

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 30. Oktober 2023
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

A 1066 Anfrage Zehnder Ferdinand und Mit. über welche Folgen hat eine allfällige Etappierung des Durchgangsbahnhofes für die Luzerner Wirtschaft? / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Ferdinand Zehnder ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Ferdinand Zehnder: Das Thema ist derart wichtig, dass es sich lohnt, darüber zu diskutieren. Meine Fragen wurden gut beantwortet. Eine Qualifizierung der Folgeschäden konnte aber logischerweise nicht abschliessend beurteilt werden. Die Mehrkosten sind derart hoch, dass selbst die Regierung kein Modell hat, um diese berechnen zu können. Anstelle der Frage nach Folgeschäden oder Einbussen hätte die Frage auch lauten können: Welche Chancen verpasst Luzern bei einer Etappierung des Durchgangsbahnhofs (DBL)? Vielleicht liegt es aber auch an uns, jetzt und heute nochmals ein Zeichen zu setzen. Es sind die vielen Ziele – und damit meine ich nicht nur die monetären Ziele, sondern auch die qualitativen wie Nachhaltigkeit und Signalwirkungen –, die nicht erreicht werden können. Wie wollen wir den öV mit einem Bahnangebot aus dem letzten Jahrhundert priorisieren? Ich appelliere an die Regierung und an unseren Rat, Allianzen auf breiter Ebene zu schmieden: überregional, überkantonal und parteiübergreifend. Ich appelliere insbesondere an die neu gewählten Nationalräte unseres Kantons: Verschaffen Sie sich Gehör für den DBL.

Michael Hauser: Die Antwort des Regierungsrates ist sehr klar und unmissverständlich. Sie zeigt auf, dass eine Etappierung in verschiedenen Bereichen schwerwiegende Folgen haben würde. Für die kantonale und sogar für die ganze Zentralschweizer Wirtschaft hätte eine Etappierung enorme Nachteile. Deshalb begrüssen wir es sehr, dass der Regierungsrat unmissverständlich erklärt, dass er sich vehement für eine nicht etappierte Realisierung einsetzt. Die FDP-Fraktion begrüsst dieses Vorgehen und fordert alle Anwesenden auf, sich für den DBL genauso ins Zeug zu legen.

Sarah Bühler-Häfliger: Die Realisierung des DBL ist für den Kanton Luzern, die Zentralschweiz, die Wirtschaft sowie für den Tourismus und auch für die Erreichung unserer Klimaziele von zentraler Bedeutung. Die Studie des Bundesamtes für Verkehr (BAV) schlägt beim Bau des DBL eine Etappierung vor. Der Regierungsrat stellt sich konsequent dagegen, weil eine Etappierung zu Mehrkosten sowie zu einer Mehrbelastung mit Emissionen führen würde und schlussendlich eine ungewisse Zukunft für den DBL bedeuten würde. Die Erreichbarkeit von Luzern würde leiden, es droht eine wirtschaftliche Bedeutungslosigkeit, und wir können unsere Klimaziele nicht erreichen, weil der Verkehr aus Kapazitätsgründen zu wenig auf den öV umgestellt werden kann – so vielschichtig und zentral ist der DBL für die

ganze Region und die Zentralschweiz. Wir danken der Regierung, dass sie sich prioritär für die Realisierung des DBL ohne Etappierung einsetzt. Die Petition und die Zusammenarbeit in Bundesbern sind dabei wichtige Pfeiler. Die SP-Fraktion ist absolut der Meinung, dass der DBL mit voller Kraft vorwärtsgetrieben werden muss. Deshalb haben wir zusammen mit vielen hier Anwesenden eine überparteiliche Motion für eine Standesinitiative für den DBL eingereicht. Was allerdings genauso wichtig ist wie die Realisierung des DBL, sind die Vorarbeiten, die wir bereits jetzt leisten können. Der DBL wird auf ein funktionierendes öV- und Verkehrsnetz angewiesen sein, damit die Angebote und die Mobilitätsströme koordiniert werden können. Wir müssen deshalb bereits jetzt damit beginnen, dem öV mehr Priorität einzuräumen, damit wir den Weg ebnen und Richtung Bern signalisieren können, dass wir uns ernsthaft auf unseren neuen Knotenpunkt vorbereiten. Wir müssen die Unterfinanzierung des öV beenden und die benötigten Mittel einstellen und erhöhen, um die öV-Ziele zu erreichen und um im Zusammenhang mit dem DBL glaubwürdig zu sein.

Korintha Bärtsch: Der Regierungsrat zeigt in seiner Antwort die katastrophalen Folgen einer Etappierung sehr gut auf. Unser Rat steht vor der grossen Aufgabe, die Weichen für den DBL in Bern richtig zu stellen. Einerseits können wir den Nutzen des DBL immer wieder betonen, auch bei der Bevölkerung. Es ist immer noch nicht allen klar, was der DBL für eine Wirkung für Luzern hat. Wir sind durch den DBL nicht einfach nur ein paar Minuten schneller in Zürich, sondern auch unser Bussystem in der Agglomeration kann auf die Schiene gebracht werden. Wir müssen Bundesbern zeigen, dass wir es ernst meinen. Wir müssen unser öV-Angebot für die zu erwartende Nachfrage tauglich machen. Wir müssen also das Angebot und die Kapazitäten ausbauen, auch auf den Strassen, und die Zuverlässigkeit verbessern, damit die Bevölkerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öV umsteigt. Sollte der Bypass gebaut werden, müssen wir flankierende Massnahmen umsetzen. Sowohl der Regierungsrat als auch unser Rat müssen eine durchgehende Busspur von Kriens nach Ebikon verlangen, damit der öV durch den Bau des Bypasses keine Nachteile erleidet. Der öV soll trotz einem allfälligen Bypass priorisiert und gestärkt werden. Wir müssen deshalb Farbe bekennen und zugunsten des DBL dafür eintreten.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Der DBL ist das zentrale Wachstumsprojekt im öV nicht nur für Luzern, sondern für die ganze Zentralschweiz. Ihr und unser Rat setzen sich gemeinsam für die Realisierung des Jahrhundertprojektes und damit für diesen Befreiungsschlag in der Zentralschweizer Mobilität ein. Das ist auch notwendig. Wir brauchen nicht nur unsere beiden Räte, sondern auch alle Zentralschweizer Kantone und die entsprechenden Bundesparlamentarierinnen und -parlamentarier aus dem Nationalrat und dem Ständerat. Der DBL schafft mehr, häufigere und schnellere Verbindungen in die Regionen unseres Kantons und in die Schweizer Zentren. Er bietet beispielsweise aber auch im internationalen Bahnverkehr die Möglichkeit, dass man von Süddeutschland über Luzern 20 Minuten schneller in Mailand ist. Heute fahren diese Züge meistens über Zürich, weil Zürich einen Durchgangsbahnhof hat. Luzern hat einen Sackbahnhof, und die heutige Infrastruktur ist nicht mehr attraktiv. Deshalb haben wir in den letzten Jahren leider auch tolle Verbindungen verloren. Der DBL sorgt aber auch für mehr Raum auf den Strassen, weil er die Umlagerung und die Strategie mit dem Verkehrsknoten mit den Umsteigebeziehungen erst möglich macht. Deshalb ist der Bypass als Entlastungsprojekt auf der Strasse in Verbindung mit dem DBL wichtig. Wir brauchen beide Schlüsselprojekte. Der Bund ist mit verschiedenen Studien beschäftigt. Diesen Frühling wurde das Vorprojekt des DBL verabschiedet. Wir haben darauf gepocht und Druck gemacht, dass das Bau- und Auflageprojekt jetzt möglichst rasch gemacht wird und das Plangenehmigungsverfahren startet. Im November haben wir einen

nächsten Austausch mit einer Delegation der Zentralschweizer öV-Direktoren zusammen mit dem zuständigen Bundesrat Albert Röstli, um das weitere Vorgehen und hoffentlich die Auslösung der nächsten Planungsschritte zu diskutieren. Wir setzen uns mit aller Kraft dafür ein, dass es zu keiner Etappierung kommt. Die Tunnelbohrmaschinen werden nicht überall gleichzeitig arbeiten können, sondern für eine so grosse Baustelle sind sinnvolle Bauabläufe nötig. Diesbezüglich wollen wir Hand bieten. Aber wir wollen sichergehen, dass das Gesamtwerk DBL kommt. Das hat während der Bauphase auch Auswirkungen auf den Betrieb, vor allem auch auf die Umgebung usw. Aber jede Baustelle muss möglichst gut organisiert sein und möglichst nur über eine kurze Zeit bestehen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass auch die Planung und die Bauzeit gut verlaufen. Das hat ja auch in anderen Städten gut funktioniert. In diesem Sinn danke ich Ihnen für die Diskussion und dafür, dass wir auch weiterhin geschlossen auftreten. Ich gehe nun mit dem Zug nach Bern und nehme an der Anhörung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) teil, dabei geht es um die Botschaft 23.055 des Bundes. Wir haben einen Zwischenschritt beantragt, damit zusätzlich 100 Millionen Franken für den einmaligen Ausbau des Bahnhofs Ebikon beschlossen werden. Ansonsten müsste der Bahnhof Ebikon zweimal ausgebaut werden: jetzt mit dem Zimmerberg-Basistunnel 2 für den 15-Minuten-Takt und für den DBL ein weiteres Mal innerhalb von zehn Jahren. Wir sind der Meinung, dass der Ausbau in einem Schritt erfolgen sollte. Es wäre vor allem eine Vorinvestition und ein gutes Zeichen zugunsten des DBL.