

Anfrage Bühler-Häfliger Sarah und Mit. über die Priorisierung im Ausbau der Infrastruktur im nationalen Schienen- und Strassennetz und deren Auswirkung auf den Kanton Luzern

eröffnet am 24. März 2025

Gemäss der Mitteilung von Bundesrat Albert Rösti und diversen Medienberichten¹ sind im Ausbau der nationalen Schienen- und Strasseninfrastruktur künftig Priorisierungen und in der Folge Verzögerungen oder Streichungen zu erwarten.

Der Bund hat demnach, im Sinne eines Marschhalts, der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) den Auftrag erteilt, ein Verkehrskonzept mit dem Namen «Projekt '45» zu erstellen. In diesem sollen die bisherigen geplanten Infrastrukturprojekte neu beurteilt und priorisiert werden, und zwar in einer Gesamtschau aller Schienen- und Strassenprojekte.

Gründe für diesen Planungsstopp sind einerseits Sparabsichten des Bundes, der ab 2027 jährlich 200 Millionen Franken weniger in den Fonds für Bahninfrastruktur einzahlen will. Andererseits wurden im Herbst 2024 Mehrkosten von 14 Milliarden Franken für den Ausbau der Bahninfrastruktur ab 2035 kommuniziert. Und schliesslich hat das Volk Ende 2024 verschiedene Ausbauschritte für Nationalstrassen abgelehnt.

Im Kanton Luzern dürfte von den Grossprojekten vor allem der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) von der Verzögerung und Neubeurteilung betroffen sein, da für das Grossprojekt auf der Strasse, den Bypass Luzern, bereits eine Baubewilligung vorliegt. Der DBL ist das Herzstück der zukünftigen Planung des öffentlichen Verkehrs (öV) in der Zentralschweiz und hat bereits jetzt eine immense Bedeutung für die künftige Mobilitäts- und Verkehrsplanung des Kantons Luzern. In der kantonalen Mobilitätsstrategie stützen sich viele Projekte auf den DBL oder auf den Bypass, insbesondere hinsichtlich des Vorgehens während der Bauphase sowie der Umlagerung auf flächeneffizientere Verkehrsmittel. Nun scheint jedoch insbesondere der DBL überprüft zu werden, was aus einer gesamtheitlichen Perspektive die Frage aufwirft, inwiefern die zahlreichen Infrastrukturprojekte des Kantons Luzern, welche auf dem DBL basieren, betroffen sind.

Es ist angesichts dieser veränderten Ausgangslage von eminenter Wichtigkeit, dass sich der Kanton Luzern proaktiv mit den möglichen Folgen der nationalen Infrastrukturplanung auf

¹ <https://www.luzernerzeitung.ch/schweiz/verkehr-albert-roestis-vollstopp-bahnprojekte-zu-teuer-autobahnen-abgelehnt-der-ausbau-der-infrastruktur-wird-neu-ueberprueft-ld.2726294> , <https://www.luzernerzeitung.ch/zentralschweiz/kanton-luzern/verkehr-roestis-nothalt-zwei-von-drei-zentralschweizer-grossprojekten-kommen-auf-den-pruefstand-ld.2727194> , <https://www.luzernerzeitung.ch/wirtschaft/infrastruktur-exklusive-liste-diese-bahn-projekte-fuer-18-milliarden-franken-werden-trotz-roestis-ausbau-stopp-umgesetzt-ld.2727142>

die Mobilität im eigenen Gebiet auseinandersetzt und dabei die kantonalen Interessen vertritt.

Wir bitten darum die Regierung, dazu folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Aussagen kann der Regierungsrat bezüglich der nationalen Priorisierung von Strassen- und Schienenprojekten und deren Auswirkungen auf den Kanton Luzern machen? Welche Projekte im Kanton Luzern werden betroffen sein?
2. Inwiefern ist der DBL, das wichtigste Bahninfrastrukturprojekt der Zentralschweiz, von den Verzögerungen betroffen? Inwiefern ist der Bypass als Strasseninfrastrukturprojekt betroffen?
3. Welche Folgen hätte es aus Sicht des Regierungsrates, wenn, hinsichtlich einer gesamtheitlichen Perspektive auf die Luzerner Mobilität, beide Grossprojekte noch einmal überprüft bzw. Abhängigkeiten und Synergien der beiden Projekte noch einmal gegeneinander abgewogen würden? Dies im Licht der neuen Entwicklungen?
4. Inwiefern wird die Regierung gegenüber dem Bund zum geplanten Marschhalt Stellung nehmen und sich für die kantonalen Mobilitätsinteressen, insbesondere für den DBL, einsetzen?
5. Aktuell laufen Planungen rund um die Planungs- und Bauphase des neuen Luzerner Tiefbahnhofs (Gesamtverkehrskonzept Raum Bahnhof, Zielbild 2040²). Aufgrund der zentralen Lage und grossen Bedeutung des Knotenpunkts für den nationalen- und regionalen Verkehr werden auch Massnahmen im Bauprogramm für die Kantonsstrassen, im öV-Bericht und in der kantonalen Veloplanung (zukünftig: Programm Gesamtmobilität) auf den Bau des DBL abgestimmt. Welche Auswirkungen hat also die mögliche Überprüfung und somit Infragestellung des DBL auf:
 - a. Die künftige Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten in der Stadt und in der Agglomeration Luzern, insbesondere rund um den Bahnhof?
 - b. Die künftige Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten in den ländlichen Regionen des Kantons Luzern, sei dies im Regionalverkehr mit Bus und Bahn oder bei Strassenprojekten?
 - c. Die Ausarbeitung des Programms Gesamtmobilität?
 - d. Die Finanzierung der geplanten Massnahmen im Programm Gesamtmobilität?
 - e. Die Finanzierung der zahlreichen Projekte im aktuellen Bauprogramm, im öV-Bericht und im Velokonzept?
6. Der Kanton Luzern kann durch Massnahmen wie die im Agglomerationsprogramm geplanten Busspuren und Busbeschleunigungen sowie den Ausbau von Umsteigedrehscheiben in ländlichen Gebieten einen wichtigen Beitrag leisten. Solche Vorleistungen würden die Bauphase des DBL für den Stadtverkehr erträglicher machen und die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für Luzern unterstreichen – ein entscheidendes Signal für die öV-Planung des Bundes. Was unternimmt der Kanton Luzern, um diese Massnahmen im Sinne der kantonalen Mobilitätsstrategie auf den Kantonsstrassen voranzutreiben?

Bühler-Häfliger Sarah

Galbraith Sofia, Muff Sara, Fässler Peter, Pilotto Maria, Elmiger Elin, Bühler Milena, Brunner Simone, Rey Caroline, Zbinden Samuel, Bolliger Roman, Irniger Barbara, Horat Marc, Schuler

² https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/planung_studien/RaumBahnhofLuzern

Josef, Meier Anja, Budmiger Marcel, Ledergerber Michael, Engler Pia, Koch Hannes, Heselhaus Sabine, Waldvogel Gian