

**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 4168  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
Telefax 041 210 65 73  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Paketadresse:  
Bahnhofstrasse 15, 6003 Luzern

Bundesamt für Verkehr  
Abteilung Politik  
3003 Bern

Luzern, 6. Juli 2011 / Protokoll-Nr. 796

**Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur,  
Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Auftrag des Regierungsrats nehmen wir zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI; Gegenentwurf zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr") innert der eingeräumten Frist Stellung und halten dazu das Folgende fest:

Die Vernehmlassungsvorlage umfasst ein Paket von neuen oder zu ändernden Erlassen:

- Entwurf des Bundesbeschlusses über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Verfassungsänderung),
- Entwurf des Bundesgesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, umfassend Änderungen des Bundesgesetzes über die direkte Bundessteuer, des Bundesgesetzes über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden, des Eisenbahngesetzes, des Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen,
- Entwurf des Bundesgesetzes über den Fonds für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetzes, BIFG),
- Entwurf des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur, und
- Entwurf des Bundesbeschlusses über den Gesamtkredit für den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur.

Die Vorlage umfasst ein strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur, einen konkreten Ausbauschritt mit Zeithorizont 2025 und eine neue Finanzierungslösung für Betrieb und Substanzerhaltung sowie für den weiteren Ausbau der Eisenbahn-Infrastruktur über einen neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF).

Gleichzeitig mit dem Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage FABI wurden auch das Anhörungsverfahren zu den Anpassungen und Ergänzungen 2012 des Konzeptteils des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, sowie das Vernehmlassungsverfahren zu einer Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes in die Wege geleitet. Wir nehmen dazu gesondert Stellung. Einzelne Ausführungen werden sich aber überschneiden, da die Vorlagen untereinander Zusammenhänge aufweisen.

## 1. Grundsätzliches

Das schweizerische Verkehrssystem ist ein wichtiger Standortfaktor. Dabei sind Strasse und Schiene gesamtheitlich zu betrachten. Der öffentliche Verkehr ist attraktiv zu halten. Aus volkswirtschaftlichen und umweltpolitischen Gründen muss es das Ziel der Verkehrspolitik sein, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu erhöhen. Der Ausbau des Bahnnetzes ist eine dringende Notwendigkeit: Ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr ist für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt von zentraler Bedeutung. Wichtig ist, dass der Ausbau des Bahnnetzes heute vorangetrieben wird, damit auch in Zukunft ein leistungsfähiges Schienennetz zur Verfügung steht und die Schweiz diesen Standortvorteil bewahren kann.

Die Bahninfrastruktur stösst an ihre Kapazitätsgrenzen und die Nachfrage wächst stetig. Ein Ausbau ist daher unabdingbar und dringlich. Der dadurch resultierende Mehrbedarf für Unterhalt, Erneuerung und Ausbau von jährlich 800 bis 900 Millionen Franken im Zeitraum 2010 bis 2040 ist ausgewiesen. Allerdings sei darauf hingewiesen, dass der Mehrbedarf an finanziellen Mitteln nicht allein eine Folge der Ausbautvorhaben, sondern auch des Nachholbedarfs für den Netzunterhalt - klarerweise eine Bundesaufgabe - ist.

Der konzeptionelle Ansatz von FABI, mit den verfügbaren Mitteln ein möglichst gutes Angebot im Personenverkehr zu erzielen, ist zu begrüßen. Danach soll ein Ausbau der Bahninfrastruktur in mehreren Ausbausritten erfolgen, die der Bundesrat dem Parlament alle vier bis acht Jahre unterbreitet. Dabei stehen folgende drei Ziele im Zentrum:

- Vervollständigung des Knotensystems und integrierter Taktfahrplan,
- Takterhöhung und Kapazitätserweiterung sowie
- Geschwindigkeitserhöhung auf einzelnen Strecken.

Grundlage dieser etappierten Ausbausritte bis 2040/50 ist das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP). Dieses hat auf einer verkehrspolitischen Gesamtsicht aufzubauen. Gefragt sind gute und schnelle Verbindungen zwischen den Grossregionen, aber auch aus der Zentralschweiz. Innerhalb dieser Räume, namentlich in dem Luzern umfassenden Metropolitanraum Zürich sind die öV-Netze den angestrebten Entwicklungen anzupassen. Von den Nachfrageprognosen ausgehend ist das erforderliche Verkehrsangebot für den Fern-, den Güter- und den Regionalverkehr zu bestimmen. Daraus sind in enger Abstimmung von Fahrplan und Infrastruktur die notwendigen Infrastrukturvorhaben abzuleiten. Zu gewährleisten sind damit das bestehende Angebot und die zukünftigen Bedürfnisse, etwa der 15-Minuten-Takt auf der auch national äusserst wichtigen Verbindung zwischen Luzern und Zürich.

## 2. Bahninfrastrukturfonds

Einem hochwertigen öV-Angebot ist grosse Bedeutung beizumessen. Die hohe Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturen für die Standortattraktivität eines Landes wird jährlich immer wieder durch die Bewertung der wettbewerbsfähigsten Länder eindrücklich dokumentiert. Deshalb sind weitere markante Investitionen in den Ausbau der Bahninfrastruktur zu tätigen. Allerdings fehlen bereits für den Betrieb und die Substanzerhaltung des bestehenden Netzes die erforderlichen finanziellen Mittel, weshalb mit dem heutigen Finanzierungssystem auch der weitere Ausbau des Bahnnetzes in keiner Weise gesichert ist. Als Lösung ist die Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) vorgesehen, der den befristeten FinöV-Fonds ablösen soll. In diesen BIF sollen nicht allein die bisher dem FinöV-Fonds zugeführten Mittel und die Zahlungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung mit den SBB fliessen. Vielmehr sollen dank höheren Trassenpreisen, Beiträgen der Kantone und steuerlichen Massnahmen jährlich rund 850 Millionen Franken mehr in den BIF fliessen.

Richtig ist, dass das bisher äusserst unübersichtliche Finanzierungssystem für den Betrieb und den Unterhalt des bestehenden und künftig erweiterten Bahnnetzes wie auch für den

weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur mit einer Neuordnung der Finanzierung abgelöst werden soll. Vor diesem Hintergrund kann der vorgeschlagenen Fondslösung im Grundsatz zugestimmt werden. Sie führt zu einer Vereinheitlichung und zu einer klaren Vereinfachung der Bahninfrastrukturfinanzierung. Betrieb, Unterhalt und Ausbau sollen künftig ausschliesslich aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert werden, womit die zur Verfügung stehenden Mittel durch die Einnahmen gesteuert werden. Hier bleibt zu fragen, ob nicht konkrete Regeln zur Aufteilung der Mittel für den Betrieb und Unterhalt einerseits und für den Ausbau andererseits festgelegt werden sollten. Dadurch ergäbe sich eine noch bessere Planbarkeit der künftigen Ausbauten und minderte die Gefahr, dass die Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds immer stärker ausschliesslich für Betrieb und Unterhalt der bestehenden Bahninfrastruktur verwendet würden.

Wie zuvor bereits ausgeführt, sollen in den Bahninfrastrukturfonds nicht allein die bisher dem FinöV-Fonds zugeführten Mittel (Anteile LSVA, Mehrwertsteuer und Mineralölsteuer) und die Zahlungen des Bundes aus der Leistungsvereinbarung mit den SBB fliessen. Zusätzliche Mittel sollen dem Bahninfrastrukturfonds aus höheren Trassenpreisen, dank steuerlichen Massnahmen und mit Beiträgen der Kantone zufließen. Insbesondere sollen sich also die Kantone im Umfang von jährlich 300 Millionen Franken am Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur ohne Mitbestimmung bei der Verwendung dieser Mittel beteiligen. Dass der Kanton Luzern irgendwo in der Schweiz den Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur mitfinanzieren sollen, ist gerade mit Blick auf die Benachteiligung des Knotens Luzern bei dessen Ausbau zu einem Vollknoten und bei den dringend erforderlichen Kapazitätserweiterungen auf den Zufahrtsstrecken abzulehnen. Solange der Bund etwa seine Finanzierungsverantwortung beim Betrieb des Regionalverkehrs nicht im gebotenen Ausmass wahrnimmt und weiterhin deutlich weniger als gesetzlich vorgegeben leistet, opponieren wir gegen die in der Bundesverfassung neu vorgesehene Mitverantwortung der Kantone für die Eisenbahninfrastruktur. Eine Neuordnung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Kantonen in diesem Bereich erforderte unter Berücksichtigung der Grundsätze der NFA eine umfassende Betrachtung aller Aufgaben und Lasten. In diesem Zusammenhang sei ergänzend erwähnt, dass der Kanton Luzern in der Vergangenheit immer wieder klar gezeigt hat, dass ihm die Lösung der Mobilitätsprobleme sehr wichtig ist. Wo wir von der Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Dringlichkeit einzelner Projekte überzeugt waren, leistete der Kanton verschiedentlich wesentliche Beiträge an die Vor- und Mitfinanzierung entsprechender, dem Regionalverkehr dienender Projekte. Wir sind in Zukunft weiterhin bereit, für die Realisierung von Projekten, die schwerwichtig auch dem Kanton Luzern dienen - wo geboten in Partnerschaft mit unseren Nachbarkantonen - substanzielle Beiträge zu leisten. Wir haben das im Zusammenhang mit der von uns als äusserst dringlich angesehenen neuen unterirdischen Zufahrt zum Knoten Luzern Ihnen gegenüber bereits mehrmals und deutlich signalisiert.

Um eine nachhaltige und transparente Finanzierungsordnung, die den Grundsätzen der NFA entspricht, erarbeiten zu können, wird mehr Zeit benötigt. Der unnötige Zeitdruck bei der Erarbeitung der nun zu beurteilenden Vorlage ist eine Folge der Verknüpfung dieser Vorlage mit der Volksinitiative des VCS "Für den öffentlichen Verkehr", die am 6. September 2010 eingereicht worden ist. Da ausreichend Argumente für eine Ablehnung der Initiative bestehen, bedarf es keines Gegenvorschlags dazu. Bei einer Trennung von Initiative und FABI würde die notwendige Zeit für eine umfassende Neuordnung geschaffen. So oder so aber wird eine grundlegendere Überprüfung der Aufgaben- und Finanzierungsordnung für die Bahninfrastruktur umgehend an die Hand zu nehmen sein.

Zusammenfassend halten wir fest:

- 1. Auf die zeitliche Verknüpfung der Volksinitiative des VCS "Für den öffentlichen Verkehr" mit der Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ist zu verzichten.*
- 2. Im Bahninfrastrukturfondsgesetz sind die Anteile festzulegen, die für die Finanzierung des Betriebs und des Unterhalts der Bahninfrastruktur einerseits und für den Ausbau dieser Infrastruktur andererseits zur Verfügung stehen.*

*3. Ein jährlich durch die Kantone zu leistender Beitrag von 300 Millionen Franken zur Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds ist abzulehnen.*

### 3. Knoten Luzern

Gemäss den Ausführungen in den Vernehmlassungsunterlagen zielt die Vorlage basierend auf dem STEP auf die Erhaltung und Verbesserung der Standortattraktivität der Schweiz. Wie unter Ziffer 1 bereits dargelegt, stehen zur Erreichung der angestrebten nachhaltigen räumlichen, wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung die folgenden Ziele im Zentrum:

- Vervollständigung des Knotensystems und integrierter Taktfahrplan,
- Takterhöhung und Kapazitätserweiterung sowie
- Geschwindigkeitserhöhung auf einzelnen Strecken.

Eine der zentralen Stossrichtungen ist die Verbesserung der Erschliessung innerhalb der Metropolitanräume, wo der öffentliche Verkehr als attraktives Verkehrsmittel positioniert werden soll. Wie die Erläuterungen richtigerweise darlegen, sollen die Reisezeiten kurz sein und auf nachfragestarken Korridoren zwischen den Zentren der grösseren Agglomerationen, namentlich zwischen Zürich und Luzern der 15-Minuten-Takt angeboten werden. In den urbanen Zentren der Agglomerationen sollen die S-Bahnen viertelstündlich verkehren, während auf den übrigen Strecken der 30-Minuten-Takt im Fern- und Regionalverkehr der Regelfall sein soll.

Wir unterstützen diese Ausrichtung in allen Teilen, die darauf abzielt, endlich auch Luzern zu einem seiner Bedeutung entsprechenden Knoten mit einem dichten Takt aufzuwerten. Wie unabhängige Studien und Untersuchungen und zuletzt der Rahmenplan Luzern, eine umfassende Planung der SBB, zeigen, vermag eine neue unterirdische Zufahrt zum Bahnhof Luzern auf dem Korridor Zürich-Luzern die nun auch gemäss Vernehmlassungsvorlage anzustrebende Entwicklung in bestmöglicher Weise umzusetzen. Im Vergleich mit anderen Varianten gewährleistet ein solcher Tiefbahnhof Luzern gerade bei einer Kosten-Nutzen-Betrachtung als Bestvariante den 15-Minuten-Takt auf der auch national äusserst wichtigen Verbindung zwischen Luzern und Zürich und die Etablierung eines 15-Minuten-Takts auf dem S-Bahn-Netz im Raum Luzern. Dieser vorerst als Kopfbahnhof vorgesehene Tiefbahnhof Luzern vermag das in rund 15 bis 20 Jahren benötigte Angebot abzudecken. Mit relativ bescheidenen weiteren Aufwendungen kann mit der Ergänzung zum Durchgangsbahnhof diejenige Infrastruktur geschaffen werden, welche die Kapazität für das Angebot von übermorgen (ab 2050) sicherstellt.

Schon vor diesem Hintergrund ist es völlig unverständlich, weshalb der Tiefbahnhof Luzern im Rahmen des STEP nicht der 1. Dringlichkeitsstufe zugewiesen worden ist. Denn eine Zuordnung dieser Ausbaumassnahme zur 2. Dringlichkeitsstufe bedeutete, dass eine bessere Einbindung des Bahnhofs Luzern in das Knotensystem des schweizerischen Eisenbahnnetzes - entgegen den in der Vernehmlassungsvorlage angeführten Zielsetzungen - bis weit nach 2040 hinausgeschoben würde. Die vorgeschlagene Zuordnung ist somit inakzeptabel. Sie lässt sich auch durch die der Einstufung zugrunde liegende Bewertung der einzelnen Ausbaumodule - namentlich im Quervergleich - nicht begründen. Denn bei einer Gesamtbeurteilung des Korridors Zürich-Luzern, die in jedem Fall unerlässlich ist und den gemäss der bisherigen Gesetzgebung zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur ausdrücklich zu prüfenden Zimmerberg-Basistunnel II mit zu enthalten hat, vermag der Tiefbahnhof Luzern sowohl bei der Reduktion der Überlast als auch bei Kosten-Nutzen-Betrachtung einen vergleichsweise guten Wert zu erreichen. Dies ist umso bemerkenswerter, als bei der angewandten Methodik die Reisezeitgewinne im Vergleich zur Kapazitätssteigerung, wo der Tiefbahnhof Luzern bedeutende Vorteile aufweist, deutlich stärker gewichtet werden.

Nicht nachvollziehbar ist die Einstufung des Tiefbahnhofs Luzern auch im Vergleich zur bestandesnahen Massnahme Doppelspurausbau Rotsee und Ausbauten Fluhmühle-Luzern, die in der Vorlage der 1. Dringlichkeitsstufe zugewiesen wird. Zwar ist diese Massnahme



kostengünstiger, aber unvollständig und für den Bahnknoten Luzern keineswegs ausreichend, weil sie die Kapazitätsprobleme im engen Bahnhofvorfeld und im eigentlichen Bahnhof Luzern nicht löst. Unter Berücksichtigung der Kosten für diese zusätzlichen Massnahmen zeigt sich eben, wie auch der Rahmenplan der SBB ergeben hat, dass eine unterirdische Zufahrt Luzern ab dem Korridor Zürich-Luzern ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Hinzu kommt, dass die Kapazitätssteigerung Rotsee und Fluhmühle-Luzern als unvollständige Massnahme mit dem Tiefbahnhof Luzern überdies nicht aufwärtskompatibel ist. Darauf wird zwar in der Vorlage ausdrücklich hingewiesen, aus völlig unverständlichen Gründen offenbar aber in Kauf genommen. Dieser Widerspruch in der Vernehmlassungsvorlage hätte somit zur Folge, dass in der 1. Dringlichkeitsstufe die oberirdische Zufahrt für mehr als eine halbe Milliarde Franken ausgebaut und nach der Realisierung der unterirdischen Zufahrt in der 2. Dringlichkeitsstufe mangels Aufwärtskompatibilität nutzlos würde!

Mit allem Nachdruck ist daher zu verlangen, dass die unterirdische Zufahrt Luzern mit den dafür eingesetzten Kosten von 1'570 Millionen Franken der 1. Dringlichkeitsstufe zugeteilt wird und diese Massnahme als Bestvariante für den Knoten Luzern und damit für die gesamte Zentralschweiz die dort enthaltene unvollständige Massnahme der oberirdischen Zufahrt Luzern (Kapazitätssteigerung Rotsee und Fluhmühle-Luzern) mit den dafür vorgesehenen Kosten von 600 Millionen Franken ersetzt. Dabei dürfen die Mehrkosten kein Argument sein. Denn einmal gilt es zu prüfen, ob durch eine Änderung der Regeln zur Rückzahlung der Bevorschussung des FinöV-Fonds im Zeitraum bis 2030 (Phase der 1. Dringlichkeitsstufe) nicht mehr Mittel für den dringend erforderlichen Ausbau der Bahninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden können. Im Übrigen haben die Regierungen der drei Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden wiederholt ausdrücklich ihre Bereitschaft signalisiert, mit einem substantiellen Beitrag bis zu einem Drittel der Gesamtkosten des Tiefbahnhofs Luzern massgeblich mitzuhelfen, damit dieses für die Zentralschweiz enorm wichtige Infrastrukturvorhaben möglichst schnell realisiert werden kann. Dabei könnte der Kostenbeitrag der Kantone in einem gewissen Umfang auch der Vorfinanzierung dienen und damit auf diesem Weg eine Aufnahme des Tiefbahnhofs in die 1. Dringlichkeitsstufe ermöglichen. In jedem Fall bezeugte die Luzerner Stimmbevölkerung mit ihrer deutlichen Zustimmung zu einem Sonderkredit über 20 Millionen Franken für die Erarbeitung eines Vorprojektes, das bis Ende 2012 vorliegen wird, ihre klare Unterstützung des Tiefbahnhofs Luzern und ihre Bereitschaft, für dessen Realisierung auch bedeutende finanzielle Beiträge zu sprechen.

Zusammenfassend halten wir fest:

1. *Der Bahnhof Luzern ist innert 15 bis 20 Jahren zu einem Vollknoten des Bahnnetzes aufzuwerten.*
2. *Der Tiefbahnhof Luzern mit der unterirdischen Zufahrt Luzern ab dem Korridor Zürich-Luzern ist im strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) unter Berücksichtigung der Vor- und Mitfinanzierungsbereitschaft der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden der 1. Dringlichkeitsstufe zuzuweisen.*
3. *Die im STEP in der 1. Dringlichkeitsstufe geführte unvollständige und mit dem Tiefbahnhof Luzern nicht kompatible Massnahme eines Ausbaus der oberirdischen Zufahrt Luzern (Kapazitätssteigerung Rotsee und Fluhmühle-Luzern) ist unter Anrechnung der dafür eingesetzten Kosten von 600 Millionen Franken durch den Tiefbahnhof Luzern mit der unterirdischen Zufahrt ab dem Korridor Zürich-Luzern zu ersetzen.*
4. *Die Modalitäten für die Rückzahlung der Bevorschussung des FinöV-Fonds sind mit dem Ziel zu überprüfen, für Ausbauten der Bahninfrastruktur in den kommenden 15 bis 20 Jahren mehr Mittel zur Verfügung zu haben.*

#### 4. Fragenkatalog

Im Wesentlichen kann auf das zuvor Gesagte verwiesen werden. Die nachfolgenden Ausführungen - dem Fragenkatalog folgend - verstehen sich als Ergänzungen dazu.

##### *Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage?*

Eine stabile und dauerhafte Verkehrsfinanzierung ist im Interesse aller Schweizer und Schweizerinnen. Die schrittweise Realisierung des langfristigen strategischen Entwicklungsprogramms beurteilen wir als zweckmässig. Die Umsetzung einer neuen Finanzierungsordnung für die Bahninfrastruktur mit dem vorgeschlagenen Bahninfrastrukturfonds soll rasch erfolgen. Diese Arbeiten dürfen wegen der Ausgestaltung als Gegenvorschlag zur Volksinitiative nicht unter Zeitdruck geraten. Die Volksinitiative des VCS "Für den öffentlichen Verkehr" lehnen wir ab.

##### *Wie beurteilen Sie den Bahninfrastrukturfonds (BIF)?*

Grundsätzlich ist es zweckmässig, eine nicht mehr befristete Finanzierungsquelle zu schaffen. Diese Lösung schafft den notwendigen Spielraum und bringt die erforderliche Sicherheit. Die Mittelkonkurrenz zwischen Ausbau und Substanzerhalt darf aber die nötigen Ausbauten nicht gefährden. In der Vorlage sind deshalb die Anteile, die für die entsprechenden Verwendungszwecke zur Verfügung stehen, verbindlicher zu regeln.

##### *Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Einnahmen des Fonds?*

Die weitere Nutzung der im FinöV-Fonds bisher befristet zur Verfügung stehenden Mittel beurteilen wir als zweckmässig. Die heutigen Mittel aus dem allgemeinen Bundeshaushalt an den Betrieb und die Substanzerhaltung müssen konsequenterweise in den neuen BIF fließen. In jedem Fall aber werden zusätzliche Mittel erforderlich sein, um die künftigen Unterhalts- und Erneuerungskosten decken zu können und eine fristgerechte Umsetzung der Massnahmen im strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur bis 2040/50 zu gewährleisten.

Der Kanton Luzern ist - wie zuvor dargelegt - bereit, sich an Bahnprojekten zu beteiligen, die auf seinem Kantonsgebiet einen Nutzen entfalten. Er erbrachte denn auch bereits bisher den Hauptteil der Finanzierung für die neuen S-Bahnhaltestellen und leistete Beiträge an verschiedene weitere Schienenverkehrsprojekte der SBB.

##### *Auswirkungen auf die Kantone?*

In den Knoten und den Agglomerationen bestehen die grössten Verkehrsprobleme und auch der grösste Handlungsbedarf. Wir unterstützen die im Botschaftsentwurf aufgeführten Überlegungen des Bundes, auch Projekte aus dem BIF zu finanzieren, welche dem Agglomerationsverkehr dienen. Eine Unterscheidung nach Verkehrsarten ist angesichts des stark vernetzten Schienenverkehrssystems der Schweiz nicht zielführend. Zu beachten ist zusätzlich, dass im Infrastrukturfonds die vorgesehenen Mittel für den Agglomerationsverkehr bald aufgebraucht sein werden. Wir vermischen in der Vernehmlassungsvorlage Vorstellungen des Bundes zur Fortsetzung dieses Fonds.

Im Übrigen beurteilen wir die in der Vorlage bewusst vorgenommene Ausklammerung der Finanzierung des Betriebs und der Substanzerhaltung der Infrastruktur bei den Privatbahnen durch Bund und Kantone als zweckmässig. Zwar ergäbe sich durch eine solche Regelung eine Vereinfachung. Sie hätte aber den Nachteil, dass die Kantone ihr Mitspracherecht verlieren und sich die Verantwortlichkeiten für das Angebot (Bund und Kantone) und die Infrastruktur (Bund) nicht mehr decken würden.

##### *Wie beurteilen Sie die Vor- und Mitfinanzierung durch die Kantone?*

Das Finanzierungssystem gilt es möglichst offen zu gestalten. Angesichts der knappen Bundesmittel ist diese Flexibilität dringend nötig. Eine Vorfinanzierung durch die Kantone kann je

nach Situation eine zweckmässige Option darstellen. Das gilt auch für eine allfällige Mitfinanzierung.

*Wie beurteilen Sie die Langzeitperspektive?*

Die Zielsetzungen sind, wie schon dargelegt, richtig. Die unterirdische Zufahrt Luzern ab dem Korridor Zürich-Luzern mit dem Tiefbahnhof Luzern ist gerade auch mit Blick auf die spätere Ausbauoption zu einem Durchgangsbahnhof die klar ausgewiesene Bestlösung für den Raum Zentralschweiz. Es kann auf das in Ziffer 3 Gesagte verwiesen werden.

*Wie beurteilen Sie das strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP)?*

Das unterlegte, starke Wachstum im Güter- wie im Personenverkehr ist angesichts der Trendentwicklung und mit Blick auf die verkehrspolitischen Zielsetzungen realistisch. Die Ausdehnung des 30-Minuten-Takts im Fernverkehr ist zu unterstützen. Wichtige Linien im Fern- und im Regionalverkehr mit starker Nachfrage sollen künftig im 15-Minuten-Takt verkehren. Bei der Angebotsgestaltung ist dabei insbesondere bei den S-Bahnen eine gesamtverkehrliche Optik zu bewahren. Die Bedürfnisse der Agglomerationen sind zu berücksichtigen. In der Agglomeration Luzern ist das heutige Strassen- wie auch das Schienenverkehrssystem vollständig ausgelastet. Die erwartete Verkehrszunahme und die angestrebte Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr erfordert zwingend einen Ausbau des Bahnsystems. Fahrzeitverkürzungen im Zusammenhang mit neuen Massnahmen sind willkommen. Im Fokus müssen aber Kapazitätsausweitungen und Taktverdichtungen stehen. Das Projekt Tiefbahnhof Luzern erfüllt diese Zielsetzung ideal.

Das neue Vorgehen mit einer Umsetzung in Ausbausritten bei der Genehmigung und der Realisierung erachten wir als zweckmässig. Das angegebene Terminprogramm für die Umsetzung der Massnahmen stimmt aber nicht mit der Finanzplanung überein. Die Massnahmen der Langfristperspektive werden mit den vorgesehenen Mitteln erst deutlich in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts - und nicht im Zeithorizont 2040/50 - umgesetzt sein. Die durch die neuen Massnahmen resultierenden zusätzlichen Unterhaltskosten drohen den Infrastrukturausbau zudem zusätzlich zu verzögern.

*Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbausritt 2025?*

Die Zielsetzungen für den Ausbausritt 2025 sind grundsätzlich richtig. Die dafür eingesetzten Mittel sind hingegen ungenügend. Aus der Sicht des Kantons Luzern begrüssen wir den dringend nötigen Angebotsausbau Bern-Luzern zum 30-Minutentakt. Heute müssen die Fahrgäste auf dieser Linie während der Hauptverkehrszeiten teilweise Stehplätze akzeptieren. Für die übrigen normalspurigen Linien von und nach Luzern sind in den nächsten 15 Jahren aber keine Verbesserungen geplant, was völlig unbefriedigend und ungenügend ist. Aus den zuvor angeführten Gründen ist die Aufnahme des Tiefbahnhofs Luzern in den Ausbausritt 2025 vorzusehen (oben Ziffer 3).

Bei den vorgesehenen Angebotsverbesserungen zum 15-Minuten-Takt von Luzern Richtung Stans und Richtung Sarnen handelt es sich um langfristige Ziele. Die dafür notwendigen Massnahmen (etwa im Bahnhof Luzern) sind noch nicht definitiv geklärt.

*Unterstützen Sie die Anpassungen im ZEB-Gesetz?*

Die Anpassungen sind nachvollziehbar.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Ausführungen namentlich zu den für den Kanton Luzern und die Zentralschweiz zentralen Anliegen betreffend Knoten Luzern und Tiefbahnhof Luzern bei der Weiterbearbeitung der Vorlage FABI zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse



Robert Küng  
Regierungsrat

**Kopien an:**

- Frau Helen Leumann, Ständerätin, Collano AG, 6203 Sempach Station
- Herr Konrad Graber, Ständerat, Landenbergstrasse 34, Postfach, 6002 Luzern
- Frau Prisca Birrer-Heimo, Nationalrätin, Felsenegg 40, 6023 Rothenburg
- Frau Yvette Estermann, Nationalrätin, Bergstrasse 50A, 6010 Kriens
- Frau Ida Glanzmann-Hunkeler, Nationalrätin, Feldmatt 41, 6246 Altishofen
- Herr Otto Ineichen, Nationalrat, Wassermatte 3, 6210 Sursee
- Herr Josef Kunz, Nationalrat, Schlössli, 6022 Grosswangen
- Herr Ruedi Lustenberger, Nationalrat, Flühboden, 6113 Romoos
- Herr Felix Müri, Nationalrat, Titlisstrasse 43, 6020 Emmenbrücke
- Herr Louis Schelbert, Nationalrat, Horwerstrasse 45, 6005 Luzern
- Herr Pius Segmüller, Nationalrat, Adligenswilerstrasse 109, 6006 Luzern
- Herr Georges Theiler, Nationalrat, Obere Bergstrasse 3, 6004 Luzern
- Kommission Verkehr und Bau, Herr Markus Odermatt, Präsident, Schönfeld, 6275 Ballwil
- Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Obwalden, St. Antonistrasse 4, 6061 Sarnen
- Baudirektion des Kantons Nidwalden, Buochserstrasse 1, 6371 Stans
- Zentralschweizer Komitee Tiefbahnhof Luzern, Postfach 95, 6242 Wauwil
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (2)
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern
- Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (2)