



Sitzung vom: 20. Februar 2024
Beschluss Nr.: 268

Motion betreffend Standesinitiative zum Durchgangsbahnhof Luzern: Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

die Motion betreffend „Standesinitiative für den Durchgangsbahnhof Luzern (52.23.08)“, welche die Kantonsräte Dominik Imfeld, Sarnen, Hubert Schumacher, Sarnen, Roland Kurz, Sachseln, Guido Cotter, Sarnen, Daniel Windisch, Giswil, Patrick Matter, Alpnach sowie 42 Mitunterzeichnende aus allen im Kantonsrat vertretenen Parteien am 30. November 2023 eingereicht haben, wie folgt:

1. Anliegen der Motionäre

1.1 Auftrag

Die Motionäre verlangen vom Regierungsrat, den eidgenössischen Räten eine Standesinitiative mit folgendem Wortlaut einzureichen: „Der Durchgangsbahnhof Luzern soll mit dem nächsten Ausbauschnitt (Botschaft 2026) finanziert und so geplant werden, dass eine vollständige Eröffnung als Durchgangsbahnhof bis spätestens 2040 möglich wird.“

1.2 Begründung

Gemäss den Motionären bedeutet der geplante Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) einen Quantensprung für den öffentlichen Verkehr in der Zentralschweiz. Der Ausbau des Bahnknotens Luzern sei für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Obwalden von grosser Bedeutung, da dadurch der Anschluss der Zentralbahn an das SBB-Schienennetz wesentlich verbessert werde. Die Realisierung des Jahrhundertprojekts DBL sei abhängig von Entscheiden beim Bund. Dies zeige sich exemplarisch an den aufkeimenden Diskussionen über eine allfällige Etappierung der Realisierung, die einen herben Rückschlag für die Weiterentwicklung der S-Bahn Luzern bedeuten würde. Deshalb müsse der Durchgangsbahnhof Luzern als Gesamtprojekt realisiert werden. Ein neuer unterirdischer Sackbahnhof sei keine Lösung.

Der Durchgangsbahnhof Luzern sei ein zentrales Element der Verkehrspolitik. Es brauche endlich Planungssicherheit, damit ergänzende Projekte der Zentralschweizer Kantone und Gemeinden geplant und rechtzeitig ausgelöst werden könne. Deshalb müsse die Finanzierung des Durchgangsbahnhofs Luzern als Ganzes im nächsten Ausbauschnitt (Botschaft 2026) geklärt sein und der Durchgangsbahnhof Luzern in einem Schritt als Ganzes realisiert werden.

2. Grundlagen

2.1 Ausgangslage

Zum Ausbau der Bahninfrastruktur legt der Bundesrat dem Parlament alle vier Jahre einen Bericht vor. Das eidgenössische Parlament genehmigte im Juni 2019 den Ausbauschnitt 2035. Am 16. August 2023 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft „Stand und Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie Perspektive Bahn 2050“

(Botschaft 2023). Die Beratung in den eidgenössischen Räten läuft aktuell. Die Vorbereitungsarbeiten für die nächsten Botschaften 2026 und 2030 sind bereits im Gang. In der Botschaft 2026 ist namentlich die Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 enthalten. Die Botschaft 2030 soll basierend auf der Perspektive Bahn 2050 ein neues Angebotskonzept beinhalten.

2.2 Durchgangsbahnhof Luzern

Der Bahnknoten Luzern inklusive seiner Zufahrten hat seine Kapazitätsgrenze erreicht. Aktuell ist keine Weiterentwicklung des Angebots möglich, obwohl die Nachfrage und das Verlagerungspotenzial dies erfordern würden. Der Durchgangsbahnhof Luzern hat sich nach eingehenden Untersuchungen als die beste Lösung für den Bahnknoten Luzern und die Weiterentwicklung des Zentralschweizer Bahnangebots herausgestellt. Das Vorprojekt wurde Ende Mai 2023 publiziert. Gegenwärtig laufen die Abklärungen zur Realisierungsabfolge. Die Arbeiten für das Bau- und Auflageprojekt zu Tiefbahnhof inkl. Dreilindentunnel sollen 2024 starten.

Mit dem Projekt Durchgangsbahnhof erhält Luzern eine neue Zufahrt für Züge aus Richtung Zug und Zürich ab Ebikon. Damit wird die heutige Zufahrt zum Bahnhof Luzern entlastet, die mit rund 700 Zügen pro Tag ihre Leistungsgrenze erreicht hat. Der Durchgangsbahnhof ist das Schlüsselement für ein dichteres S-Bahnnetz mit einem Viertelstunden-Takt und durchgebunden Linien, die zusätzlich die Fahrzeiten verkürzen und Umsteigevorgänge reduzieren. Der Durchgangsbahnhof bringt zudem häufigere, direktere und schnellere Verbindungen in alle Regionen der Schweiz und vernetzt das Tessin insgesamt besser mit der Deutschschweiz.

Mit dem Ausbau der Bahnkapazitäten können Bahn und Bus besser aufeinander abgestimmt und miteinander vernetzt werden, womit der öffentliche Verkehr als Gesamtsystem gestärkt wird. Mit dem Ausbau wird somit insgesamt mehr öffentlicher Verkehr möglich. Dies unterstützt auch eine Verschiebung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs hin zu einem höheren öV-Anteil und damit eine Erreichung der Klimaziele im Bereich Mobilität.

2.3 Das Mittel der Standesinitiative

Gemäss Art. 160 Abs. 1 der Bundesverfassung (BV; SR 101) steht jedem Kanton das Recht zu, der Bundesversammlung Initiativen zu unterbreiten. Mit der Standesinitiative kann ein Kanton vorschlagen, dass ein Erlass der Bundesversammlung durch eine Kommission ausgearbeitet wird (Art. 115 Abs. 1 Parlamentsgesetz [ParlG; SR 171.10]). Ob einer Standesinitiative Folge gegeben wird, entscheidet die Bundesversammlung. Auf kantonaler Ebene obliegt der Entscheid über die Einreichung einer Standesinitiative dem Kantonsrat (Art. 70 Ziff. 12 Kantonsverfassung [KV; GDB 101.0]).

3. Stellungnahme des Regierungsrats

Der Regierungsrat erachtet die Stärkung des Bahnknotens Luzern als zentral für das öffentliche Verkehrsangebot für Bevölkerung und Wirtschaft von Obwalden. Eine überwiegende Mehrheit der Reisen im öffentlichen Verkehr über das Kantonsgebiet hinaus führen über diesen Knoten. Auch die Zentralbahn ist für eine erfolgreiche Entwicklung ihres Angebots auf einen starken Knoten Luzern angewiesen.

Als erster Schritt ist gemäss der Studie zur Realisierungsabfolge am Knoten Luzern der Tiefbahnhof mit Dreilindentunnel vorgesehen. Die Kosten dafür werden auf 2,3 Milliarden Franken geschätzt. Tiefbahnhof und Dreilindentunnel sollen deshalb in die Botschaft 2026 aufgenommen werden.

Als zweiter Schritt folgt gemäss Realisierungsabfolge der Neustadttunnel. Planung und Projektierung sollen gemäss der genannten Studie so fortgesetzt werden, dass der Neustadttunnel und die Zulaufstrecken zum Bahnhof Luzern (u.a. Gütschtunnel, Ast Küssnacht) in die Botschaft 2030 aufgenommen und bis 2040 in Betrieb genommen werden können.

Planung und Projektierung des Tiefbahnhofs inkl. Dreilindentunnel sind so voranzutreiben, dass nach einer allfälligen Zustimmung des Parlaments mit dem Bau 2030 begonnen werden kann. Für eine direkte Überführung aus der Planung in die Realisierung erachtet es auch die Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) als zwingend, dass der Durchgangsbahnhof Luzern in der Botschaft 2026 als zu realisierendes Element enthalten ist.

Folglich ist nach Auffassung des Regierungsrats der Durchgangsbahnhof Luzern der Bundesversammlung in zwei Schritten mit den Botschaften 2026 bzw. 2030 zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vorzulegen. In der Botschaft 2026 sind das Gesamtprojekt Durchgangsbahnhof Luzern und die Umsetzung in zwei Etappen vertieft zu umreissen. Die Realisierung soll bis 2040 erfolgen.

In den Kantonen Luzern (am 18. September 2023) und Nidwalden (27. November 2023) wurde ebenfalls eine von allen Fraktionen unterstützte, gleichlautende Motion betreffend eine Standesinitiative zum Durchgangsbahnhof Luzern eingereicht. Das Vorgehen zur Behandlung der Standesinitiativen ist in den Kantonen unterschiedlich. Die Einreichung der Standesinitiativen soll aber inhaltlich konsolidiert und zeitlich koordiniert im Herbst 2024 erfolgen.

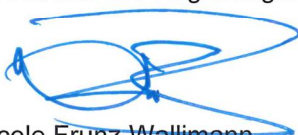
Antrag

Der Regierungsrat beantragt die Annahme der Motion.

Protokollauszug samt Motionstext an:

- Mitglieder des Kantonsrats sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Energie

Im Namen des Regierungsrats



Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



Versand: 27. Februar 2024