



Kantonsrat

Sitzung vom: 17. März 2015, vormittags

Protokoll-Nr. 158

Nr. 158**Anfrage Fässler Peter und Mit. über das Konzept "Bahn 2025" (A 599).
Schriftliche Beantwortung**

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 3. November 2014 eröffnete Anfrage von Peter Fässler über das Konzept "Bahn 2025" lautet wie folgt:

"Zu Frage 1: Wie ist der Regierungsrat in den Fahrplan-Planungsprozess der Bahn(en) eingebunden?"

Das Schweizer Stimmvolk hat am 9. Februar 2014 der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) mit grossem Mehr zugestimmt. Damit hat der Souverän die Weichen in eine erfolgreiche Bahnzukunft gestellt. FABI enthält den Wechsel von den grossen Würfeln einer Bahn 2000 oder der NEAT zu einer rollenden Planung, welche es erlaubt, das Angebot auf die Raumentwicklung schrittweise abzustimmen. Mit dem Ja zu FABI wurde die Bundesverfassung geändert und mit einem neuen Artikel ergänzt, der alle Verkehrsträger auf der Schiene umfasst. Gleichzeitig werden in der Bundesverfassung der neue Fonds für die Eisenbahninfrastruktur (BIF) sowie die Eckwerte der Alimentierung desselben festgeschrieben. Entsprechend werden die Bestimmungen über den Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) mit Inkrafttreten des BIF aufgehoben. Die beiden Fonds laufen also nicht parallel, sondern der BIF löst den FinöV-Fonds ab. Ausdrücklich in die Verfassung aufgenommen sind auch die Befristung des zusätzlichen Mehrwertsteuer-Promille bis längstens 31. Dezember 2030 sowie der Mineralölsteuer bis zum Abschluss der Verzinsung und Rückzahlung der FinöV-Fonds-Bevorschussung. Zur Präzisierung der Bundesverfassung wurden vom Parlament bereits verschiedene Gesetzesanpassungen und Erlasse gemeinsam mit den Verfassungsänderungen beschlossen. Der Bundesrat wird die Anpassungen voraussichtlich auf den 1. Januar 2016 in Kraft setzen. Parallel dazu laufen die Umsetzungsarbeiten im Bundesamt für Verkehr (BAV): Kernpunkte sind unter anderem der Ausbauschnitt 2025 sowie die Planung des nächstfolgenden Ausbauschnitts 2030. Gemäss Parlamentsbeschluss muss der Ausbauschnitt 2030 bis 2018 dem Parlament vorgelegt werden.

Mit FABI ist neu der Bund Prozessführer in der Bahnplanung und auch Finanzier von Infrastrukturausbauten, welche gestützt auf genehmigte Angebotskonzepte erstellt werden. Die Kantone speisen gemäss einem Verteilschlüssel jährlich 500 Mio. Franken in den Fonds und werden im Gegenzug von der Privatbahnfinanzierung entlastet. Unter www.bav.admin.ch/fabi hat das BAV transparent dargelegt, wie ein nächster Ausbauschnitt 2030 erarbeitet wird. Auf Basis dieser Planungsgrundlagen werden verschiedene Angebotskonzepte erarbeitet:

- Federführend für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs sind die Kantone, die sich dazu in sechs Planungsregionen organisiert haben. In den Konzepten ist nebst der Darstellung des Bahnangebots auch zu begründen, wo und in welchem Ausmass Platzmangel reduziert wird oder wie das Angebot mit der Raumplanung zusammenspielt.
- Das Angebotskonzept für den eigenfinanzierten Fernverkehr wird unter Federführung des BAV und den SBB erstellt. Die Planungsregionen der Kantone können ihre Erwartungen an den Fernverkehr einbringen.
- Für den Güterverkehr leitet und koordiniert das BAV die Arbeiten zum Angebotskonzept. Die Güterverkehrsanlagen (Rangierbahnhöfe, Abstellanlagen, etc.) werden für den Gü-

terverkehr gemeinsam und unter Einbezug der Branche geplant und gesamtschweizerisch koordiniert.

Die Erkenntnisse aus den Angebotsplanungen für die Verkehrsarten werden ausgetauscht. Die sechs Zentralschweizer Kantone sind in der Planungsregion Zentralschweiz (PR ZCH) zusammengeschlossen. In der zuständigen Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) vertritt Regierungsrat Robert Küng den Kanton Luzern. In den Fachgremien sind der für das Angebot zuständige Verkehrsverbund Luzern und die für die Infrastruktur zuständige Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vertreten.

Zu Frage 2: Was sagt der Regierungsrat zu diesen Aussagen betreffend Luzern im Fahrplankonzept ab 2025 der Bahn?

Der mit dem Volksentscheid FABI genehmigte Ausbauschnitt 2025 wurde vor Kurzem durch das BAV öffentlich publiziert. Das Referenzkonzept 2025, welches die fahrplantechnische Grundlage für die Umsetzungsplanung der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur und des Ausbauschnittes 2025 darstellt und gemäss BAV bereits eine hohe Planungsqualität aufweist, ist ebenfalls unter dem vorgenannten Internetlink des BAV aufgeschaltet. Die Aussagen im zitierten Zeitungsbericht basieren auf diesem publizierten Angebot. Denkbar sind natürlich kleinere Abweichungen in den noch folgenden Verfeinerungen von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur.

Die Umwidmung der Verbindung Luzern-Basel zu Gunsten von Luzern-Bern hat sich abgezeichnet, da im Zulauf Luzern die Infrastruktur kaum Spielraum für neue Zugverdichtungen zulässt. Erst das Angebot mit dem Bauwerk Durchgangsbahnhof Luzern sieht neben dem Halbstundentakt Luzern-Bern wieder 2x stündlich eine direkte Verbindung Luzern-Basel vor. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage die Umwidmung begründet (Fernverkehrsdaten liegen den kantonalen Behörden nicht vor) und sich offenbar für den Fernverkehr wirtschaftlich rechnet (bessere Auslastung Richtung Bern als Richtung Basel im Jahr 2025). Wir haben jedoch mit Befremden zur Kenntnis genommen, dass der Ausbauschnitt 2025 mit dem angekündigten Ausbau hin zum Halbstundentakt Luzern-Bern auf Kosten einer Verbindung Luzern-Basel geht. Aus unserer Sicht ist das ein Umbau, nicht ein Ausbau. Umso mehr werden nun Erwartungen an den nächsten Ausbauschnitt 2030 gestellt, wo die Zentralschweiz massgeblich von einem Ausbau profitieren soll.

Es gilt allerdings anzufügen, dass im Referenzkonzept 2025 für Luzern auch erste aufwärtskompatible Verbesserungen enthalten sind. Im Fernverkehr wird die Innerschweiz direkt mit der Ostschweiz verbunden, indem Züge von Bern über Luzern nach Zürich stündlich weiter nach Konstanz verkehren. Zudem wird die heutige S61 Luzern-Schachen neu von Luzern bis Willisau geführt. Richtung Luzern Süd ist mit der S41 Luzern-Horw eine neue S-Bahnlinie in der Hauptverkehrszeit abgebildet. Ins Seetal ist der Fahrweg Hochdorf-Luzern (Hochdorf ab x.07 Uhr) weiterhin enthalten. Der Verkehrsverbund Luzern plant zeitnah, auf diesem Güterverkehrsfahrweg zu weiteren Stunden Hauptverkehrszüge der S9 (Hochdorf-Luzern) zu führen. Alle diese Verbesserungen im Regionalverkehr bringen das Bahnsystem in Luzern schrittweise vorwärts.

Zu Frage 3: Wie zufrieden ist der Regierungsrat mit dem heutigen Planungsstand des Fahrplankonzeptes ab 2025?

Der Kanton Luzern hat seine öV-Strategie im Planungsbericht B93 über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2014 bis 2017 festgehalten. Neben kurzfristigen Massnahmen enthält der Bericht auch mittel- bis langfristige Stossrichtungen. Zudem ist als Schlüsselplanung das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern inklusive Mittelfristangebot Bahn 2025 - ein zum Durchgangsbahnhof Luzern

aufwärtskompatibler Zwischenschritt - aufgeführt. Das inzwischen abgeschlossene Projekt Mittelfristangebot Bahn 2025 lag dem BAV als Planungsleistung des Kantons Luzern vor, wurde aber nicht vollständig berücksichtigt. Daher entspricht das Referenzkonzept 2025 nur teilweise unseren Vorstellungen. So fehlen vor allem Lösungen für unsere kantonal wichtigen Hauptentwicklungsachsen Luzern-Sursee-Olten und Luzern-Zug-Zürich. Daher haben wir im Ausbauschnitt 2030 auf diesen nachfragestarken Hauptentwicklungsachsen, insbesondere auf dem Abschnitt Zürich-Zug-Luzern-Sursee, ausdrücklich mehr Bahnverbindungen verlangt. Insbesondere ist die Vernetzung mit mehr Durchmesserlinien im Regional- wie auch im Fernverkehr zu verbessern. Auch Richtung Ob- und Nidwalden, ins Seetal und nach Luzern West sollen u.a. in der Hauptverkehrszeit mehr Verbindungen angeboten werden.

Zu Frage 4: Welche Auswirkungen haben diese Pläne auf die Attraktivität des Standortes Kanton Luzern?

Das Referenzkonzept 2025 dient als Ausgangslage für die aktuellen Planungen des BAV zum Ausbauschnitt 2030. Im darauf abgestützten Planungsprozess reichten die Planungsregionen dem Bund Ende November 2014 ihre regionalen Angebotskonzepte ein. Darin äussert sich die Planungsregion Zentralschweiz auch zum Referenzkonzept 2025. Aus Sicht des Kantons Luzern fehlen darin Angebote auf den Hauptentwicklungsachsen Luzern-Sursee-Olten und Luzern-Zug-Zürich sowie die Systematisierung des Angebots Luzern-Küssnacht. Um die erwartete Nachfrage zu bewältigen, müssen im Ausbauschnitt 2030 auf den Hauptentwicklungsachsen mehr Verbindungen angeboten werden.

Ein gut funktionierendes Verkehrssystem, in dicht bebauten Metropolitanräumen insbesondere das öffentliche Verkehrssystem, ist wichtig für die Attraktivität eines Wirtschaftsraumes. Daher ist der ungenügende Ausbau nicht förderlich für die Attraktivität. Wichtig bleibt, das Zielangebot mit Durchgangsbahnhof Luzern weiterzuverfolgen und weiterhin vereint beim neuen Prozessführer Bund zu fordern. Ebenso wichtig ist, das Bahnangebot - wo noch möglich - schrittweise aufwärtskompatibel auszubauen. Die dazu nötige Finanzierung ist ebenso wichtig, wie die Finanzierung der weiteren Planung der Zentralschweizer Grossbauwerke.

Zu Frage 5: Welche Verbesserungen in dieser Sache möchte der Regierungsrat für den Kanton Luzern erreichen?

Der Bahnangebotsausbau erfolgt schrittweise. Wir setzen uns weiterhin dafür ein, mit einzelnen Schritten hin zum Zielangebot mit Durchgangsbahnhof Luzern zu gelangen. Dazu gehören auch kurzfristige Massnahmen, wie z.B. die konkreten Massnahmen zum Bahnausbau gemäss öV-Bericht 2014-2017. Diese werden trotz engem Finanzrahmen geplant und wenn immer möglich im Rahmen des finanziell Machbaren umgesetzt. Zudem gilt es, das Angebot 2025 gemäss dem nun publizierten Referenzkonzept 2025 zu vertiefen und Bestellungen für Regionalverkehrsleistungen bei den Transportunternehmungen einzufädeln und schliesslich auszulösen.

Mit dem regionalen Angebotskonzept 2030 fordert die ZKöV, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene die dynamische Entwicklung der Zentralschweiz und die Ziele der Raumplanung unterstützt. Die Zentralschweiz wurde bei den bisherigen Ausbauschnitten – beispielsweise der zukünftigen Entwicklung Bahninfrastruktur 2020 (ZEB) – wenig berücksichtigt, obwohl die Region eine beachtliche Entwicklung hinter und vor sich hat. Deshalb soll die Zentralschweiz nun vom Ausbauschnitt 2030 substantiell profitieren.

Zu Frage 6: Was unternimmt der Regierungsrat für die Erhaltung der Attraktivität des Kantons Luzern im Sinn einer guten Bahnanbindung?

Die ZKöV fordert mit dem eingereichten Angebotskonzept 2030 unter anderem mehr Bahnverbindungen auf den Hauptentwicklungsachsen, insbesondere auf dem Abschnitt Zürich-Zug-Luzern-Sursee. Weiter setzt das Konzept auf mehr Durchmesserlinien, welche die nationalen sowie regionalen Zentren noch besser miteinander verbinden und die Kapazität erhöhen. So sollen beispielsweise die heutigen Linien auf der Achse Bern-Zofingen-Sursee-Luzern-Zug-Zürich miteinander via Durchgangsbahnhof Luzern verbunden werden, was den Fahrgästen viele neue und schnelle Direktverbindungen eröffnet (z.B. Sursee-Zürich oder Zug/Rontal-Bern). Mit der Verdichtung der S-Bahn zu Hauptverkehrszeiten umfasst das Angebotskonzept auch notwendige Ausbauten Richtung Obwalden und Nidwalden. In der ganzen Zentralschweiz wird zudem eine Systematisierung der Angebote angestrebt. Dies bedeutet in der Regel mindestens den Halbstundentakt, bei entsprechender Nachfrage auch dichter.

Das BAV wird nun die eingegangenen Angebotskonzepte 2030 bewerten, schweizweit harmonisieren und priorisieren. Anschliessend wird ein national abgestimmtes Zielangebot für 2030 erarbeitet und 2018 den nationalen Räten zum Entscheid vorgelegt."

Peter Fässler führt zu seiner Anfrage aus, dass die Antwort der Regierung gut aufzeige, wie die Bahnangebotsplanung nach der Fabi-Abstimmung funktioniere. Vereinfacht ausgedrückt heisse dies: Das Fernverkehrsangebot werde durch die SBB und das BAV gemanagt, das Angebot für den Regionalverkehr werde bei den Kantonen und den Planungsregionen behandelt. Die Antwort des Regierungsrates zeige auch klar auf, dass der Zug für Luzern bezüglich des Angebotskonzeptes bereits seit Langem abgefahren sei. Für den Kanton Luzern stelle der Regierungsrat folgerichtig fest, dass es sich bei den sich abzeichnenden Veränderungen im nationalen Verkehr nicht primär um einen Ausbau, sondern um einen Umbau handle: Statt Basel werde Bern zwei Mal pro Stunde angefahren, und Luzern bekomme einen direkten Anschluss in die Ostschweiz bis nach Konstanz. Es leuchte auch ein, dass diese magere Ausbeute selbstverschuldet sei. Die heutige Bahninfrastruktur im Raum Luzern mit dem Nadelöhr Bahnhofzufahrt Luzern liesse gar keine Angebotserweiterung zu. Die Abhilfe dazu sei im Durchgangs- und/oder Tiefbahnhof zu suchen, welche jedoch allzu lange in den Köpfen früherer Regierungsräte geschlummert habe, ohne zu konkreten Schritten zu führen. Heute verfüge man zwar über Projekte, jedoch fehle das dazu nötige Kapital. Positiv anzumerken sei, dass immerhin im Regionalverkehr gewisse Verbesserungen vorgesehen seien. Mit der Verwässerung des öV-Berichts B93 durch die Sparpakete stehe man aber noch lange nicht dort, wo man sollte. Die Regierung setze ihre ganze Hoffnung auf die Angebotskonzept 2013. Die Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) könne dazu für die Zentralschweizer Kantone Forderungen in Form von Verbesserungen eingeben. Bis hierhin gebe es keinen Anlass, mit der Beantwortung der Regierung nicht zufrieden zu sein. Jedoch verblieben unbeantwortete Fragen: Wie sich der Kanton Luzern genügend Gehör verschaffe, was die genauen Forderungen des Kantons seien, was man gegenüber der Bundesplanung in der Hand habe, was der Kanton Luzern als Gegenleistung anbieten müsse und könne, wie die Chancen zur Erreichung der Ziele stünden. Er habe den Eindruck, dass der Kanton Luzern mit ziemlich leeren Händen dastünde und von der Gnade des Bundes abhängig sei. Er frage nach den Möglichkeiten des Kantonsrates, diese Situation zu verbessern. Die Behandlung dieser Fragen fehle in der Antwort des Regierungsrates. Andreas Zemp erläutert die Antwort zu Frage 2. Es sei natürlich zu bedauern, dass die Einführung des Halbstundentaktes nach Bern zulasten einer anderen direkten Interregio-Verbindung erfolge. Die neue Abfahrt des Interregio-Zuges nach Bern zur halben Stunde nutze tatsächlich die Trassen zwischen Luzern und Zofingen des jetzigen Interregios nach Basel. Dieser werde aber nicht eingestellt, sondern neu verkürzt zwischen Zofingen und Basel geführt. Das bedeute, dass für Reisende nach Olten und Basel mit Umsteigen in Zofingen ein unmittelbarer Anschluss breit stehen werde. Es sei durchaus diskutierbar, ob ein IR nach Basel mit Anschlussmöglichkeit in Zofingen nach Bern sinnvoller sei, als die vorgesehene Lösung. Die Verbindung nach Basel betreffe indes nur die Zwischenhalte in Sursee, Zofingen und Basel-Land (nach Olten und Basel bestehe schliesslich eine direkte Intercity-Verbindung), und zudem lasse die zur Verfügung stehende kurze Wendezeit in Zofingen diese Variante schlicht nicht zu. Insofern stelle die gewählte Variante im Ausbauschnitt 2025 das Optimum dar. Damit aber für die Ausbauschnitte 2030 oder weiter auf der Linie Luzern-

Zofingen vier anstelle von nur zwei solcher Fernverkehrszüge fahren könnten, müsse der Flaschenhals Luzern-Sursee - und eben nicht nur die Einfahrt in Luzern - beseitigt werden. Die fünf dazu nötigen Ausbauschritte seien ja hinlänglich bekannt. Der Kanton Luzern müsse sich hierzu aber gegenüber den anderen Regionen und deren Ausbaumünschen durchsetzen.

Monique Frey findet, über das Thema könne die Bewertung 'Sie bemühten sich' vergeben werden. Das bedeute etwa, man komme nicht vorwärts und es fehle allenfalls an den nötigen Fähigkeiten. Wie man aus den Ausführungen von Andreas Zemp ersehen könne, werde das möglichste aus der Bahninfrastruktur herausgepresst. Es sei aber allen klar, dass ein riesen Problem um den Bahnhof Luzern bestehe und man also die Energie darauf verwenden solle, den Tief- und Durchgangsbahnhof so rasch wie möglich zu realisieren. Leider sei die Aufstellung im Kantons- und in Regierungsrat derart, dass man sich zu dieser Frage zwar bemüht gebe, jedoch nicht wirklich dahinterstehe. So habe man vor vier Monaten das Budget für den öV entscheidend gekürzt, was natürlich als genau falsches Zeichen an den Bundesrat und das nationale Parlament zu interpretieren sei. So zeige sich, dass der Kanton Luzern eindeutig nicht auf den öV setze und wie kürzlich behandelte Vorstösse der SVP nur auf den Ausbau des Strassenverkehrs setzen wolle. Ein solches Vorgehen stelle ganz klar die falsche Richtung dar, um noch vor 2050 einen Tiefbahnhof zu haben. Wenn man ab 2035 einen Durchgangs-Tief-Bahnhof haben wolle, müsse man jetzt Vollgas geben und Finanzierungsmöglichkeiten finden, auch solche um den öV in der Zwischenzeit aufzubauen und die Passagierzahlen zu erhöhen. Um beispielsweise einen Viertelstundentakt in Ebikon als Hub zu erhalten, brauche es dort nicht 5000 sondern 8000 umsteigende. Es sei ebenfalls wichtig, als Signal gegenüber den anderen Kantonen voll in den öV zu investieren. So sei das Projekt des Brüttenen-Tunnel in der Region Winterthur in der Pool-Position, während in Luzern um den Entscheid in den öV zu investieren gerungen werde. Sowa dürfe nicht passieren, andernfalls würden die meisten hier anwesenden den Tiefbahnhof Luzern nicht mehr erleben. Deshalb müssten in der nächsten Budgetdebatte klare Entscheide Richtung öV-Ausbau getroffen werden, damit künftig ähnliche Schlamassel wie ein Umbau statt ein Ausbau des öV ausbleiben würden.

Andreas Zemp bezieht sich auf das Votum von Monique Frey. Er habe nicht andere Umsetzungen erwähnt, er habe schlicht ausgeführt, dass für den Fahrplan 2025 wirklich die beste Variante gewählt worden sei und keine Alternativen bestünden. Für 2035 habe er angedeutet, dass all die Ausbauschritte für den vierten Fernverkehrszug (je zwei IR pro Stunde nach Bern und nach Basel) sehr wohl im Durchgangstiefbahnhofskonzept berücksichtigt seien, es müssten dazu aber alle fünf Umsetzungsschritte in die Betrachtung einbezogen werden.

Marcel Omlin spricht sich für eine Abkehr von der Mär des Durchgangstiefbahnhofes aus, denn ein solcher könne sich der Kanton Luzern schlicht nicht leisten. Die Meinung im Bundesamt für Verkehr sei bezüglich des Durchgangstiefbahnhofes Luzern weit weniger euphorisch, als jene der vorangegangenen Votanten und entsprechender Lobbyisten im Rat. Es sei ratsamer Alternativen zu prüfen und das Geld sinnvoller zu investieren, als an nicht finanzierbaren und womöglich nicht realisierbaren Projektideen festzuhalten.

Josef Langenegger erachtet die Antwort des Regierungsrates als korrekt. Der Anfragende moniere vor allem, dass im Bericht Bahn 2025 die Verbesserte Anbindung an die Ostschweiz und der Halbstundentakt nach Bern nur um den Preis des zweiten Zuges nach Basel zu haben sei. Dies sei jedoch eine schon lange bekannte Tatsache, welche bis zum Vorhandensein des Tiefbahnhofes nicht verändert werde. Entsprechende Restriktionen würden somit bis dahin weiterbestehen. Bezüglich Durchgangstiefbahnhof sei Luzern klar von der Gnade des Bundes abhängig, denn die Finanzierung eines solchen Durchgangstiefbahnhofes müsse zu einem markanten Teil vonseiten des Bundes erfolgen. Dies habe auch nichts mit 'Euphorie' zu tun, sondern damit, dass es sich hiermit um ein absolut notwendiges Projekt handle. Es sei hinlänglich bekannt, dass die Bahnhofszufahrt komplett am Limit sei und als Folge davon jede Angebotsverbesserung an der einen Stelle durch Einschränkungen an einer anderen erkaufte werden könnten.

Markus Odermatt stellt fest, dass die Voraussetzungen des Kantons Luzern im Konzept Bahn 2025 nicht optimal seien, und er bedauere dies. Es sei aber wohl nicht im Sinne dieser Anfrage hier den Fahrplan zu diskutieren. Er weise darauf hin, dass der Tiefbahnhof im Kantonsrat schon mehrfach diskutiert worden sei und dieser dabei zur Entscheidung für dieses Projekt gelangt sei. Man müsse nun wirklich alles daransetzen und den Druck nach Bern aufrechterhalten. Er appelliert auch an die Regierung, entsprechend zu handeln. Andere Regio-

nen würden es vormachen: Mit einer gewissen Vorfinanzierung und dem entsprechenden Willen seien solche Grossprojekte machbar. Nur so und erst dann würde der Kanton Luzern zu besseren Zugverbindungen inklusive S-Bahnverbindungen in die Regionen kommen. Dazu gehöre auch der Appell, den Tiefbahnhof nicht ständig zu verteufeln, denn schliesslich habe man dazu einmal ja gesagt.

Im Namen des Regierungsrats führt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng aus, man könne mit der Antwort und/oder mit der Situation nicht zufrieden sein - bezüglich der Situation könne er keine bessere Antwort geben als die vorliegende. Der Regierungsrat sei mit der gegebenen Situation ebenfalls nicht glücklich und arbeite deshalb hart an deren Verbesserung. Der Verteilungskampf unter den Regionen der Schweiz um die rasche Durchführung ihrer jeweiligen Wunsch-Infrastrukturprojekte sei sehr gross. Robert Küng führt den Verlauf der Angebotsplanung 2030 aus: Der Regionalverkehr sei auf sechs Regionen aufgeteilt. Darin könnten die jeweiligen Kantone den Regionalverkehr selbständig auf der Fachebene planen. Beim Fernverkehr sei das Bundesamt für Verkehr BAV und die SBB im Lead. Als Drittes koordiniere das BAV zusammen mit der Transportbranche den Güterverkehr. Die Bedürfnisse dieser drei Ebenen müssten in der Planung zusammengeführt und daraus einen Vorschlag zuhanden des Bundesrats erstellt werden. Dieser definiere dann basierend auf dem Vorschlag des BAV die Ausbauschnitte. Der Kanton Luzern sei in der Planungsregion Zentralschweiz sehr aktiv und habe Ende letzten Jahres seine Angebotsplanung abgegeben. Die hohe Qualität dieser Arbeit sei vom Bund attestiert worden. Bezüglich des Vorwurfs man 'mache keinen Schritt vorwärts' respektive man sei nicht fähig, stelle sich die Frage was Fähigkeit respektive Unfähigkeit denn bedeute. Schliesslich gehe es hier um Politik, und dies bedeute, Argumente vorzubringen und Mehrheiten zu finden. Für die Schaffung dieser Mehrheiten werde intensiv mit den Zentralschweizer Kantonen zusammengearbeitet. Es gehe mit FABI um eine gesamtschweizerische Betrachtung und dazu sei der Bund in der Führungsverantwortung. Die kantonale Budgetdebatte habe keinen Einfluss. Somit sei auch die Frage, ob man sich den Durchgangsbahnhof überhaupt leisten könne, nicht kantonal zu betrachten, sondern dessen Finanzierung eine Bundesaufgabe. Die Alternativen seien zig-fach geprüft worden. Der Planungsbericht zum Tiefbahnhof werde im Sommer vorliegen. So bestehe dann die Möglichkeit auf dieser Grundlage über das Projekt diskutieren zu können.

Der Anfragende ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden.