

Luzern, 8. September 2023

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 1066**

Nummer: A 1066
Protokoll-Nr.: 923
Eröffnet: 20.03.2023 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Zehnder Ferdinand und Mit. über welche Folgen hat eine allfällige Etappierung des Durchgangsbahnhofes für die Luzerner Wirtschaft?

Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) besteht aus den drei Teilen unterirdischer Bahnhof, Dreilindentunnel und Neustadttunnel. Mit einer Realisierungsabfolge, wofür das Bundesamt für Verkehr (BAV) Ende 2022 eine Studie ausgelöst hat, prüft die SBB eine sinnvolle bauliche Etappierung des Grossprojekts. Der DBL muss als Gesamtprojekt weiter geplant, finanziert und realisiert werden – eine Aufteilung in einzelne Teilprojekte kommt nicht in Frage. Für dieses Ziel wird sich unser Rat weiterhin mit aller Kraft einsetzen. Dies gilt umso mehr, als eine Aufteilung in Teilprojekte erhebliche und nicht akzeptable Nachteile auch für die Wirtschaft zur Folge hätte:

- Eine Etappierung führt zu Mehrbelastungen mit Emissionen und zu längerdauernden Einschränkungen und Behinderungen durch Baustellen.
- Sie beschränkt wegen fehlenden Durchbindungen angestrebte Angebotsausbauten im Regionalverkehr und eine deutlich bessere Anbindung Luzerns und der Zentralschweiz an nationale und internationale Bahnverbindungen.
- Sie benachteiligt das Bahnangebot in der Zentralschweiz und damit deren Erreichbarkeit im nationalen Vergleich in unverantwortbarer Weise.
- Die wachsende Mobilitätsnachfrage kann nicht aufgefangen werden, zumal der öffentliche Verkehr ohne DBL zu wenig attraktiv sein wird, um grosse Nachfrageverlagerungen übernehmen zu können.
- Damit verbunden die Mobilitäts- und Klimaziele des Bundes wie auch des Kantons zu spät erreicht.
- Bei Störungen im Bahnverkehr fehlen Ausweichmöglichkeiten.
- Eine Etappierung führt zu deutlich höheren Gesamtkosten.

Die unmissverständliche Forderung unseres Rates beruht darauf, dass die Projektierung des DBL als Ganzes bereits 2013 mit der Botschaft zum Ausbausritt 2025 ausdrücklich festgehalten wurde. Zudem wurde der DBL im Jahr 2019 im Bundesbeschluss zur Botschaft 2035¹ erneut vom eidgenössischen Parlament bestätigt und dessen Projektierung (inkl. Bau- und Auflageprojekt) nochmals beschlossen und finanziert. Der Bundesrat hat mehrfach bekräftigt

¹ Schweizerische Eidgenossenschaft. (2019). Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur. Beschlossen durch die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft. [AS 2019 3747 - Bundesbeschluss über den Ausbausritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur \(admin.ch\)](#)

(u.a. Interpellation 22.4421²), dass mit Vorliegen der Ergebnisse zur Realisierungsabfolge Ende Herbst 2023 der *«Auftrag für das Bau- und Auflageprojekt für die weitere Projektierung des Durchgangsbahnhofs erteilt wird»*.

Zu Frage 1: Welche allgemeinen Auswirkungen hat eine allfällige Etappierung dieses Generationenprojekts für die Erreichbarkeit von Luzern?

Die Erreichbarkeit von Luzern mit der Bahn fällt bereits heute hinter andere Schweizer Städte zurück. Luzern-Bern wird heute nur stündlich bedient. Nach Abschluss der Bauarbeiten im Knoten Bern ist zwar der Halbstundentakt Luzern-Bern vorgesehen, aber dafür würde Luzern-Basel nur noch stündlich gefahren. Dies wäre die einzige Fernverkehrslinie in der Schweiz, wo nur ein Stundentakt gilt. Auch die internationale Erreichbarkeit von Luzern leidet, so entfällt auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 eine Zugverbindung Frankfurt-Luzern-Milano. Ohne zusätzliche Trassen in Richtung Norden und Süden wird die Führung von internationalen Zügen über Luzern schwierig sein und bleiben. In Richtung Zürich besteht zwar ein Halbstundentakt, Kapazitätsengpässe sind allerdings absehbar. Zudem ist der Knoten Luzern störungsanfällig und die Erreichbarkeit während Bauarbeiten stark eingeschränkt, da nur eine Zufahrtsachse zur Verfügung steht.

Eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit von Luzern ist nur mit baulichen Massnahmen und zwar nur mit der Realisierung des gesamten Projekts DBL möglich. Denn erst dadurch können häufigere, schnellere und direktere Verbindungen eingeführt werden.

Zu Frage 2: Welche bereits heute in Angriff genommenen Ergänzungsprojekte beziehungsweise Schnittstellen werden durch eine Etappierung beeinflusst beziehungsweise ad acta gelegt?

Im Rahmen der DBL-Knotenorganisation und in verschiedenen Projektgruppen werden verschiedene Ergänzungsprojekte vorangetrieben. Dazu gehören u.a. Planungen im Zusammenhang mit dem Bahnhofplatz, namentlich etwa die Busführung während des Baus und nach Inbetriebnahme des DBL, die Verkehrsführungen rund um das Zentrum sowohl für den motorisierten Individualverkehr wie auch für den öffentlichen Verkehr (öV) sowie die Ausgestaltung der öV-Angebote. Eine Etappierung würde diese Planungen beeinflussen, wäre doch von längeren Bauphasen auszugehen und müssten die Verkehrsführungen und das öV-Angebot auf die Projektschritte abgestimmt.

Zu Frage 3: Wie gedenken der Bund, das BAV, die SBB, der Kanton und die Stadt Luzern als Knotenorganisation die ausgewiesenen, erwarteten Mobilitätsanforderungen 2040 (plus 40 % im Schienenverkehr und auf den Knoten Luzern bezogen) trotzdem zu bewältigen?

Der DBL und ein entsprechend ausgebautes Bahnangebot sind in allen übergeordneten Planungsinstrumenten bei Bund (u.a. Sachplan Infrastruktur Schiene, Langfristperspektiven),

² Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). (2022). Ist die Planung des Durchgangsbahnhofs Luzern auf Kurs? Interpellation 22.4421. Eingereicht von Michael Töngi. [22.4421 | Ist die Planung des Durchgangsbahnhofs Luzern auf Kurs? | Geschäft | Das Schweizer Parlament](#)

Kanton (Richtplan, Agglomerationsprogramm, Bus 2040 usw.), Region (Gesamtverkehrskonzepte u.ä.) und Gemeinden als Element enthalten. Die erwarteten langfristigen Mobilitätsanforderungen, namentlich ein 40 %-iges Nachfragewachstum im Bahnknoten Luzern, können nicht ohne DBL umgesetzt werden. Das Nachfragewachstum liesse sich – ohne allerdings einen Beitrag zur Verlagerung vom MIV zum öV zu leisten – nur zu einem Teil über das Busnetz auffangen.

Zu Frage 4: Wie schätzt der Kanton den Schaden in Bezug auf die Nachhaltigkeit und die verpasste Chance zur Verlagerung der Mobilität auf den öV ein?

Der Busverkehr auf der Strasse könnte ohne DBL nur einen Teil des Mehrverkehrs übernehmen. Die Verlagerungswirkung vom MIV auf den öV würde sich daher deutlich verschlechtern. Das Verkehrsproblem würde sich dadurch spürbar akzentuieren und eine nachhaltige Wirkung bei der Verlagerung entsprechend ausbleiben.

Zu Frage 5: Wie wird das in Auftrag gegebene Tourismusleitbild bereits vor Veröffentlichung angepasst? Denn darin wird der DBL, wie in allen strategischen Papieren in der Zentralschweiz, eine wichtige Rolle spielen.

Die Mobilität und der Tourismus sind eng miteinander verknüpft. Insofern hat der DBL für die Tourismuswirtschaft einen sehr hohen Stellenwert. Das sich bis am 4. September 2023 in der Vernehmlassung befindliche neue kantonale Tourismusleitbild betont die Bedeutung einer nachhaltigen Mobilität. Hier kommt auch dem DBL eine zentrale Rolle zu. Zudem fliessen die strategischen Inhalte des Tourismusleitbildes in die Planung des DBL mit ein und dienen dem DBL seinerseits als weitere strategische Grundlage, weshalb eine Anpassung des Tourismusleitbildes auch bei einer Etappierung des DBL nicht erforderlich würde.

Zu Frage 6: Wie hoch beziffert der Kanton die quantitativen und qualitativen Folgeschäden für die Luzerner und die Zentralschweizer Wirtschaft – dies mit Blick auf eine eventuell nicht zu verwirklichende S-Bahn sowie auf nicht ausgelöste Folgeinvestitionen aufgrund eines nicht oder nur teilweise realisierten DBL?

Die qualitativen und quantitativen Folgeschäden hängen stark von der konkreten Etappierung und deren zeitlichen Staffelung ab. Die entsprechenden Auswirkungen sind im Einleitungstext beschrieben und zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifizierbar.

Zu Frage 7: Welche effektiven Mehrkosten entstehen für Luzern?

Die effektiven Mehrkosten für Luzern können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. In jedem Fall entstehen im Falle von ungeschickten oder unberechenbaren Etappierungen bei allen Partnern erhebliche interne und externe Mehraufwendungen durch die deutlich komplexeren Prozesse, u.a. infolge Neuplanungen, Abstimmungen verschiedener Etappen untereinander und mit Partnerprojekten sowie diverse jahrelange und womöglich wechselnde Provisorien.

Zu Frage 8: Welche Mittel und Werkzeuge setzt die Luzerner Regierung nachhaltig zu Gunsten der Realisierung des Durchgangsbahnhofes für die Luzerner Bevölkerung ein?

Unser Rat prüft laufend die Zusammenarbeit mit anderen Kantonen und setzt sich – abgestimmt mit den Bundesparlamentarierinnen und -parlamentarier – auf verschiedenen Wegen und Ebenen insbesondere bei der SBB, bei den Bundesbehörden sowie bei den Bundesräten für das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern ein. Ende Herbst ist ein weiteres Treffen zwischen einer Delegation der ZKÖV und Bundesrat Albert Rösti vorgesehen.

Es ist jedoch essenziell, dass sich – mit Blick auf den Nutzen des Durchgangsbahnhofs Luzern für die ganze Zentralschweiz und dank den neuen Durchbindungsmöglichkeiten auch auf nationaler Ebene – nicht nur unser Rat, sondern Bevölkerung, Parlamente und Regierungsräte der ganzen Zentralschweiz sowie namentlich die Zentralschweizer Wirtschaft öffentlich für das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern einsetzen und dieses sichtbar machen.