



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

Per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Luzern, 27. September 2022

Protokoll-Nr.: 1126

**Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur
mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive
BAHN 2050; Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 22. Juni 2022 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zu Perspektive BAHN 2050 Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist folgendes fest.

1 Grundsätzliches

Der Kanton Luzern unterstützt den Planungsprozess und die Ausrichtung der Bahnplanung auf die Klimastrategie. Die Bahnplanung in der Zentralschweiz basiert auf einem langfristigen Zielzustand, welcher dem Bund 2014 vorgelegt wurde und 2018 durch den Korridorrahmenplan Zentralschweiz bestätigt wurde. Das Zielkonzept, welches sehr gut zur Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen» der Perspektive BAHN 2050 passt, erfordert die Realisierung der beiden Schlüsselinfrastrukturen Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Erst diese beiden Grossprojekte ermöglichen zusammen mit ergänzenden Massnahmen stimmige Angebotskonzepte für die Zentralschweiz und sind damit Voraussetzung für eine klimaneutralere Mobilität in der Agglomeration Luzern, innerhalb des Kantons und der ganzen Zentralschweiz.

Mit dem Ausbau der Bahnkapazitäten können Bahn und Bus besser aufeinander abgestimmt und miteinander vernetzt und der öffentliche Verkehr (öV) als Gesamtsystem nachhaltig verbessert werden. Dies ermöglicht insbesondere in der Agglomeration eine nachhaltige Verschiebung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hin zu einem höheren öV-Anteil. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, auch den Fuss- und Veloverkehr gezielt zu fördern und die Strassen letztlich für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

sicherer zu gestalten. Dank einer Verlagerung des MIV auf die flächeneffizienten Verkehrsarten Bahn, Bus und Velo- und Fussverkehr können auch der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden, und die Zuverlässigkeit der Mobilität kann erhöht werden.

Im Bundesbeschluss zum AS 2035 wurde der ZBT II als zu realisierendes Element aufgenommen (Art. 1 Abs. 2a.14. „Luzern–Zug–Zürich: Kapazitätsausbau und Beschleunigung“), zusammen mit ergänzenden Streckenausbauten zwischen Ebikon–Zug–Baar. Weitere Elemente in der Zentralschweiz sind Kapazitätsmassnahmen zwischen Olten und Luzern (Art. 1 Abs. 2a.13.), auf der Schweizerischen Südostbahn (SOB) ein Ausbau der Strecken Wädenswil–Einsiedeln und Arth-Goldau–Pfäffikon (Art. 1 Abs. 2b.16) und auf der Zentralbahn (zb) ein Ausbau der Strecken Luzern–Interlaken Ost und Luzern–Engelberg (Art. 1 Abs. 2b.17). Der DBL ist explizit als zu projektierendes Vorhaben aufgeführt (Art. 1 Abs. 2h „Projektierung (inkl. Auflageprojekt) für Kapazitätsausbau Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof)“).

Die Planungen für die Ausbauten Luzern–Zug–Zürich (inkl. ZBT II) sowie auf der SOB und zb laufen. Für den Kanton Luzern ist es von zentraler Bedeutung, dass beim ZBT II keine weiteren Verzögerungen eintreten und das Vorprojekt rasch vorangetrieben wird. Ohne ZBT II sind auch weitere, zukünftige Projekte «blockiert». Beim DBL ist das Vorprojekt in Arbeit. Der Kanton Luzern, die Stadt Luzern und der Verkehrsverbund Luzern arbeiten parallel an der Einbettung des DBL in die Mobilitätsplanung und in die städtebauliche Entwicklung. Zur Koordination der verschiedenen Planungen rund um den DBL wurde eine Knotenorganisation unter der Führung des Bundesamts für Verkehr (BAV) aufgebaut.

Der Bahnknoten Luzern inklusive seiner Zufahrten hat in den letzten Jahren seine Kapazitätsgrenze erreicht. Diese Situation lässt keine Weiterentwicklung des Angebots zu, obwohl die Nachfrage und das Verlagerungspotenzial insbesondere in der Agglomeration Luzern dies erfordern würde. Der DBL hat sich nach eingehenden Untersuchungen als die beste Lösung für den Bahnknoten Luzern herausgestellt. Für eine direkte Überführung aus der Planung in die Realisierung erachtet der Kanton eine Aufnahme des DBL in den nächsten Ausbauschnitt als zu realisierendes Element als zwingend, gerade auch nachdem sich das Angebotskonzept 2035 im Knoten Luzern als nicht fahrbar herausgestellt hat. Der Handlungsdruck für den DBL als einzig zweckmässige Lösung zum Kapazitätsausbau des Knotens Luzern zeigt sich darin offensichtlich.

2 Fragekatalog

Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

- a) STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?

Ja. Aus Sicht des Kantons Luzern soll insbesondere der ZBT II ohne weitere Verzögerungen realisiert werden, damit die gesetzten Angebotsziele erfüllt werden können. Der Erhöhung des Verpflichtungskredites für den AS2035 um total 980 Millionen Franken, davon 300 Millionen für den ZBT II, stimmt der Kanton zu.

Der Kanton Luzern kann die Überlegungen zum Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels nachvollziehen. Die Kapazitätssteigerung im Nord-Süd-Verkehr durch den Lötschberg-Basistunnel soll genutzt werden um das Personen- und Güterverkehrsangebot grossräumig zu optimieren. So ist insbesondere zu prüfen, wie der noch fehlende Halbstundentakt im Personenverkehr am Gotthard ermöglicht werden kann.

- b) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?

Im Rahmen der Projektierung der verschiedenen Infrastrukturmassnahmen werden zusätzlich auf Programmebene Mehrkosten von gesamthaft 410 Millionen Franken ausgewiesen. Es wird nicht namentlich genannt um welche Projekte es sich handelt. Eine Anpassung des Kredits ist nicht vorgesehen, sondern es soll auf Massnahmen verzichtet werden oder die Funktionalitäten sollen reduziert werden. Dieses Vorgehen kann vom Kanton Luzern nicht gestützt werden, ohne dass bekannt ist, welche Massnahmen konkret betroffen sind. Das BAV wird gebeten, im Bericht an das Parlament die Massnahmen und die Auswirkungen aufzuzeigen und diese ins Verhältnis zu den erzielbaren Einsparungen zu setzen.

- c) STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschnitts 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?

Ja. Der Kanton Luzern nimmt zur Kenntnis, dass im Knoten Genf ein zwar aufwendigerer, dafür langfristig zweckmässiger Ausbau erfolgen soll. Beim Ausbau des Knotens Luzern erwartet der Kanton Luzern, dass ebenfalls eine langfristige Perspektive ohne Unterbrüche in der Planung und anschliessender Realisierung verfolgt wird.

- d) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?

Der STEP AS 2025 beinhaltet die Einführung des Halbstundentaktes Bern–Luzern. Die Umsetzung verzögert sich ein weiteres Mal. Die ursprüngliche Einführung war per Fahrplan 2021 angekündigt, ist gegenwärtig aber erst für den Fahrplan 2033 vorgesehen. Der Kanton Luzern erwartet nun mit Nachdruck, dass die Einführung des Halbstundentaktes Bern–Luzern baldmöglichst umgesetzt wird.

- e) ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?

Mit ZEB soll beim Güterverkehr eine Beschleunigung und den für die Verkehrsverlagerung auf der Nord-Süd-Achse notwendige Kapazitätsausbau ermöglicht werden. Die Abklärungen für zusätzliche Stabilisierungsmassnahmen auf der Nord-Süd Achse werden vom Kanton Luzern unterstützt. Zusätzlich soll auch die Güterverkehrskapazität auf den Zulaufstrecken so ausgebaut werden, dass die Zunahme des Güterverkehrs nicht zu einer Einschränkung des Regionalverkehrs führt. Vor einer Reduktion des Gesamtkredits ZEB ist aufzuzeigen, wie dieses Ziel erreicht wird.

- f) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?

Nein.

- g) Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?

Nein.

Perspektive BAHN 2050

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?

Der Kanton Luzern begrüsst, dass der Klimastrategie 2050 grösste Bedeutung zugemessen wird, und die Chancen der Bahn diesbezüglich genutzt werden sollen. Mit der zustimmenden Kenntnisnahme durch den Luzerner Kantonsrat am 21. März 2022 des [Planungsberichtes](#) über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern wurden diesbezüglich innerhalb des Kantons Luzern die Weichen gestellt. Der Bericht zeigt auf, wie der Kanton Luzern in den kommenden Jahren die Anpassung an das sich verändernde Klima anpackt und wie er den Klimaschutz mit dem Ziel «Netto null Treibhausgasemissionen bis 2050» vorantreiben will. Dabei spielt auch das Handlungsfeld Mobilität eine wichtige Rolle.

Der Kanton Luzern stimmt dem Bundesrat zu, dass eine Verkehrsverlagerung zugunsten der Bahn eine zentrale Rolle spielt und diese vor allem dort gelingen kann, wo sich die spezifischen Stärken der Bahn, nämlich die grosse Beförderungskapazität auf kleiner Fläche und der vergleichsweise geringere Energieverbrauch, nutzen lassen. Gleichzeitig regt der Kanton Luzern an, nicht nur die Verlagerungswirkung zur Bahn alleine, sondern zum gesamten flächen- und energieeffizienten öV als Zielgrösse zu berücksichtigen.

- b) Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?

Der Kanton Luzern unterstützt die Vision und Zielsetzungen der Perspektive Bahn 2050.

- c) Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?

Der Kanton Luzern unterstützt die Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen». Mit dieser Stossrichtung können die Chancen der Bahn gezielt genutzt werden, um einen Beitrag zur Klimastrategie zu leisten. Der Kanton Luzern teilt die Ansicht, dass in und zwischen den Agglomerationsräumen das grösste Verlagerungspotential besteht.

Die verworfene Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen Distanzen» würde eine zu geringe Verlagerungswirkung ergeben. Bei der verworfenen Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf langen Distanzen» würde hingegen einmal mehr der Fernverkehr priorisiert, mit der Folge, dass zusätzliche Mobilität generiert würde, währenddessen wichtige Projekte in den Agglomerationen aufgrund der beschränkten Ressourcen zeitlich verschoben werden müssten. Daher unterstützt der Kanton Luzern die Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen».

- d) Wenn nein, was schlagen Sie vor?

Keine Bemerkungen.

- e) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?

Im ländliche Raum ist der MIV das bevorzugte Verkehrsmittel. In Abstimmung zwischen der Raum- und Verkehrsplanung soll sich die weitere Siedlungsentwicklung an den öV-Korridoren ausrichten. Es ist darauf zu achten, dass auch im ländlichen Raum ein möglichst früher Umstieg auf die Bahn sichergestellt ist. Dafür benötigt es auch im ländlichen Raum ein qualitativ gutes Bahnangebot.

Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte

- a) Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?

Aufgrund der Erkenntnisse der Planungsregion Zentralschweiz in den vorbereitenden Arbeiten zu den nächsten Ausbausritten unterstützt der Kanton Luzern den Vorschlag des Bundesrates, dass das Angebotskonzept 2035 überprüft und aktualisiert werden muss.

In der Planungsregion Zentralschweiz wurde festgestellt, dass Planungen mit veralteten Annahmen erfolgten, beispielsweise zu kurzen Haltezeiten. Dieses Problem tritt bereits im aktuellen Fahrplan 2022 (Angebotskonzept mit ZEB) auf: Auf dem IR70 Zürich–Luzern und der S1 Baar–Zug–Luzern sind so kurze Haltezeiten hinterlegt, dass der Fahrplan 2022 effektiv nicht fahrbar ist. Abklärungen der SBB zu einer vorzeitigen Einführung des RE Halbstundentakts Luzern–Olten, zumindest zur Hauptverkehrszeit, zeigten, dass die im Angebotskonzept 2035 verwendeten Trassen in der Bahnhofseinfahrt Luzern kaum fahrbar sind. Zudem ist die Produktion im Knoten Luzern ungelöst.

Bei der Überprüfung des Angebotskonzeptes 2035 ist zudem die Nachfrageentwicklung zu berücksichtigen. Beispielsweise wird auf dem Abschnitt Emmenbrücke Gersag–Rotenburg Dorf die dem Angebotskonzept 2035 zu Grunde liegende Nachfrageprognose bereits seit 2016 übertroffen, was sich in sehr stark ausgelasteten Zügen äussert.

- b) Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbausritts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbausritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?

Der Kanton Luzern erachtet es als notwendig, dass für die Botschaft 2026 auch die langfristigen Grossprojekte gemäss Bundesbeschluss zum Ausbausritt 2035 Art. 1 Abs. 3 geprüft und das Vorgehen zu deren Realisierung aufgezeigt werden. Zur Prüfung soll bereits die Perspektive BAHN 2050 angewendet werden. Eine der Massnahmen des Bundesbeschlusses zum Ausbausritt 2035 Art. 1 Abs. 3 ist der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL).

Im Knoten Luzern ist das Angebotskonzept 2035 nach aktuellem Kenntnisstand nicht produzierbar. Die Kapazitätsgrenze der nur zweigleisigen Zufahrt zum Kopfbahnhof ist erreicht, womit keine weiteren Angebotsentwicklungen möglich sind. Der Handlungsbedarf im Knoten Luzern ist daher unbestritten, weshalb die Realisierung des DBL in der Botschaft 2026 aufgenommen werden soll. Damit kann auch nach dem Auflageprojekt eine lückenlose Planung respektive Realisierung erfolgen.

Der DBL erfüllt mit dem erst damit möglichen Ausbau des Regionalverkehrs die Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050, welche die Verkehrsverlagerung auf die Bahn und "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" insbesondere in der Agglomeration fordert. Deshalb stützen sich auch alle übergeordneten Strategien und Massnahmen auf das Projekt DBL ab. Die Planungsarbeiten schreiten zügig voran, das Vorprojekt wird Ende 2022 vorliegen.

Die Hauptarbeiten für den DBL sind unterirdische Tunnelbauten ohne grosse Auswirkungen auf den bestehenden Bahnbetrieb. Ein Baustart ist daher 2030 möglich, ohne dass das Schienennetz durch eine zusätzliche Baustelle belastet würde.

Das Gesamtprojekt Durchgangsbahnhof Luzern umfasst neben dem Kernprojekt (Dreilindentunnel, Tiefbahnhof & Neustadttunnel) weitere flankierende Massnahmen wie Abstellanlagen, Bahnhofs- und Streckenausbauten. Zudem kann der DBL mit einem Abzweiger nach Verkehrshaus-Küssnacht ergänzt werden. In den vorbereitenden Arbeiten der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) zeigte sich, dass unabhängig der konkreten Fahrplanvarianten der DBL und die Abstellanlage Dierikon als Kernele-

mente zwingend umgesetzt werden müssen. Die weiteren Elemente sind hingegen abhängig von konkreten Fahrplankonstellationen. Als erste Etappe sollen deshalb mindestens der Durchgangsbahnhof (Dreilindentunnel, Tiefbahnhof & Neustadtunnel) und die Abstellanlage in Dierikon in die Botschaft 2026 aufgenommen werden. Weitere Elemente können für die Botschaft 2030 geprüft werden, da sie abhängig eines konkreten Fahrplankonzepts sind und kürzere Realisierungszeiten als das Kernprojekt haben. Die im Herbst 2022 startenden Untersuchungen im Auftrag des Bundesamts für Verkehr BAV für die optimale Realisierungsabfolge werden genauere Erkenntnisse liefern.

Der Kanton Luzern unterstützt daher, dass für die Botschaft 2026 die langfristigen Grossprojekte gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 Art. 1 Abs. 3 geprüft werden, unter Berücksichtigung der Perspektive Bahn 2050. Das Vorgehen zu deren Realisierung soll aufgezeigt werden. Zudem beantragt der Kanton Luzern, dass die Realisierung und Finanzierung des Durchgangsbahnhofs Luzern in die Botschaft 2026 aufgenommen wird.

- c) Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschriffs (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?

Der Kanton Luzern unterstützt das Vorgehen, dass für die Botschaft 2030 ein umfassender Planungsprozess durchgeführt wird. Zwischen Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr bestehen zahlreiche Abhängigkeiten. Eine optimale Planung der Angebote und die Abstimmung der dafür benötigten Infrastruktur ist nur mit einer langfristigen, schweizweiten Planung möglich.

- d) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte?

Die im Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 in Art. 1 Abs. 3 genannten Grossprojekte können alle aufgrund ihrer Grösse kaum in einem einzigen Ausbauschritt finanziert werden, auch wenn deren Realisierung baulich nicht etappiert werden kann. Deshalb regt der Kanton Luzern an, in den nächsten Ausbauschritten die Realisierung der Grossprojekte dadurch zu ermöglichen, dass deren Finanzierung auch über mehrere Botschaften vorgenommen werden kann. Zwar wird dadurch ein Teil des Inhalts der jeweils nachfolgenden Botschaft bereits vorweggenommen, dafür erhöht sich die Planungssicherheit für alle Beteiligten markant. Weiter sind damit zweckmässige Realisierungsabfolgen mit nahtlosen Bauarbeiten möglich, was erwiesenermassen die Erstellungskosten von Infrastrukturen deutlich senkt.

Zeitliche Übersicht über die Schlüsselprojekte in der Zentralschweiz

Nachfolgende Abbildung zeigt, wie die Schlüsselprojekte ZBT II und DBL über mehrere Ausbauschritte finanziert und realisiert werden sollen. Der ZBT II ist über den AS 2035 finanziert. Für die Planung des DBL wurden bereits im AS 2025 Mittel eingestellt. Mit dem AS 2025 wurde zudem die Doppelspureinfahrt der zb im Bahnhof Luzern realisiert, welche die Gleise der Normalspur und Schmalspur entflechtet. Die Doppelspureinfahrt wurde aufwärtskompatibel zum DBL geplant und ist eine wichtige Vorbereitung, damit der DBL gebaut werden kann.

Für die Realisierung des DBL beantragt der Kanton Luzern die Aufnahme des Kernelementes Durchgangsbahnhof und der Abstellanlage in Dierikon als «ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)» in die Botschaft 2026. Flankierende Massnahmen zum DBL, beispielsweise Ausbauten der Bahnhöfe Ebikon, Emmenbrücke, Sursee und Doppelspurausbauten, sollen als «zweite

Etappen» für die Botschaft 2030 geprüft werden. Die im Herbst 2022 startenden Untersuchungen für die optimale Realisierungsabfolge werden genauere Erkenntnisse zu diesen Massnahmen und deren Umsetzungszeitpunkt liefern.

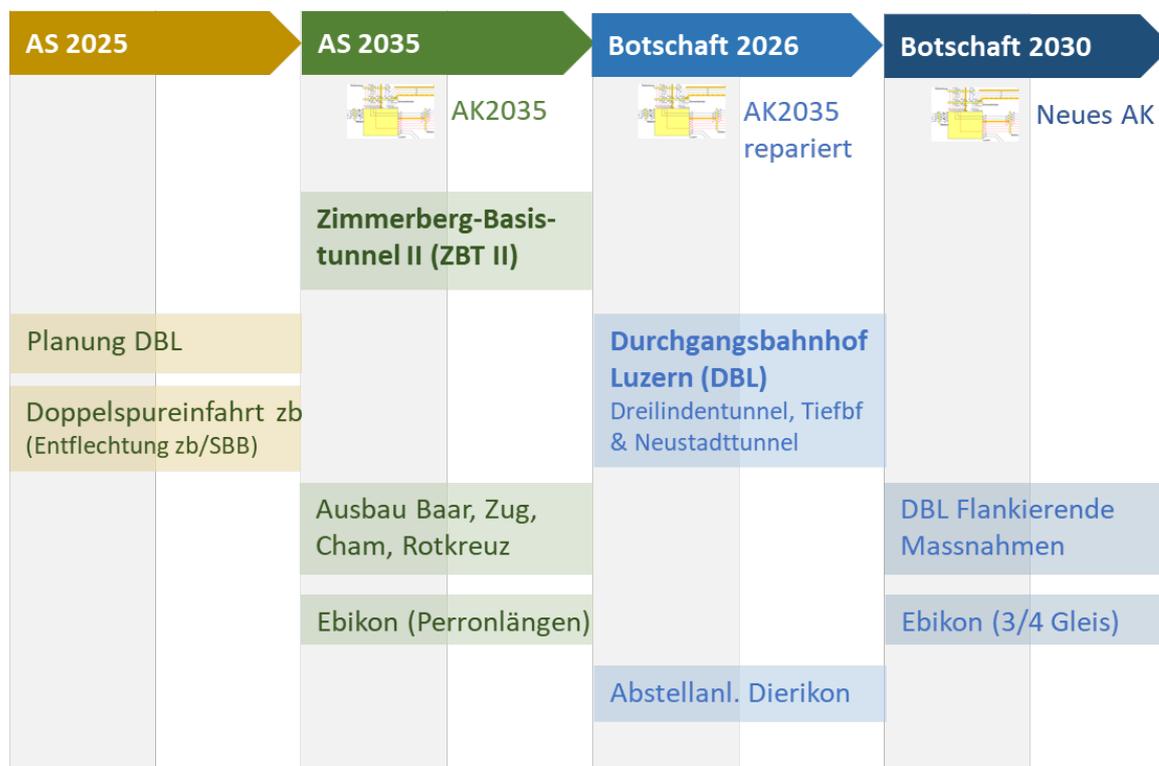


Abb. 1: Finanzierung der Schlüsselprojekte ZBT II und DBL über mehrere Ausbauschritte

Weitere Bemerkungen

a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.

3 Antrag «Aufnahme Realisierung Durchgangsbahnhof Luzern in der Botschaft 2026»

Der Kanton beantragt auf folgenden Gründen die Aufnahme der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern in der Botschaft 2026:

- Der Durchgangsbahnhof ist eine Massnahme gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 Art. 1 Abs. 3.
- Die Kapazität des Knotens Luzern ist erschöpft, der Handlungsbedarf ist unbestritten.
- Das Angebotskonzept 2035 ist im Knoten Luzern ohne Ausbauten nicht produzierbar, der Reparaturbedarf ist vorhanden.
- Der Durchgangsbahnhof Luzern ist Voraussetzung zur Erfüllung der Zielsetzungen der Perspektive Bahn 2050.
- Die Planungen zum Durchgangsbahnhof Luzern laufen. Für eine optimale Nutzung der Ressourcen soll ein unterbruchsfreier Übergang vom Auflageprojekt in die Realisierung angestrebt werden.

- Die Hauptarbeiten sind unterirdische Tunnelbauten, welche ohne massgebende Beeinträchtigung des Schienennetzes – und damit unabhängig anderer Infrastrukturausbauten – ausgeführt werden können.
- Der Durchgangsbahnhof Luzern ist Bestandteil der zentralen Planungsinstrumente des Kantons und ist beispielsweise im Agglomerationsprogramm Luzern, im kantonalen Richtplan – die beide vom Bund genehmigt werden – enthalten. Diese grundlegende Verkehrsinfrastruktur ist in unterschiedlicher Weise mit den verkehrspolitischen Zielen des Kantons Luzern verknüpft und die Realisierung wird mit höchster Priorität verfolgt.

Wir bedanken uns für Ihre bisher geleisteten Arbeiten und die Berücksichtigung des oben formulierten Antrages in der Weiterbearbeitung.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat