



16.3788 Interpellation

## Beförderliche Erstellung der Durchmesserlinie Luzern

Eingereicht von: Graber Konrad  
CVP-Fraktion  
Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz



Einreichungsdatum: 29.09.2016

Eingereicht im: Ständerat

Stand der Beratung: Erledigt

### Eingereichter Text

In Kürze wird sich der Bundesrat zum Ausbauschnitt Step 2030/35 äussern. Die Durchmesserlinie (Durchgangsbahnhof) Luzern ist für die Zentralschweiz, aber auch für die ganze Schweiz von zentraler Bedeutung. Analog zu Zürich soll mit einem viergleisigen Durchgangs(tief)bahnhof erreicht werden, die heute unbefriedigende Situation wesentlich zu verbessern. Die Wirkung dieses Projektes ist international, national, aber auch regional sehr bedeutend.

1. Ist der Bundesrat bereit, diesem Projekt den erforderlichen Stellenwert beizumessen und die Realisierung energisch voranzutreiben?
2. Wird die Netzwirkung dieses Projektes angemessen berücksichtigt?
3. Können die Zentralschweizer Kantone mit einer Vorfinanzierung diesem zentralen Projekt zusätzlich Schub verleihen, wie dies mit der Fabi-Vorlage beabsichtigt, in Aussicht gestellt und beschlossen wurde?
4. Ist die Projektierung Thalwil-Zug (Zimmerberg) und Zug-Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof) gemäss Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025, Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe p, bereits ausgelöst, oder wann kann damit gerechnet werden?
5. Sieht er Möglichkeiten, ausserhalb der bestehenden Finanzierungsgefässe aufgrund des tiefen Zinsniveaus für die Schweiz zentrale Infrastrukturvorhaben generell voranzutreiben?

### Begründung

Die Anschlüsse können mit dem Durchgangsbahnhof Luzern international abgestimmt werden. Die Reisezeit Basel-Luzern-Mailand kann um 30 Minuten verkürzt werden. Der Kanton Tessin und Altdorf rücken 20 Minuten näher an Bern und die Westschweiz. In Luzern können die unnötigen langen Standzeiten abgebaut werden.

### Stellungnahme des Bundesrates vom 16.11.2016

1. Der Bund prüft rund 300 Angebotsziele, welche die Kantone, SBB Fernverkehr sowie die Güterverkehrsbranche in den Prozess des Ausbauschnittes 2030/35 eingebracht haben. Es befinden sich zurzeit für verschiedene Regionen der Schweiz zentrale und grosse Ausbauprojekte in Prüfung. Diese Prüfungen enthalten neben den Kostenuntersuchungen auch umfassende Analysen sowohl zum regionalen als auch zum landesweiten Nutzen. Der Bundesrat wird Nutzen und Kosten der verschiedenen Projekte abwägen und bis 2018 dem Parlament eine Botschaft zum nächsten Ausbauschnitt unterbreiten. Es obliegt sodann dem Parlament zu entscheiden, welche Projekte realisiert werden können.
2. Die Netzwirkung aller im Rahmen des Ausbauschnittes 2030/35 geprüften Projekte wird angemessen berücksichtigt, indem die individuelle Wirkung jeder Infrastrukturmassnahme und des zugehörigen



Angebotsausbaus im Schweizer Eisenbahnnetz ermittelt wird. Dabei werden das Kosten-Nutzen-Verhältnis, der Beitrag zum Abbau der Überlast, die Ziele der langfristigen Entwicklung des Bahnsystems und der Raumentwicklung betrachtet. Auf dieser Basis werden die Massnahmen priorisiert. Die hoch prioritären Massnahmen werden in nationalen Gesamtkonzepten zusammengefügt, und ihre Wirkung wird integral betrachtet. Damit kann der Nutzen mehrerer Ausbauten gemeinsam ermittelt und geprüft werden.

3. Mit einer Vorfinanzierung durch Kantone und Dritte kann ein Vorhaben unter Umständen zeitlich früher realisiert werden. Gestützt auf Artikel 58c des Eisenbahngesetzes und Artikel 36 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur können Kantone und Dritte vom Parlament beschlossene Massnahmen vorfinanzieren. Hat die Bundesversammlung nur die Projektierung einer Massnahme beschlossen, so beschränkt sich die Vorfinanzierung jedoch auf diese Projektierungskosten.

4. Die vom Parlament beauftragten Projektierungsarbeiten zum Tiefbahnhof Luzern und zum Zimmerbergtunnel haben bereits begonnen. Als ersten Schritt hat das Bundesamt für Verkehr die SBB beauftragt, die langfristige Aufwärtskompatibilität beider Vorhaben mittels eines sogenannten Rahmenplans zu überprüfen. Die betroffenen Kantone werden über die Planungsregion Zentralschweiz in dessen Erarbeitung eng mit einbezogen. Gleichzeitig werden die Angebotskonzepte, die durch diese beiden Projekte ermöglicht werden, im Rahmen des Ausbaus 2030/35 ausgearbeitet und geprüft.

5. Für den Bund sind ausserhalb des Bahninfrastrukturfonds keine weiteren Möglichkeiten zur Finanzierung eines Ausbaus der Bahninfrastruktur gegeben. Investitionsentscheide können sich nicht nach kurzfristigen Zinsentwicklungen richten. Massgeblich ist vielmehr das langfristige Kosten-Nutzen-Verhältnis, das durch die aktuelle Tiefzinsphase nicht beeinflusst wird.

## Chronologie

15.12.2016      Ständerat  
Erledigt

## Zuständigkeiten

### Zuständige Behörde

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

## Weitere Informationen

### Erstbehandelnder Rat

Ständerat

### Mitunterzeichnende (7)

Baumann Isidor, Dittli Josef, Eder Joachim, Ettlin Erich, Hegglin Peter, Müller Damian, Wicki Hans

## Links

### Weiterführende Unterlagen

Amtliches Bulletin

