

## **KANTONSRATSPROTOKOLL**

Sitzung vom 18. Juni 2024  
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

### **A 76 Anfrage Roos Guido und Mit. über den gegenseitigen Nutzen der beiden Projekte Durchgangsbahnhof Luzern und Bypass Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Guido Roos ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Guido Roos: Mit weiten Teilen der Antwort bin ich zufrieden. Die aktuelle Situation des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) und des Bypasses Luzern werden gut beschrieben. Die Antwort zeigt zudem auf, wie die beiden Grossprojekte sowohl für den öffentlichen Verkehr (öV) wie auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von Nutzen sein werden. Der DBL wird den Modalsplit zugunsten des öV verändern und zugleich einen Beitrag dazu leisten, dass der Verkehrsfluss für den MIV auf dem Strassennetz flüssiger wird. Auf der anderen Seite wird der Bypass ermöglichen, dass auf den Kantonsstrassen vermehrt Busspuren realisiert werden können. Das wird die Verlässlichkeit des öV in der Agglomeration Luzern erhöhen. Die Antwort zeigt auf, dass für Luzern und die Zentralschweiz beide Grossprojekte erforderlich sind. Oder anders ausgedrückt: Wenn eines der beiden oder beide Grossprojekte nicht realisiert werden, wird Luzern national verkehrsmässig schleichend abgehängt. Die Bauphasen beider Projekte sind lang, man geht von einer parallelen Bauzeit von ungefähr zehn Jahren aus. Das wird anspruchsvoll. Die damit verbundenen Einschränkungen werden zu negativen Emotionen und teilweise zu Abwehrhaltungen führen. Wie kann man damit umgehen, allenfalls sogar präventiv? Eine entsprechende und frühzeitige Kommunikation wird sicher entscheidend sein. Mit der Sonderschau DBL an der diesjährigen Luga hat der Kanton einen sauberen Start hingelegt. Mit den Antworten zu den Fragen 4 und 5 bin ich nur teilweise zufrieden. Natürlich ist es aktuell noch anspruchsvoll, genau zu umschreiben, welche Massnahmen erforderlich sein werden, damit der DBL und der Bypass ihr Potenzial zugunsten der gesamten Luzerner Bevölkerung und der Wirtschaft entfalten können. Aber wir müssen uns frühzeitig Gedanken machen, welche Massnahmen im gesamten Kanton realisiert werden müssen, damit alle Regionen von diesen Grossprojekten profitieren können und damit ihren wichtigsten Standortfaktor, die Verkehrserschliessung, stärken können. Dazu ist eine vertiefte, gesamtheitliche Planung notwendig. Dabei wird der Perimeter aus dem Agglomerationsprogramm nicht reichen. In diesem Sinn werden wir die weitere Entwicklung beobachten und behalten uns vor, die soeben beschriebene vertiefte Planung mit einem weiteren Vorstoss einzufordern. Zwischenzeitlich bitten wir alle Akteure, das Ihrige dazu beizutragen, damit wir schlussendlich das Potenzial des DBL und des Bypasses maximal nutzen können.

Martin Birrer: Die Antwort der Regierung bestärkt die Haltung der FDP-Fraktion. Der DBL und der Bypass sind Jahrhundertprojekte des Bundes und für den Kanton Luzern wegweisend und zwingend. Die Projekte sind keine Zwillinge, aber nahe Verwandte. Während der DBL für Stadt und Land eine wichtige öV-Massnahme darstellt, ist der Bypass eine Erweiterung auf der Strasse und wird eine grosse Entlastung bringen. Wir sind uns aber sicher, dass der DBL und der Bypass nicht verheiratet sind, denn Verheiratete können sich bekanntlich trennen. Der DBL und der Bypass können das nicht. Es braucht zwingend beide. Wir brauchen diese Lösung, um unsere Verkehrsprobleme auf der Strasse und auch auf der Schiene zu lösen. Das Volk, unser Rat und der Regierungsrat müssen voll und ganz hinter beiden Projekten stehen, denn nur so bleibt der Druck gross, damit der DBL und der Bypass realisiert werden.

Gianluca Pardini: Die vorliegende Antwort macht nochmals klar, dass es sich bei den beiden Projekten um Generationenprojekte handelt, die gemäss dem Regierungsrat unterschiedliche Rollen erhalten. Ich glaube aber nicht, dass wir die nötige Vorstellungskraft haben, welche Auswirkungen die Bauarbeiten auf den Verkehr haben werden, insbesondere für die Stadt Luzern und die Agglomerationsgemeinden, wenn einst während der Bauzeit von fast drei Jahren 100 000 zusätzliche Autos durch die Innenstadt von Luzern umgeleitet werden und der Bahnhof zu einem wahrscheinlich ähnlichen Zeitpunkt einem Meteoritenkrater gleichen wird. Für die SP-Fraktion ist es nach wie vor unverständlich, weshalb immer noch auf das falsche Pferd gesetzt wird und man leider immer noch die allgemeine Auffassung vertritt, dass der Verkehr mit dem Ausbau des Strassenverkehrsnetzes wirklich reduziert werden kann, und das mit einem Autobahnprojekt, dem ein Konzept aus dem letzten Jahrhundert zugrunde liegt und das nachweislich keine grosse Verkehrsentslastung bringen wird. Die Antworten zu den Fragen über die flankierenden Massnahmen fallen leider recht mager aus, wahrscheinlich weil vielleicht klar ist, dass die erhoffte Entlastungswirkung zu klein sein wird oder weil Teilprojekte wie die Spange Nord weggefallen sind. Um die öV-Massnahmen durch Umwidmungen für Fahrstreifen zu realisieren, wird der Platz wohl nicht reichen. Aber gerade zahlreiche öV-Massnahmen sind während des Baues des DBL mehr als nötig. Wir müssten unseren öV noch einiges fitter machen für dieses Projekt, deshalb kann ich mich dem Optimismus von Guido Roos nicht anschliessen. Zum heutigen Zeitpunkt ist keine öV-Lethargie angesagt. Wenn wir nicht schon heute auf die richtigen Lösungen setzen, so ist es sehr wahrscheinlich, dass wir geradewegs auf den vom Kanton selbst produzierten Verkehrskollaps zusteuern. Der DBL ist auch für uns ein Schlüsselprojekt, und wenn es nach uns geht, sollte es auch bei diesem einen Projekt bleiben. Er ist ein Projekt, das verhindert, dass der Kanton Luzern noch weiter vom Bahnnetz und vor allem vom Fernbahnnetz abgehängt wird und das dabei hilft, das regionale öV-Netz zu entlasten, das für den Wohn- und Wirtschaftsstandort in Zukunft und tatsächlich höchste Priorität haben sollte.

Korintha Bärtsch: Die Unterstützung für den DBL ist notwendiger denn je. So hiess es doch gerade letzte Woche wieder in den Medien, dass es doch bessere und vor allem günstigere Lösungen als den DBL gäbe. Die Grüne Fraktion steht klar für den DBL ein. Die Anfrage ist aus einer überparteilichen Gruppe entstanden, um zu erfahren, welche flankierenden Massnahmen notwendig sind und was es sonst noch braucht, damit sich die beiden Projekte nicht in die Quere kommen, sondern gegenseitig beflügeln können. Laut Duden gibt es schwache und starke Verben. Bei dieser Anfrage hätten wir uns stärkere Verben gewünscht. So heisst es, der Bypass ermögliche flankierende Massnahmen, oder mit dem Bau des Bypasses würden flankierende Massnahmen unterstützt. Für uns ist es klar, dass beim Bau des Bypasses flankierende Massnahmen zwingend sind. Wir haben gesehen, was beim Rontalzubringer geschehen ist, als die flankierenden Massnahmen jahrelang nicht umgesetzt

wurden. Die Kapazitätssteigerung hat sich fortgepflanzt, und der Bus ist immer im Stau gestanden. Der Konflikt der beiden Projekte besteht darin, dass beide eine massive Kapazitätssteigerung auf der Strasse und auf der Schiene ermöglichen. Heute ist die Nachfrage auf der Strasse grösser als auf der Schiene. Wir müssen die Bevölkerung also zuerst dazu motivieren, dass sie die Kapazitätssteigerung auf der Schiene wahrnimmt. Wir müssen die Personen, die heute auf der Strasse unterwegs sind, dazu motivieren, auf die Schiene zu wechseln. Nur wenn mehr Menschen auf die Schiene wechseln, hat der DBL ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis. Deshalb sind die flankierenden Massnahmen so wichtig. Es braucht von Beginn weg eine durchgehende Busspur von Ebikon bis nach Kriens. Deshalb brauchen wir – so steht es übrigens auch im öV-Bericht und im Sachplan Verkehr – Push-Massnahmen, eine Parkraumbewirtschaftung sowie ein Mobilitäts- und Verkehrsmanagement. Ich bitte den Regierungsrat, diese Massnahmen bei den nächsten Diskussionen klar zu benennen, ich glaube, dass diese sogar mehrheitsfähig sein werden.

Martin Waldis: Die Anfrage ist sehr wichtig, haben wir doch ein immer grösseres Bevölkerungswachstum, mitunter auch durch die Zuwanderung, und alle benötigen immer mehr Ressourcen, Infrastrukturen usw. Selten wohnt jemand am gleichen Ort, an dem er arbeitet. Ich habe früher fünf Meter von meinem Zuhause entfernt gearbeitet, heute muss ich auch mit dem Auto zur Arbeit fahren. Zudem arbeite ich auch als Monteur und bin deshalb viel mit dem Auto und dem Anhänger unterwegs. Korintha Bärtsch soll mir doch bitte erklären, wie ich mit diesem ganzen Gefährt den Zug nehmen soll. Die Planung des Bypasses und des DBL muss gleichzeitig erfolgen. Die Planung des Bypasses ist bereits weit fortgeschritten, was auch der entsprechenden Internetseite entnommen werden kann. Die SVP-Fraktion begrüsst es, dass die Planung bereits so weit fortgeschritten ist und das Projekt gemäss vorliegendem Zeitplan umgesetzt wird. öV, MIV und Langsamverkehr sollen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Ich bin auch dafür, dass man wenn möglich den öV benutzen soll und diesen attraktiv macht. Ein Grossteil kann den öV aber nicht in diesem Sinn nutzen. Ich möchte einmal sehen, wie diese öffentlichen Verkehrsmittel aussehen müssten, wenn alle Strassenbenutzer den öV nutzen würden. Wir könnten eine solche Infrastruktur gar nicht zur Verfügung stellen. Mein Fazit lautet, dass man wieder dort arbeiten können sollte, wo man wohnt, dann muss man sich auch nicht so weit bewegen. Die hängigen Einsprachen sind übrigens nicht hilfreich dabei, damit es mit den Projekten vorwärtsgeht.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Ich freue mich, dass wir heute über den DBL sprechen können. Meine Regierungsratskolleginnen und -kollegen sind froh, wenn ich zwischendurch nicht über den DBL spreche. Wir brauchen beide Projekte, Bypass und DBL. Wir brauchen Strasse und Schiene, denn in der Agglomeration Luzern finden rund 60 Prozent des öV auf der Strasse statt. Damit wir Busspuren und Busbevorzugungen realisieren können, brauchen wir den Bypass. Der Bypass ist unser Entlastungsprojekt auf der Strasse. Einerseits wird der europäische Durchgangsverkehr der Nord-Süd-Achse durch den Bypass fliessen. Die heutige Autobahn wird quasi zur Stadtautobahn, auf der die von der Landschaft herkommenden Busse Platz haben und es auch sonst Platz gibt und auch die Resilienz gestärkt wird. Wenn es heute in einem der beiden Autobahntunnels zu einem Unfall kommt, liegen sowohl der öffentliche als auch der private Verkehr in der ganzen Agglomeration lahm. Das Projekt Bypass ist beschlossen, das Geld ist vorhanden und liegt beim Bund bereit. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat seine Zustimmung gegeben. Die Gerichte klären nun noch, ob die Bewilligung im Detail korrekt ist. Beim DBL befinden wir uns in einer anderen Situation. Hier stehen wir mit der ganzen Schweiz im Wettbewerb um die verschiedenen Bahninfrastrukturprojekte. Diese Frage

wird uns bis 2026/2027 noch weiter beschäftigen. Ich kann Ihnen versichern, dass wir alles dafür tun, aber das wird nicht einfach. Es gibt immer wieder Störaktionen. Einerseits soll der nationale Bahninfrastrukturfonds (BIF) auf nationaler Stufe für andere Themen geplündert werden, und andererseits sind die Anliegen der Kantone viel grösser als die vorhandenen Mittel. Der DBL ist aber der Befreiungsschlag für den öV, damit wir einen Viertelstundentakt ermöglichen und mehr Verlagerungseffekte erzielen können. Der «Basler Zeitung» war kürzlich zu entnehmen: «Die Luzerner machen es besser als die Basler.» Ich glaube aber, dass wir noch einen weiten Weg vor uns haben und in Konkurrenz mit Regionen aus der ganzen Schweiz stehen. Die Bauzeit stellt uns vor eine Herausforderung. Wir befinden uns aber jetzt schon in der Vorbereitung, um die Planung für die Bauzeit voranzutreiben. Dazu gehört auch die gemeinsame Planung des neuen Bahnhofplatzes mit der Stadt Luzern, LuzernPlus und dem Verkehrsverbund Luzern. Ziel ist ja, dass viel mehr Menschen mit dem Zug anreisen werden. Heute spricht man von 100 000 Personen, in Zukunft gar von 200 000 Personen. Diese Personen müssen den Bahnhof verlassen, um auf den Bus, das Auto, das Trottinett oder das Velo umzusteigen oder zu Fuss weiterzugehen. Das bedingt eine grössere Neukonzipierung des Bahnhofplatzes. Mit der Ausstellung an der diesjährigen Luga haben wir einen wichtigen Schritt getan, um die Öffentlichkeit zu informieren. Zudem wurden vom «Komitee Durchgangsbahnhof Luzern» zahlreiche Unterschriften für die Petition «Genug gewartet! Durchgangsbahnhof Luzern jetzt!» gesammelt. Wir sind also unterwegs, haben aber noch einen langen Weg vor uns. Das Bauprojekt für den Dreilindentunnel und den Tiefbahnhof soll nach den Sommerferien vom Bundesamt für Verkehr freigegeben werden, damit es weitergeht. Entscheidend für das Projekt 2026/2027 wird aber die Botschaft des National- und Ständerates sein. Wir brauchen den DBL dringend. Gemeinsam müssen wir alles dafür tun, denn die Erreichbarkeit und die Standortqualität unseres Kantons hängen wesentlich von diesen beiden Projekten ab. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung.