durch den Kanton Luzern finanziert, die übrigen Finanzierungspartner leisten Beiträge. Zwischen den Partnern ist der nachfolgende, vorläufige Verteilschlüssel vereinbart worden. Die Kostenaufteilung für die eigentliche Realisierung der Bauwerke wird damit nicht präjudiziert. Die geleisteten Beiträge an die Planungs- und Projektierungskosten sind nach der endgültigen Festsetzung des Kostenteilers entsprechend in Anrechnung zu bringen.

	Prozent	Fr.
Kanton Obwalden	15.0	330 000.–
Kanton Nidwalden	15.0	330 000.–
Kanton Luzern	52.5	1 155 000.–
Stadt Luzern	17.5	385 000.–
Insgesamt	100.0	2 200 000.–

6. Weiteres Vorgehen

Die Regierungen der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie der Stadtrat von Luzern wollen die Ausbauprojekte der Zentralbahn so rasch als möglich vorantreiben. Innerhalb der Gesamtorganisation S-Bahn Luzern mit allen beteiligten Partnern übernimmt das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern die Federführung und die Projektleitung für die Ausbauten in Luzern. Die Einzelheiten der Projektorganisation sind zu Beginn der Projektierungsarbeiten festzulegen.

Für die Ausbauprojekte der Zentralbahn ist unter Berücksichtigung eines positiven Projektverlaufs folgender Zeitplan vorgesehen:

Tätigkeit	Start	Ende
Erarbeitung des definitiven Projekts (Auflageprojekt)	Mitte 2006	Mitte 2007
Finanzierungsbeschlüsse Realisierung	Anfang 2007	Mitte 2008
Auflage, Prüfung und Projektbewilligung	Mitte 2007	Mitte 2008
Ausführungsprojekt und Vorbereitung Vergabe	Mitte 2007	Ende 2008
Realisierung	Anfang 2009	Ende 2012

Gestützt auf die erarbeiteten Auflageprojekte sollen im Verlauf des Jahres 2007 und bis Mitte 2008 in den drei Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie in der Stadt Luzern die notwendigen Finanzierungsbeschlüsse in den Parlamenten und von den Stimmbürgern gefasst werden. Möglichst rasch muss auch die finanzielle Beteiligung des Bundes geklärt werden. Im Zusammenhang mit der Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz vom Dezember 2005 soll im Jahr 2006 der Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds gefasst werden. Im Anschluss daran soll innert zwei Jahren dem Parlament ein konkretes Programm für die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen unterbreitet werden. Die in das Programm des Infrastrukturfonds aufzunehmenden Projekte müssen daher rasch vorangetrieben und zur Baureife gebracht werden. Weitere Projekte können gemäss den Erläuterungen in der Botschaft voraussichtlich erst vier Jahre später wieder in ein neues Programm aufgenommen werden.

Im Hinblick auf die möglichst rasche Realisierung sollen parallel zu den Vorbereitungen der Finanzierungsbeschlüsse auch die Auflage und die Genehmigung der Projekte vorangetrieben werden. Möglichst frühzeitig sind auch die Fragen im Zusammenhang mit der eigentlichen Ausführung zu planen (insbesondere Organisation, Verantwortlichkeiten usw.).

Der vorgesehene Zeitplan ist knapp kalkuliert. Er setzt voraus, dass die Projekte und die notwendigen finanziellen Mittel von den beteiligten Partnern Bund, Kantone und Stadt Luzern rechtzeitig genehmigt werden.

II. Spezifischer Teil des Kantons Obwalden

1. Nutzen und Notwendigkeit für den Kanton Obwalden

Für den Kanton Obwalden ist die optimale Anbindung als Wirtschaftsstandort an den öffentlichen Verkehr des übergeordneten Wirtschaftsraums Luzern und der Anschluss an den Grossraum Zug – Zürich von grosser Bedeutung.

Da die Auslastung der Autobahn A2 im Abschnitt Horw – Lopper ständig zunimmt und die Berechnungen des Bundesamts für Verkehr (ASTRA) aus dem Jahre 2002 für diesen Abschnitt einen Kapazitätsengpass erster Priorität prognostizieren, ist es für den Kanton Obwalden von grösster Bedeutung, dass die wachsenden Verkehrsprobleme im Korridor Luzern – Hergiswil gemeinsam mit den Kantonen Luzern und Nidwalden umfassend beurteilt und gelöst werden.

Auf Grund der schwierigen bautechnischen Verhältnisse und wegen der erst kürzlich abgeschlossenen Tunnelbauten im A2-Abschnitt Horw – Lopper ist ein sechsspüriger Ausbau der Nationalstrasse A2 in diesem gesamten Bereich in den nächsten 30 Jahren kaum realistisch. Deshalb bietet sich der Doppelspurausbau der Zentralbahn zwischen Luzern und Hergiswil als alternative und nachhaltige Lösung für diese Verkehrsprobleme an. Denn mit einer doppelspurigen Bahnstrecke Luzern – Hergiswil und weiteren Kreuzungsstellen auf den einspurigen Strecken der Zentralbahn in den Kantonen Obwalden und Nidwalden lässt sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs wesentlich steigern und attraktiver gestalten. Zudem stehen diese zusätzlichen Angebote vollständig dem regionalen Personenverkehr zur Verfügung.

2. Zeitliche Dringlichkeit

Dass die Tieflegung und der Doppelspurausbau der Zentralbahn zu den wichtigsten und dringendsten Verkehrsprojekten der Schweiz zählt, hat der Bundesrat mit seiner Vernehmlassungsvorlage zum Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds) vom April 2005 dokumentiert. Der damalige Botschaftsentwurf war noch in einen Dringlichkeitsfonds für dringend notwendige Verkehrsinfrastrukturen als Sofortmassnahme und in einen Infrastrukturfonds für alle andern wichtigen Verkehrsbauten als langfristige Lösung aufgeteilt. Das Projekt Tieflegung und Doppelspurausbau der Zentralbahn gehörte damals zu jenen 17 Projekten, die über den Dringlichkeitsfonds sehr rasch realisiert werden sollten, wobei für dieses Projekt ein Bundesbeitrag von 72 Millionen Franken in Aussicht gestellt wurde.

In der definitiven Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfonds) vom Dezember 2005 ist das Projekt aber nicht mehr in der Liste der neu 21 dringendsten Projekte aufgeführt, weil die vom Bund streng angewendeten Kriterien der zeitlichen Dringlichkeit (Baubeginn spätestens 2008) und der umfassenden Baureife (Auflageprojekt, laufendes Plangenehmigungsverfahren, Finanzierungsbeschlüsse) nicht erfüllt werden.

Das Projekt behält aber seine hohe Priorität und ist deshalb in der Liste der zurückgestellten Projekte aufgeführt, die nach der Beschlussfassung über den Gesamtkredit des Infrastrukturfonds im Jahr 2006 anschliessend innert zwei Jahren in ein konkretes Programm für die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen aufgenommen werden sollen. Die in dieses erste Programm des Infrastrukturfonds aufzunehmenden Projekte müssen daher rasch vorangetrieben und zur umfassenden Baureife gebracht werden. Weitere Projekte können voraussichtlich erst vier Jahre später wieder in ein zweites Programm aufgenommen werden.

Es ist also wichtig, dass die Projektierungsarbeiten für die Tieflegung und die Doppelspurausbauten der Zentralbahn rasch und umfassend vorangetrieben werden, ohne dass bereits jetzt alle Einzelheiten der Finanzierung, der Kostenteilung, der Projektorganisation

und der Bauabwicklung bekannt sind. Es ist nämlich dringend notwendig, die entsprechenden Projektierungsarbeiten vollumfänglich erbracht zu haben, um rechtzeitig die in Aussicht gestellten Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds beanspruchen zu können.

3. Finanzierung

Die geplanten Investitionsbeiträge an die Tieflegung und die Doppelspurausbauten der Zentralbahn in Luzern sind in der Finanzplanung des Kantons Obwalden noch nicht berücksichtigt, weil die Realisierung der Bahnbauten erst für die Jahre 2009 bis 2012 vorgesehen ist.

Zudem ist der Kostenteiler zwischen den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie der Stadt Luzern noch nicht definitiv ausgehandelt worden und die Höhe des Bundesbeitrags aus dem Infrastrukturfonds steht auch noch nicht fest. Erste Berechnungen, die den transparenten und nachvollziehbaren Kriterien in Ziffer 5 dieses Berichts entsprechen, ergeben je nach Bundesanteil und Gewichtung weiterer Aspekte einen Kostenanteil für den Kanton Obwalden von 10,6 bis 19,7 Millionen Franken (4,6 bis 8,5 Prozent der Gesamtkosten von 231 Millionen Franken). Da sich der Kanton Obwalden auf Grund seiner Interessenlage nur an den drei Doppelspurausbauten Luzern Allmend, Hergiswil Matt und Telliwald beteiligt, beträgt sein Anteil in diesem Bereich gemäss den Nachfrage- und Angebotskriterien rund 25 Prozent.

4. Gesetzliche Grundlage

Seit dem 1. Januar 2003 gilt das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 28. November 2002 (GDB 772.1). Nach Art. 4 dieses Gesetzes können der Kanton und die Einwohnergemeinden einer Transportunternehmung Investitionsbeiträge mit Bundeshilfe für Massnahmen gemäss Art. 56 (technische Verbesserungen), Art. 57 (Umstellung des Betriebs) und Art. 95 Abs. 1 und 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) leisten. Weil sich die gesetzlichen Grundlagen beim Bund weiter entwickelt haben, wird die Bundeshilfe beim vorliegenden Projekt nicht gemäss den Bestimmungen des EBG, sondern gemäss dem noch vom Parlament zu beschliessenden Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfondsgesetz, IANG) ausgerichtet. Im Grundsatz hält das kantonale Gesetz aber fest, dass der Kanton auch Investitionsbeiträge mit Bundeshilfe leisten kann, sodass der Gesetzestext auch für dieses Projekt zur Anwendung gelangen kann.

Gemäss Art. 5 dieses Gesetzes können der Kanton und die Einwohnergemeinden einer Transportunternehmung auch ohne Bundeshilfe Investitionsbeiträge leisten, wenn die vorgesehene Investition der Transportunternehmung für den Kanton oder die Region von erheblicher Bedeutung ist. Während die Tieflegung und die Doppelspurausbauten der Zentralbahn in Luzern und Hergiswil mit Bundeshilfe finanziert werden, muss die Kreuzungsstelle Telliwald in Alpnachstad ohne Bundeshilfe erstellt werden. Weil das Angebotskonzept 2012 nur unter Einschluss der Kreuzungsstelle Telliwald funktioniert, handelt es sich für den ganzen Kanton auch bei diesem Projektteil um eine Investition von erheblicher Bedeutung. Der entsprechende Kantonsbeitrag ist dadurch gerechtfertigt.

Bei den Kantonsbeiträgen für die Projektierung und Realisierung der Tieflegung und der Doppelspurausbauten der Zentralbahn handelt es sich um Investitionsbeiträge mit und ohne Bundeshilfe gemäss Art. 4 bis 8 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 28. November 2002 (GDB 772.1). Da die geplanten Investitionen der gesamten Linie einen Nutzen bringen, werden die sieben Gemeinden gemeinsam 15 Prozent der Kantonsbeiträge zu tragen haben.

Der vorliegende Planungskredit für Doppelspurausbauten und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern wird in Anwendung von Art. 2 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom Kanton vorfinanziert und entspricht insbesondere den folgenden Zielen dieses Artikels (Zweck und Ziele):

- den Anschluss des Kantonsgebiets an das nationale Netz des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten;
- Anreize zur vermehrten Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zu schaffen;

- den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr in jenen Bereichen zu erhöhen, in denen die eingesetzten Mittel eine möglichst grosse Entlastung der Strassenkapazitäten und der Umweltbelastungen bewirken;
- die Transportketten attraktiver zu gestalten und zu optimieren.

5. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Erläuterungen beantragen wir Ihnen, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, auf den Kantonsratsbeschluss über einen Planungskredit für Doppelspurausbauten und die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern einzutreten.

Im Namen des Regierungsrats

Landammann: Hans Matter

Landschreiber: Urs Wallimann

- Übersicht Ausbauten Raum Luzern, Hergiswil und Alpnachstad 1 : 40 000
- Situation Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung in Luzern 1 : 10 000
- Entwurf Kantonsratsbeschluss