

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 26. Januar 2026
Kantonsratspräsidentin Widmer Reichlin Gisela

B 67 Kantonsstrasse K 2, Haltestellen Durchmesserperron Bahnhofplatz, Stadt Luzern; Entwurf Dekret über einen Sonderkredit / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Wir sprechen in dieser Botschaft über neue Halteketten beim Bahnhofplatz in der Stadt Luzern. Dazu hat der Regierungsrat einen Sonderkredit von 3,8 Millionen Franken beantragt. Das Projekt ist Voraussetzung für zusätzliche Bus-Durchmesserlinien am Bahnhof Luzern und damit für ein leistungsfähiges, attraktives öV-System. Geplant sind neue Doppelhalteketten entlang der Pilatusstrasse in Richtung Kantonalbank und die Reorganisation der Halteketten beim Bahnhof im Bereich der Ketten C bis F. Die VBK hat am 12. Dezember 2025 sowohl die Information wie auch die Beratung zu diesem Geschäft durchgeführt. Die Verwaltung hat die Gründe für diese kurzfristige Ansetzung zur Beschlussfassung ausgeführt. Es gingen keine Einsprachen gegen das Projekt ein und somit ging das Verfahren schneller als geplant und soll deshalb rascher umgesetzt werden. Die Umsetzung ist jedoch an den jährlichen Fahrplanwechsel gebunden und somit ist der engere Zeitplan in unserem Rat nötig, um die Bauarbeiten rechtzeitig starten zu können. Die Kommission hat sich unter diesen Umständen bereit erklärt, dies ausnahmsweise so durchzuführen. Die Kommission sieht, dass für ein weiteres Wachstum eine Optimierung mit Durchmesserlinien notwendig ist. So müssen weniger Busse gewendet werden und können platzsparend direkt durch gebunden werden. Ausserdem werden so einige Haltestellen mehr hindernisfrei und sind dank diesem Umbau gesetzeskonform. Die Kosten wurden von der Kommission als vertretbar beurteilt und die Beiträge des Bundes sind im Rahmen des Agglomerationsprogramms eingeplant. Wichtig ist für die VBK eine transparente und stetige Information der Bevölkerung über die Baustelle an dieser zentralen Verkehrsader. Eine Minderheit beanstandete die Höhe der Kosten für eine allenfalls temporäre Lösung. Demgegenüber argumentierte die Mehrheit der Kommission, dass die Haltestellen mindestens 20 Jahre benötigt werden und es gut sein kann, dass die Haltestellen auch später so bleiben. Das wurde vom Verkehrsverbund Luzern (VVL) auch so ausgeführt. Es ist aber noch nicht klar, wie die Ausgestaltung in weiter Zukunft sein wird. Bedenken wurden von einer Minderheit geäussert, dass hier ein Eingriff in einen stark belasteten Strassenabschnitt erfolgt. Betroffen ist allerdings eine Strecke, für die der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der öV separat geführt werden. Die Haltestellen werden nur die öV-Spuren tangieren und haben auf den MIV keinen Einfluss. Die Kommission hat dem Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit mit 11 zu 2 Stimmen zugestimmt.

Für die Mitte-Fraktion spricht Daniel Gasser.

Daniel Gasser: Die Mitte-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu. Für uns ist das Projekt notwendig, zweck- und verhältnismässig. Die Mitte setzt sich für eine starke Wirtschaft ein. Damit diese gedeiht, brauchen wir eine funktionierende Mobilität. Dazu müssen wir auch die notwendige Infrastruktur für den Angebotsausbau des öV regelmässig überprüfen und Anpassungen vornehmen. Die neuen, dringend notwendigen, künftigen Durchmesserlinien können ihre Wirkung nur entfalten, wenn eine zusätzliche Doppelhaltekante realisiert wird. Der Standort an der Pilatusstrasse ist der logische Ort, um diese Haltekanten zu bauen. Als regelmässiger Benutzer einer Buslinie, welche am Perron nach der Seebrücke hält, habe ich schon mehrmals erlebt, dass hier der Platz einfach nicht mehr reicht. Die Busse stauen sich manchmal bis auf die Seebrücke und blockieren damit den gesamten Verkehr. Es wird auch künftig rund um die Planung des Durchgangsbahnhofes Luzern (DBL) weitere flexible Massnahmen brauchen. Natürlich könnte man hier von einem Provisorium reden, ein Provisorium, welches uns aber sicher die nächsten 20 Jahre begleitet. Über allem steht für uns hier, dass der öV funktioniert und damit wesentlich zur Entlastung der Strassen beiträgt. Etwas irritiert sind wir über die plötzliche Geschwindigkeit bei der Umsetzung. Wir sehen zwar die zeitlichen Abhängigkeiten auf den Fahrplan 2026/2027, würden uns aber wünschen, dass solche Projekte mit einem längeren Zeithorizont geplant werden und dieses Vorgehen eine Ausnahme bleibt. Wie gesagt ist dieses Dekret aber schlüssig und die veranschlagten Kosten von 3,8 Millionen Franken sind nachvollziehbar.

Für die SVP-Fraktion spricht Bernhard Steiner.

Bernhard Steiner: Mit der Botschaft B 67 werden ein Sonderkredit von 3,8 Millionen Franken für eine neue Doppelhaltekante an der Pilatusstrasse sowie die Neuordnung der Bushaltekanten C bis F beim Torbogen beantragt. Nebst dem Sonderkredit trägt die Verkehrsbetreiberin VBL weitere 1,5 Millionen Franken für die Anpassung der Fahrleitungen. Der Hintergrund: Bis 2035 rechnet der VVL in Luzern mit rund 40 Prozent mehr Fahrgästen. Um diese Zunahme abzufedern, sollen sogenannte Durchmesserlinien eingeführt werden – Buslinien, die am Bahnhof nicht mehr wenden, sondern in derselben Richtung weiterfahren. Dies soll die Reisezeiten verkürzen und Platz auf dem Bahnhofplatz schaffen. Wir unterstützen grundsätzlich Massnahmen, die den öV stärken und vor allem effizienter und leistungsfähiger machen. Dennoch sehen wir im vorliegenden Projekt erhebliche Mängel. Die Vorlage ist ausdrücklich als temporäre Lösung deklariert. Kurz nach der geplanten Inbetriebnahme wird die Businfrastruktur mit dem DBL neu geordnet. Es ist fraglich, ob eine Investition von insgesamt über 5 Millionen Franken für einige Jahre Betrieb gerechtfertigt ist. Erfahrungen aus früheren Projekten zeigen, wie teuer Fehlplanungen werden können: Bereits 2022 sistierte der Kanton eine geplante Busperron-Anlage auf dem Bahnhofplatz, weil sie angesichts von Sicherheitsbedenken und Kosten von rund 11 Millionen Franken als nicht verantwortbar galt. Wir sollten deshalb nicht in eine Übergangslösung investieren, deren Nutzen fraglich und begrenzt ist. Besonders kritisch sehen wir die neue Doppelhaltekante auf der Pilatusstrasse zwischen Floraweg und Seidenhofstrasse. Diese rechte Fahrspur ist heute Teil der Zufahrt zu den Quartierstrassen Seidenhofstrasse und Floraweg sowie zum Parkhaus Flora. Wenn sie künftig als Haltestellenbereich dient, müssen Fahrzeuge, die in diese Strassen ein- oder daraus ausfahren wollen, den Busperron queren oder hinter haltenden Bussen warten. Das erschwert die Erreichbarkeit für Anwohnende und Gewerbe. Der Kanton muss plausibel darlegen, wie er die Zu- und Wegfahrt für Anlieger während und nach dem Bau sicherstellen will. Die Pilatusstrasse ist eine der meistbefahrenen Busachsen in Luzern. Die hohe Belastung am Knoten Zentralstrasse/Pilatusstrasse führt darum regelmässig zu einer kombinierten Bus- und Autokolonne, die auf dem kurzen Abschnitt immer wieder

Verzögerungen verursacht. Der Platz auf der Pilatusstrasse ist ohnehin knapp. Wenn jetzt die rechte Fahrspur für Busse reserviert wird, reduziert sich die Kapazität für den übrigen Verkehr weiter. Busse müssen auf die linke Spur wechseln, was Staus provoziert und die Pünktlichkeit des öV beeinträchtigt. Der Bau neuer Haltekanten wird das Verkehrschaos verschärfen. Schon heute sind Busse im Zentrum regelmässig verspätet. Es ist klar: In den langen Durchmesserlinien addieren sich diese Verspätungen entsprechend. Die Botschaft betont zwar die Notwendigkeit von Durchmesserlinien, aber sie bleibt die Antwort schuldig, wie die gesamte Verkehrsführung in der Pilatusstrasse und am Bahnhofplatz langfristig organisiert werden soll. Der VVL fordert seit Jahren eine Busbevorzugung durch eigene Spuren und Signalpriorisierung. Ohne solche Massnahmen könnte die neue Haltekante den Verkehrsfluss sogar verschlechtern. Die Verbesserung des öV sollte ein zentrales Ziel sein. Doch das vorliegende Projekt wird dieser Aufgabe nicht gerecht. Es handelt sich um eine teure Übergangslösung, die zentrale Engpässe ignoriert und neue Probleme schafft. Die Zufahrten zur Seidenhofstrasse und zum Floraweg werden beeinträchtigt. Die ohnehin enge Pilatusstrasse verliert eine weitere Fahrspur, und ein bekanntes Nadelöhr wird somit zusätzlich verstärkt. Wir fordern den Regierungsrat auf, dieses Konzept zu durchdenken und zu überlegen, wie der öV langfristig gestärkt, der MIV effizient gelenkt und die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt werden können. Die SVP-Fraktion lehnt die Vorlage aus diesen Gründen ab und stimmt dem Sonderkredit nicht zu.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Fussball, die Landwirtschaft aber scheinbar auch die Verkehrsplanung haben etwas gemeinsam: Es gibt viele Kenner – jeder weiss es noch besser als der andere. Für die FDP-Fraktion ist dieses Dekret für eine bessere Mobilität und für Durchmesserlinien unbestritten. Wir halten uns an die Fakten: Die Bushaltekanten sind für Durchmesserlinien zwingend, wenn die Busse keine Schlaufe auf dem Bahnhofplatz machen müssen. Sie dienen der Verflüssigung des gesamten Verkehrs und dadurch wird der öV pünktlicher und attraktiver. Die Umgestaltung vom Bahnhofplatz kommt sowieso früher oder später. Die FDP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr einstimmig zu.

Für die SP-Fraktion spricht Caroline Rey.

Caroline Rey: Die SP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu. Die geplanten Haltekanten stellen einen Meilenstein für den innerstädtischen Busverkehr und für die Entlastung der Strasseninfrastruktur dar. Sie sind zentral für die auf Dezember 2026 geplanten neuen Durchmesserlinien. Diese ermöglichen direkte Verbindungen durchs Zentrum, verkürzen Reisezeiten, erhöhen die betriebliche Effizienz und schaffen Platz auf dem Bahnhofplatz; dies insbesondere auch im Hinblick auf den geplanten DBL. Mit der Umsetzung der für mindestens 20 Jahre bestehenden Haltestellen an der Pilatusstrasse wird auch ein wichtiges Puzzleteil des 4V-Prinzips des Projekts Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) vorangetrieben. Durch die dadurch entstehende Attraktivierung des öV kann der Verkehr verlagert werden. Da die Bauphase unter Verkehr stattfindet, ist die proaktive Information der Bevölkerung zentral. Ein weiterer, zentraler Aspekt der neuen Haltestellen ist ebenfalls ihre barrierefreie Ausgestaltung. Diese schon lange überfällige Umsetzung der Massnahmen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist ein weiterer positiver Aspekt der vorliegenden Botschaft. Weiter können durch die pünktliche Abwicklung des Bauprojekts der neuen Haltestellen Beiträge des Bundes für die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm geltend gemacht werden, was die Finanzen entlastet. Dies begrüssen wir. Insgesamt ist dies ein gut ausgearbeitetes, sinnvolles und für alle Verkehrsträger gewinnbringendes Projekt. Zudem sind die neuen Haltestellen wichtige Vorleistungen für den DBL. Aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit und den vorangegangenen

Argumenten stimmt die SP-Fraktion der Vorlage zu und lehnt den vorliegenden Ablehnungsantrag ab.

Für die Grüne Fraktion spricht Gian Waldvogel.

Gian Waldvogel: Die Grüne Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt dem Sonderkredit zu. Das Projekt mit Kosten von 3,8 Millionen Franken ist ein wichtiges Puzzleteil zur Attraktivierung des öV im Grossraum Luzern. Mit dem vorliegenden Projekt wird eine neue Doppelhaltekante entlang der Pilatusstrasse in Richtung Kantonalbank realisiert. Zudem werden zusätzliche Haltekanten im Bereich des Torbogens neu organisiert. Damit wird beim Bahnhof Luzern auch die BehiG-Konformität erhöht. Ziel ist, die neuen Bushaltekanten auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2026 in Betrieb zu nehmen. So können künftig mehr Busse ohne Wendung am Bahnhof ihre Fahrt zügig fortsetzen. Das heisst, mehr direkte Verbindungen und weniger Umstiege am wichtigsten Verkehrsknotenpunkt des Kantons Luzern. Wie aus dem aktuellen öV-Bericht und auch der Botschaft zum Gesamtprogramm Mobilität zu entnehmen ist, sind Schritte zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit von höchster Priorität. Entsprechend wichtig sind diese Durchmesserperrens. An diesem Punkt möchte ich zudem unterstreichen, dass weitere Verbesserungen zwingend sind, damit im Grossraum Luzern mehr Menschen das öV-Angebot nutzen, ein zentrales Ziel der Luzerner Mobilitätsstrategie. Zu diesen essenziellen Verbesserungen gehören nebst den Durchmesserperrens unter anderem auch mehr Busbeschleunigungen und durchgehende Busspuren im Grossraum Luzern. Zum Argument der SVP-Fraktion, dass es sich um eine kurzfristige Massnahme handelt: Es ist eine absolut nachhaltige Investition, die sicherlich bis zur Realisierung des DBL nach 2040 Bestand hat, also mindestens 20 Jahre.

Für die GLP-Fraktion spricht Franziska Rölli.

Franziska Rölli: Für die GLP-Fraktion ist ein effizienter und nutzerorientierter öV sehr wichtig. In der Stadt und Agglomeration Luzern hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass insbesondere durch mehr direkt geführte Buslinien eine wesentliche Verbesserung erreicht werden kann. Zudem zeigt sich bei den Planungsarbeiten zum DBL, dass der Bahnhofplatz für eine erfolgreiche Abwicklung der Bauarbeiten entlastet werden muss. Beide Punkte werden mit dem vorliegenden Projekt ermöglicht. Mit den direkten Linien und dem Ausbau der Haltekanten für die Busse, welche von der Seebrücke herkommen, wird der Verkehr in diesem Bereich flüssiger. Das kommt nicht nur den Bussen selbst, sondern auch dem MIV zugute, der sich aktuell teilweise bis auf die Seebrücke zurückstaut. Weiter wird es auch für die Velofahrenden sicherer, wenn weniger Busse abzweigen müssen. Für uns ist es zudem wichtig, dass das Projekt BehiG-konform umgesetzt wird und Mobilitätshindernisse an dieser zentralen Stelle endlich abgebaut werden. Zudem werden die Auswirkungen der Baustelle durch den teilweisen Einsatz von Fertigelementen auf ein Minimum begrenzt. Das Projekt ist aus unserer Sicht gut geplant und zweckmässig. Es ist gut möglich, dass die Haltekanten nach der Fertigstellung des DBL wieder abgeändert werden müssen. Auch mit dieser potenziell eingeschränkten Nutzungsdauer halten wir die Kosten für verhältnismässig. Das Projekt hat einen grossen Mehrwert für den öV und die Bauabläufe des DBL. Deshalb treten wir auf die Vorlage ein und stimmen ihr zu.

Urs Marti: Ich muss die Aussagen der SVP-Fraktion ins rechte Licht rücken: Entgegen ihrer Aussage findet kein Spurverlust statt. Auch die Zufahrt zum Parkhaus bleibt bestehen. Wie mehrfach erwähnt wurde, führt das Projekt zu einer Verflüssigung von öV und MIV, da es weniger Stau geben wird. Wie ebenfalls erwähnt, kann bei einer Dauer von mindestens 20 Jahren nicht von einem Provisorium gesprochen werden. Wer weiss zudem, was dann sein wird. Zum Bau selbst: Es wird eine ganz spezielle Vorgabe angewandt. Mittels Elementen wird

so vorgegangen, dass man nachts arbeiten und die Bauzeiten möglichst kurz halten kann. Es handelt sich also um ein vernünftiges Projekt. Deshalb bitten wir Sie um Ihre Unterstützung.

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

Fabian Peter: Ich danke für Ihre Eintretensvotum und die Präzisierung von Urs Marti, die er mir vorweggenommen hat. Ich danke aber vor allem der zuständigen Kommission, dass sie so flexibel und grosszügig war und wir die Information und Beratung in derselben Sitzung durchführen konnten. Das wird wie vereinbart eine Ausnahme bleiben. Die gute Erreichbarkeit und die Infrastruktur waren auch Thema des vorangegangenen Traktandums. Eine gute Erreichbarkeit ist ebenfalls ein Merkmal für eine hohe Standortattraktivität. Genau darum geht es nun. Unsere Bevölkerung wächst, die Zahl der Arbeitsplätze steigt und so nimmt auch die Mobilität zu. Wir bzw. der VVL gehen davon aus, dass wir beim öV bis 2035 mit 40 Prozent mehr Fahrgästen rechnen dürfen und müssen. Es ist eine Verpflichtung, das auch zu bewältigen. Es ist einerseits erfreulich, wenn die Bevölkerung den öV nutzt. Andererseits müssen wir den öV mit verschiedenen Massnahmen attraktiv halten und die Infrastruktur sowie das Angebot entsprechend ausbauen, damit dies erfolgen kann. Der Bahnhofplatz Luzern ist die wichtigste Mobilitätsdrehscheibe in der Region Luzern. Den öV hier so abzuwickeln, dass das Ein-, Aus- und Umsteigen für die Passagiere angenehm bleibt, wird eine immer grössere Herausforderung, denn der Platz bleibt bestehen, solange wir keine Häuser abreißen können oder müssen. Dieser Platz muss intelligent und möglichst clever genutzt werden, damit wir möglichst viel Mobilität bewältigen können. Ein wichtiges Element für attraktive Busverbindungen im Zentrum sind Durchmesserlinien. Das heisst, dass man halten und direkt weiterfahren kann, ohne auf dem Bahnhofplatz wenden zu müssen. Das braucht Platz und Zeit, die verloren geht für die Fahrzeuge und die Passagiere, die weiterfahren wollen. Dies hat den Vorteil, dass die Reisezeiten kürzer werden, weniger Halteplätze am Bahnhof benötigt werden und die Busse auch nicht mehr in den Verkehr einfädeln müssen und damit den Verkehrsfluss unterbrechen. Das ist auch für den MIV wichtig. Das hat auf den allgemeinen Verkehrsfluss und alle Verkehrsteilnehmenden positive Auswirkungen. Mit einem zusätzlichen Durchmesserperрон am Bahnhofplatz in Richtung Kantonalbank können zusätzliche Durchmesserlinien geschaffen werden. Weiter gibt uns dies die Möglichkeit, die Haltekanten auf dem Bahnhofplatz neu zu organisieren und effizienter aber vor allem auch behindertenkonform zu gestalten. Das vorliegende Projekt mit einem zusätzlichen Durchmesserperрон vor der Hauptpost und der Neuorganisation der Haltekanten auf dem Bahnhofplatz dient den Zielen und Inhalten der Kantonsstrategie und dem Legislaturprogramm. Dafür wurden zusammen mit dem VVL, unseren Dienststellen und der Stadt mehrere Varianten geprüft und der zusätzliche Perron hat sich klar als Bestvariante herauskristallisiert. Die Kosten umfassen 3,8 Millionen Franken. Zusätzliche 1,5 Millionen Franken für die Fahrleitungen werden durch die VBL getragen. Da das Projekt im Agglomerationsprogramm enthalten ist, kann mit einer Kostenbeteiligung durch den Bund von 40 Prozent gerechnet werden. Der entscheidende Befreiungsschlag für den öV in unserer Region ist der DBL. Wir sind gut unterwegs, müssen aber bis zum Schluss dranbleiben. Es dauert auch bei besten Voraussetzungen wohl noch gegen 20 Jahre, bis der DBL realisiert ist. Bis dahin können wir nicht einfach warten und nichts tun, sondern müssen auch die verschiedenen Verbesserungsmöglichkeiten nutzen. In diesem Sinn sprechen wir nicht von einem Provisorium, sondern eher einem «Providurium» oder einer Lösung für die nächsten 20 Jahre. Zudem schafft bereits das heutige System mehr Platz auf dem Bahnhofplatz, was für den Bau des DBL eine wichtige Voraussetzung ist. Dann benötigen wir auf dem grossen Bahnhofplatz auch einen Installationsplatz. So können wir effizienter Bus fahren und der Verkehrsfluss wird verbessert. Ich bitte Sie, diesem Sonderkredit zuzustimmen.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Antrag Bernhard Steiner: Ablehnung der Botschaft.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.
Laura Spring: Dieser Antrag lag der VBK nicht vor.

Bernhard Steiner: Wir haben unsere Kritikpunkte im Eintreten ausführlich dargelegt. Wir möchten aber nochmals klarstellen, dass es jetzt zwei Fahrspuren sind. Eine Fahrspur wird durch die Haltekante zur Haltespur. Wenn dort also ein Bus steht, blockiert er den Verkehr. Die Fahrzeuge, die in die Seidenhofstrasse oder den Floraweg einmünden wollen, sind blockiert. Sie stehen mindestens auf der anderen oder der gleichen Fahrspur, auf welcher der Bus wieder wegfahren sollte. Entsprechend ist dieses Prinzip sicher nicht durchdacht. Wir können dieser Lösung nichts Positives abgewinnen und stellen daher den Antrag, die Vorlage abzulehnen.

Gian Waldvogel: Ich respektiere, dass die SVP-Fraktion nicht mit der Vorlage einverstanden ist. Offenbar sieht sie im Gegensatz zu den einleitenden Voten keine so hohe Priorität in der Förderung des öV. Das Problem ist aber, dass diese Ablehnung mit Fake News begründet wird. Das finde ich wirklich problematisch für unsere Ratskultur. Die Grüne Fraktion lehnt diesen Ablehnungsantrag ab.

Der Rat lehnt den Antrag mit 85 zu 22 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Kantonsstrasse K 2 Übergangsmassnahmen Haltestellen Durchmesserperron Bahnhofplatz, Stadt Luzern, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 84 zu 23 Stimmen zu.