

Luzern, 28. Oktober 2025

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 557**

Nummer: A 557
Protokoll-Nr.: 1160
Eröffnet: 20.10.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Roos Guido und Mit. über das Gutachten der ETH und dessen Auswirkungen auf den geplanten Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die Ergebnisse des ETH-Gutachtens von Prof. Weidmann?

Die ETH hat am 9. Oktober 2025 den [Bericht Verkehr '45](#) veröffentlicht.

Das Gutachten priorisiert die beiden Zentralschweizer Schlüsselprojekte in der Bahninfrastruktur – den Vollausbau des Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) und den Zimmerberg Basis-tunnel 2 (ZBT 2) – sowohl für die Finanzierungsvariante 14 Mia. Franken als auch 24 Mia. Franken Investitionskosten als hoch. Dieses Ergebnis erachtet unser Rat als sehr erfreulich. Das Gutachten bestätigt die aus unserer Sicht hohe Notwendigkeit eines Ausbaus des Knotens Luzern.

Das Gutachten bestätigt auch den hohen Gesamtnutzen des DBL für das schweizerische Bahnnetz, für die Redundanzen im Netz und den Umstand, dass das Wachstum in der Zentralschweiz ohne Ausbau der Bahnkapazitäten nicht bewältigbar scheint. Im Weiteren bestätigt das Gutachten, dass die Dringlichkeit für einen raschen Ausbau der Bahninfrastruktur sehr hoch ist und die Zentralschweiz heute mit einem der letzten Kopfbahnhöfe der Schweiz auf dem Abstellgleis steht.

Der Bahnhof Luzern ist der drittgrösste Bahnhof der Schweiz – nach Zürich und Bern – mit Passagierfrequenzen von rund 100'000 Reisenden pro Tag. Der DBL beseitigt mehrere Probleme im heutigen Bahnhof Luzern und auf seinen Zufahrtslinien bei den zu kurzen Perronanlagen und dem knappen Platz zum Umsteigen, im Bereich Gütsch und entlang der Einspurstrecke am Rotsee. Der Vollausbau bewältigt – zusammen mit dem Bypass Luzern – das gemäss BfS erwartete grosse Wachstum für den Kanton Luzern bis 2055. Die damit erwartete Mobilität ist nur mit den beiden Projekten DBL und Bypass Luzern auf der Schiene und der Strasse bewältigbar, weshalb sich unser Rat auch für Umsetzung der beiden Projekte konsequent einsetzt. Ein zeitgemässer Bahnhof legt auch die Basis für die weitere Entwicklung der Kantonshauptstadt an bester Lage und der Zentralschweiz als attraktiver Wirtschafts-, Lebens-, Tourismusstandort. Ohne DBL läuft der Bahnhof Luzern Gefahr, weiter zu veralten und künftig von noch weniger internationalen Verbindungen berücksichtigt zu werden.

Genau zu prüfen sind die Auswirkungen der Vereinfachungen bzw. Reduktionen auf den Achsen Luzern-Bern/-Olten und Luzern-Baar. Der bereits beschlossene und im Genehmigungsverfahren befindende Bypass Luzern war nicht Teil der Untersuchung.

Zu Frage 2: Welche Bedeutung hat aus Sicht des Regierungsrats das ETH-Gutachten von Prof. Weidman?

Das ETH-Gutachten von Prof. Weidman dient als Grundlage für die weiteren Arbeiten. Der Bundesrat hat angekündigt auf der Basis des Gutachtens den nächsten STEP-Ausbauschritt für Bahn und Strasse sowie das Programm Agglomerationsverkehr festzulegen und damit zu entscheiden, welche Infrastrukturprojekte in den kommenden 20 Jahren bis im Jahr 2045 prioritär zu verwirklichen sind. Unser Rat geht daher davon aus, dass das ETH-Gutachten für den nächsten Ausbauschritt 2027 von wesentlicher Bedeutung ist und als fachliche Grundlage für die weiteren Entscheide des Bundesrates und des Bundesparlamentes dient.

Zu Frage 3: Welche sind aktuell die grössten Risiken für die Realisierung des DBL – und wie begegnet der Regierungsrat diesen Risiken?

Basierend auf dem Gutachten der ETH (vgl. Frage 1 und 2) beurteilt unser Rat die Ausgangslage als gut, dass der ZBT 2 und der Vollausbau des DBL im nächsten Ausbauschritt 2027 enthalten sind. Unser Rat erwartet vom Bundesrat, dass der DBL-Vollausbau bereits Teil der Vernehmlassungsvorlage zum nächsten Bahninfrastrukturausbauschritt ist.

Letztlich entscheidet das Bundesparlament über die Finanzierung des nächsten Ausbauschritts, voraussichtlich 2027. Unser Rat setzt sich auch weiterhin intensiv dafür ein, dass mit dieser guten Ausgangslage die Realisierung des DBL-Vollaubaues mit dem nächsten Bahninfrastrukturausbauschritt vom Parlament finanziert wird. Die Geschlossenheit der gesamten Zentralschweiz auf nationaler und regionaler Ebene ist dazu zentral.

Es ist zudem bedeutend, dass Luzern als Standortregion mit den regionalen Projekten bereit ist, ihre Anforderungen ins Bau- und Auflageprojekt DBL einzubringen. Im Rahmen des [Masterplans zum Raum Bahnhof Luzern](#) von Stadt und Kanton Luzern werden diese Anforderungen an den Bahnhofraum und das Gesamtverkehrssystem für den Bauzustand und nach der Inbetriebnahme gemeinsam erarbeitet und definiert. Der Bahnhofraum als moderne Mobilitätsdrehscheibe muss für alle Verkehrsteilnehmende und -arten (MIV, Bus, Velo, Fuss usw.) optimal funktionieren.

Zu Frage 4: Was wird nun der Regierungsrat unternehmen, um für den DBL in den eidg. Räten die erforderlichen Mehrheiten zu finden?

Vgl. Antwort auf Frage 3.

Unser Rat setzt sich aktuell beispielsweise für die laufende Standesinitiative der drei Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden ein (Standesinitiativen 24.322, 24.329 und 24.330). Sie fordert den DBL als Gesamtprojekt im nächsten Ausbauschnitt und im November 2025 in der ständerätlichen Kommission behandelt wird.

Unser Rat unterstützt zudem die ständerätliche Motion KVF-S 25.3953 «Alimentierung und Liquidität Bahninfrastrukturfonds sicherstellen», in welcher die Motionärin Massnahmen fordert, um die finanziellen Mittel des Bahninfrastrukturfonds für Bahnausbauten langfristig zu stabilisieren.

Darüber hinaus arbeitet unser Rat eng mit den Luzerner und allen Zentralschweizer Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentarier zusammen und bedient diese laufend mit den nötigen Informationen.

Zu Frage 5: Wenn der DBL gemäss dem ETH-Gutachten zeitnah realisiert werden kann: welchen Handlungsbedarf wird sich für das S-Bahn-System Luzern bzw. Zentralschweiz ergeben, damit alle Regionen vollumfänglich von der Jahrhundert-Infrastruktur DBL profitieren können?

Das S-Bahn-System der Zentralschweiz kann mit Realisierung des DBL auf allen Achsen, die nach Luzern führen, ausgebaut werden. Die Region profitiert von einem S-Bahn-System mit mindestens einem Viertelstundentakt. Zudem wird die Zentralschweiz stärker ins nationale und internationale Fernverkehrsnetz integriert und erhält häufigere und schnellere Verbindungen in die nationalen Zentren. Für einen maximalen Nutzen des DBL für die Regionen sind zusätzliche Infrastrukturen auf den Zulaufstrecken notwendig. Diese haben eine hohe Abhängigkeit zum zukünftigen Angebot, das zum heutigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt ist und vom nationalen Angebotskonzept abhängt.