

Luzern, 29. Oktober 2024

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 263**

Nummer: A 263
Protokoll-Nr.: 1153
Eröffnet: 16.09.2024 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Gasser Daniel und Mit. über den Wechsel des SBB-Gesamtprojektleiters Durchgangsbahnhof Luzern

Zu Frage 1: Hat die Regierung Kenntnis über die Gründe des personellen Wechsels?

Gemäss offiziellem Schreiben der SBB an die Regierung wurde das Vorprojekt zum Durchgangsbahnhof Luzern unter der Gesamtprojektleitung von Massimo Guglielmetti sehr erfolgreich abgeschlossen. Mit dem Phasenwechsel vom Vorprojekt zum Bau- und Auflageprojekt und den anstehenden Herausforderungen will die SBB die Projektorganisation neu ausrichten und die Führung in eine neue Co-Leitung geben.

Aufgrund dessen, dass die SBB pünktlich ein qualitativ hochwertiges Vorprojekt einreichen konnte, war der personelle Wechsel für den Kanton überraschend.

Zu Frage 2: Der DBL wird immer als partnerschaftliches Werk aller Beteiligten kommuniziert. Wurde der Kanton von der SBB in den Personalentscheid miteinbezogen?

Nein, der Kanton wurde in die Personalentscheide der SBB nicht einbezogen.

Zu Frage 3: Was hat dieser personelle Wechsel aus Sicht der Regierung für einen Einfluss auf das Gesamtprojekt?

Ein Personalwechsel in einem komplexen Projekt wie dem Durchgangsbahnhof Luzern birgt immer das Risiko, dass Knowhow verloren geht und Einarbeitungszeit notwendig sind. Die Zusammenarbeit muss sich neu einspielen und das Vertrauen aufgebaut werden.

Unser Rat erwartet von der SBB, dass die mit dem personellen Wechsel einhergehenden Herausforderungen von der SBB eigenverantwortlich gelöst werden und die Projektierung von der neuen Gesamtleitung genauso erfolgreich und engagiert vorangetrieben wird, wie anhin. Die Übergabe muss von der SBB sichergestellt werden und darf keine negativen Folgen auf das Gesamtprojekt haben.

Zu Frage 4: Gemäss Kommunikation der SBB ist die neue Leitung bis Ende 2025 befristet. Ist die Regierung in Kenntnis, wie die Co-Leitung den Wissenstransfer sicherstellt und die erarbeiteten Netzwerke pflegen wird?

Unser Rat verfügt über keine genauen Kenntnisse darüber, wie die SBB den Wissenstransfer sicherstellt und die erarbeiteten Netzwerke übergibt. Für die Übergangsphase bis Ende 2025 steht die neue Co-Leitung zur Verfügung und ist dafür verantwortlich. Unser Rat erwartet, dass sie die erfolgreichen Projektierungsarbeiten am Durchgangsbahnhof Luzern in der gleichen qualitativen Hochwertigkeit und Zuverlässigkeit fortsetzt und das erarbeitete Netzwerk weiterhin mit viel Engagement und in der gleichen Qualität pflegt.

Darüber hinaus geht unser Rat davon aus, dass die SBB zeitnah eine längerfristige Lösung für eine lückenlose Weiterprojektierung ab 2026, nach Beendigung der Übergangsphase Ende 2025, präsentiert.

Unserem Rat sind der Wissenstransfer und die Pflege des Netzwerkes sehr wichtig und fordert dies in den entsprechenden Gremien aktiv ein.

Zu Frage 5: Gemäss Mitteilung der SBB übernimmt die Co-Leitung das Projekt parallel zu ihren bisherigen Aufgaben. Wie viel Ressourcen sind für den DBL eingeplant?

Gemäss SBB arbeiten in der Projektorganisation zum Knoten Luzern seitens der SBB mehrere dutzend Mitarbeitende mit. Diese werde von einer erfahrenen und leistungsfähigen Co-Leitung geführt. Unserem Rat liegen keine näheren Angaben zum Umfang der eingeplanten Ressourcen vor.

Zu Frage 6: Im Rahmen der Vernehmlassung zur Realisierungsabfolge des Bahnknotens Luzern haben wir als Gemeinde- und Kantonsräte zur Kenntnis genommen, dass ein drittes Gleis als «ernsthaft zu prüfende Variante» und zumindest als erster Schritt angedacht wird. Hat die Regierung des Kantons Luzern ein klares Bekenntnis der SBB zum DBL mit einem Baustart ab der Seite Ebikon (Dreilindentunnel mit Tiefbahnhof) im nächsten Ausbauschritt und einer Weiterführung der Planung (Neustadttunnel) im darauffolgenden Ausbauschritt?

Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern wird über eine Knotenorganisation unter der Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) koordiniert und gesteuert. Dazu gehört auch das Festlegen der nächsten Schritte. In diese Organisation sind die SBB, die Zentralbahn und die Region eingebunden.

Mit dem zuständigen Bundesrat Albert Rösti, Departementsvorsteher UVEK, und dem BAV wurde Ende 2023 die gemeinsame Absicht über das weitere Vorgehen in der Finanzierung der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern über zwei Ausbauschritte festgelegt: Der Tiefbahnhof mit Dreilindentunnel als erste Etappe mit der Botschaft 2026 und der Neustadttunnel als zweite Etappe mit der Botschaft 2030. Zudem soll das Gesamtprojekt in der Botschaft 2026 umrissen werden.

Ein drittes Gleis am Gütsch dagegen ist auch aus Sicht unseres Rates nicht die richtige Lösung für die Mobilitätsprobleme in der Region Luzern, da es sich beim Gütsch nur um einen von vier Engpässen handelt, die für eine funktionierende Verkehrsdrehscheibe beseitigt werden müssen.

Die Projektierung des Durchgangsbahnhofs wurde bereits 2019 mit dem Bundesbeschluss zum Ausbausritt 2035 vom eidgenössischen Parlament beauftragt und finanziert (Art 1. Abs. 2h): «*Projektierung (inkl. Auflageprojekt) für Kapazitätsausbau Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof)*». Das BAV bestätigt, dieses Jahr der SBB die Phasenfreigabe für die Projektierungsarbeiten für das Bau- und Auflageprojekt der ersten Etappe (Tiefbahnhof mit Dreilindentunnel) freizugeben.

Die SBB bestätigt, dass sie den Auftrag des BAV, das Auflage- und Bauprojekt für den (Kopf-) Tiefbahnhof Luzern mit Dreilindentunnel als erste Etappe des DBL zu erarbeiten, mit Hochdruck umsetzt. Ein weiterführendes Bekenntnis seitens SBB liegt unserem Rat nicht vor. Die Entscheidungen in dieser Sache liegen wie gesagt beim Bund, welcher der SBB einen entsprechenden Auftrag erteilt. Die SBB als Auftragnehmerin hat den Auftrag entsprechend den Vorgaben des BAV auszuführen.