

**Kantonsrat**

## **KANTONSRATSPROTOKOLL**

Sitzung vom  
Kantonsratspräsident

3. Dezember 2024  
Zehnder Ferdinand

### **A 263 Anfrage Gasser Daniel und Mit. über den Wechsel des SBB-Gesamtprojektleiters Durchgangsbahnhof Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Daniel Gasser ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Daniel Gasser: Eigentlich bin ich mit der Antwort zufrieden, weil ich es aber als sehr wichtig erachte, dass unser Rat Stellung bezieht, habe ich die Diskussion verlangt. Aktuell tut sich einiges rund um das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Es ist nicht nur der Wechsel in der Projektleitung, sondern auch die widersprüchliche Äusserungen der SBB und ein komplett neues Projekt mit dem Namen «Eisenbahnkreuz». Als Vertreter einer der beiden Portalgemeinden ist für mich das Vertrauen in die Projektleitung zentral. Das Vertrauen hat durch diesen Wechsel gelitten. Nicht nur die Politik, sondern auch die Öffentlichkeit ist verunsichert. In Ebikon hat das betroffene Quartier, in welchem künftig der Bauinstallationsplatz vorgesehen ist, eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die bereits ein vierseitiges Positionspapier mit Fragen zuhanden den SBB und den Projektleitenden erstellt hat. Ein zeitnaher Austausch mit den neuen Führungspersonen ist also nötig. Zuversichtlich stimmt mich aber, dass Daniel Salzmann und Denise Egli bereits in der Kommission Verkehr und Bau (VBK) vorstellig wurden und ein erstes Treffen mit der Gemeinde Ebikon noch diese Woche stattfinden wird. Zu den Äusserungen der SBB: Mit einem gewissen Verständnis sehe ich, dass der Unterhalt der bestehenden Strecken sehr wichtig ist. Trotzdem braucht es gerade nach den Abstimmungsergebnissen vom letzten Sonntag ein klares Bekenntnis zum öV-Ausbau. Es ist nachvollziehbar, dass die SBB bemüht sind, das bestehende Netz zu sichern. Aber wenn die Bevölkerung keinen weiteren Autobahnausbau will, braucht es mehr Geld für den öV. Deshalb muss die Politik in Bern im Nachgang zur Abstimmung genügend Geld für die künftige Mobilität einstellen. Wenn wir die Herausforderungen im täglichen Verkehr bewältigen wollen, ist ein ausgebauter öV zwingend notwendig. Im bestehenden Strassenraum ist es rein physikalisch gar nicht möglich, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mit dem MIV abzudecken. Die Politik ist also gefordert und muss den SBB genügend Mittel zur Verfügung stellen. Das geschieht selbstverständlich nicht über unseren Rat, aber wir haben die Möglichkeit auf unsere National- und Ständeräte einzuwirken. Zum Schluss eine Bemerkung zum Eisenbahnkreuz Innerschweiz: Ich will gar nicht auf die Vor- und Nachteile dieser Idee eingehen, obwohl man einige kritische Bemerkungen anbringen könnte. Vor zehn Jahren nahm ich an einer Präsentation zum damaligen Projekt «Tiefbahnhof» teil. Bereits damals wurden über 30 Projekte geprüft, darunter ähnliche wie das Eisenbahnkreuz.

Der heutige DBL hat sich damals als Bestvariante durchgesetzt. Das zeigt, wie lange ausgereifte Projekte dauern. In der heutigen Situation gilt es vorwärts zu gehen, selbst der DBL wird frühestens in 15 bis 20 Jahren eröffnet. Deshalb dürfen wir keine Zeit mehr mit unausgereiften Projekten verlieren. Für den DBL liegt ein abgeschlossenes Vorprojekt vor, das 2026 in Bern für die nötigen Gelder traktandiert wird. Wir müssen unsere Energie also zugunsten des DBL einsetzen, damit wir unsere Mobilität auch in 20 Jahren stemmen können.

Gianluca Pardini: Der DBL ist eines der zentralsten Luzerner Infrastrukturprojekten für die Mobilität der Zukunft. Bei einem solchen Projekt ist Vertrauen sehr wichtig. Es ist auch eminent wichtig, dass die SBB nach dem Personalwechsel eine reibungslose Übergabe sicherstellen und der mögliche Wissensverlust so klein wie möglich bleibt, während der Kanton Luzern stärker in die strategischen Entscheide eingebunden werden muss. Deshalb ist es entscheidend, dass der öV-Ausbau Priorität hat und keine Zweifel an der langfristigen Bedeutung des DBL aufkommen. Die Diskussion um den DBL muss aber auch im Kontext zu den nationalen Herausforderungen und Diskussionen über den Bahnausbau gesehen werden. Insbesondere angesichts der explodierenden Kosten und den verzögerten Zeitplänen bei vielen Projekten. In einer Zeit, in der sich die SBB-Führung unverständlicherweise schon fast selbst demontiert, sogar den Taktfahrplan und kleinere Fahrpläne in Frage stellt, die für den öV genauso wichtig sind, muss der Kanton Luzern umso entschlossener für seine öV-Projekte eintreten. Das bedeutet für uns, dass wir nicht nur auf Bern warten und auf unsere nationalen Politikerinnen und Politiker einreden, sondern dass der Kanton Luzern seine Projekte stark vorantreibt und klare Signale an den Bund sendet. Die Augen sind stark auf uns gerichtet. Der DBL bleibt ein Schlüsselprojekt, dessen Nutzen für die Gesamtregion unbestritten ist. Wir müssen aber auch beweisen, dass wir bereit sind, unsere Hausaufgaben zu machen, beispielsweise mit durchgehenden Busspuren und anderen Massnahmen, um den öV fit zu machen und effizient zu halten. Das ist auch nötig, um die Bauzeit mehr oder weniger gut zu überstehen und einen Verkehrskollaps verhindern zu können. Die Kritik aus Fachkreisen, dass das Projekt kein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis mehr aufweist, unterstreicht aber auch, wie wichtig eine konsequente und gut abgestimmte Strategie des Kantons Luzern ist. Wir vertrauen darauf, dass der Kanton seine nötigen Kontakte nutzt. Mit einer klaren Priorisierung des öV wird Luzern langfristig in der Lage sein, den DBL auch in Konkurrenz zu anderen regionalen Projekten zu sichern.

Gian Waldvogel: Der DBL ist das entscheidende Mobilitätsprojekt für die ganze Zentralschweiz: Es verbessert das Bahnangebot erheblich und stärkt die Bahninfrastruktur, sowohl regional, national als auch international. Das gesamte öV-Mobilitätsangebot der Zentralschweiz profitiert davon. Es ist ein entscheidendes Puzzle-Teil einer zukunftsfähigen Mobilität. Aus Sicht der Grünen Fraktion ist es wichtig, dass die SBB-Projektleitung weiterhin einen vertrauensvollen Dialog mit den Luzerner Behörden und Gemeinden pflegt. Es ist entscheidend, dass die betroffene Bevölkerung und die Behörden zeitnah und transparent über den Projektstand informiert werden und die Projektleitung bei Fragen und Bedenken zur Verfügung steht. Die Medienberichte über die massiven Mehrkosten für den nächsten Ausbauschritt bereiten Sorgen. Auch die Aufteilung der DBL-Realisierung in zwei Ausbauschritte kann ein Risiko bedeuten. Die Signale zum DBL aus Bundesbern sind aber weiterhin positiv: Zum einen mit der öffentlichen Zusicherung von Bundesrat Albert Rösti und zum anderen über Informationen, die wir als VBK-Mitglieder seitens Bund und SBB erhalten haben. Wir vertrauen darauf, dass es mit dem DBL weitergeht. Kommende Woche reicht eine breite Allianz aus Parteien, Wirtschaft und der Zentralschweizer Kantone eine Petition beim Bund ein, um den DBL möglichst rasch zu realisieren. Die Petition findet breiten Zuspruch, über 18 600 Personen aus der Bevölkerung, Wirtschaft und Politik fordern vom

Bund, den DBL so schnell als möglich zu realisieren. Das ist auch aus unserer Sicht ein richtiges und wichtiges Signal nach Bern. Unser Rat steht in der Verantwortung, diesem Projekt zum Durchbruch zu verhelfen. Ich kann mich den Ausführungen von Gianluca Pardini anschliessen: Wir können nicht einfach nur auf das Projekt warten, sondern der Kanton muss die Weichen stellen, um gerade auch den strassengebundenen öV attraktiver zu machen und letztlich auch den Modalsplit in Richtung öV zu verstärken und so die Projektkosten zu rechtfertigen.

Martin Birrer: Die Anfrage zeigt die Befindlichkeit des Kantonsrates, aber auch der Bevölkerung. Veränderungen an der Spitze eines Projektes bringen Unruhe mit sich, das Vertrauen in den Partner wird geprüft und es werden Fragen gestellt. Wir erachten die Antwort des Regierungsrates als schlüssig. Sie zeigt aber auch, dass der Regierungsrat dem Schattenboxen des Gegners ausgestellt ist. Die Antwort der Regierung wurde bereits vor einigen Wochen verfasst, in der Zwischenzeit sind über dem DBL dunkle Wolken aufgezogen. Das ist ebenfalls schlecht und zwar nicht nur für das Projekt DBL, sondern auch für das Vertrauen gegenüber dem Bund und den SBB. Es muss schleunigst Klarheit über das weitere Vorgehen herrschen, sonst fischen wir noch länger im trüben Wasser.

Bernhard Steiner: Zu Beginn dreht sich die Anfrage um eine Personalie und im Fokus steht die Ablösung des Projektleiters Massimo Guglielmetti. Dieser Wechsel an der Spitze wurde ohne Angabe von Gründen vollzogen. Deshalb sind die Fragen von Daniel Gasser absolut gerechtfertigt. Die Antworten der Regierung sind jedoch nicht sehr informativ. Die wirkliche Hiobsbotschaft erfolgte aber vor vier Tagen, als bekannt wurde, dass der DBL akut gefährdet ist, weil sich das zuständige Bundesamt für Verkehr beim Ausbauschritt 2035 massiv verrechnet hat. Statt 16 Milliarden Franken kostet der gesamte Ausbau der Bahninfrastruktur voraussichtlich 30 Milliarden Franken. Damit scheint die Personalie des Projektleiters eher in den Hintergrund zu rücken. Es muss klar festgehalten werden, dass die öffentliche Kommunikation vom Bundesamt für Verkehr aber auch den SBB gegenüber der Luzerner Bevölkerung, der Regierung und dem Kantonsrat klar ungenügend ist. Dass sich jetzt ein planerisches und finanzielles Desaster abzeichnet lässt doch Zweifel an den Fähigkeiten der involvierten Stellen aufkommen, obwohl immer wieder versichert wurde, dass im Bahninfrastrukturfonds genügend Geld vorhanden ist.

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

Fabian Peter: Tatsächlich hat sich seit der Einreichung dieser Anfrage relativ viel getan. Ich stimme Bernhard Steiner zu, dass die Frage des Projektleiters nun nicht mehr die brennendste ist, leider. Der Wechsel des Gesamtprojektleiters kam für unseren Rat überraschend und wir wurden auch nicht in den Personalentscheid nicht mit einbezogen. Auf der persönlichen Ebene bedaure ich den Entscheid, denn Massimo Guglielmetti hat sich sehr für den DBL eingesetzt und konnte das Vorprojekt in zeitlicher Hinsicht aber auch qualitativ erfolgreich abschliessen – natürlich in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten. Aus fachlicher Sicht ist jetzt aber vor allem wichtig, dass wir ein qualitativ gut ausgearbeitetes Vorprojekt haben. Entscheidend ist, dass der Wissenstransfer vom ehemaligen Projektleiter zur neuen Projektleitung möglichst gut funktioniert. Tatsächlich befindet sich das Bauprojekt in einer Phase, in der auch ein anderes Know-how benötigt wird. Die Co-Projektleitung besteht aus Daniel Salzmann und Denise Egli. Insbesondere Daniel Salzmann bringt eine grosse Erfahrung aus anderen Grossprojekten in der Schweiz mit. Ich persönlich durfte mich von seiner Erfahrung überzeugen lassen. Der Besuch der Co-Projektleitung in der VBK war aber sicherlich auch hilfreich. Zudem sind in der Gemeinde Ebikon und bei den anderen Stakeholdern Antrittsbesuche vorgesehen. In diesem Sinn ist es wichtig, dass wir bei der Planung entsprechend vorwärts machen. Nun aber zu anderen Projekten und Varianten, die

immer wieder ins Spiel kommen. Wir müssen uns bewusst sein, dass es sich beim DBL nicht um einen Sprint, sondern um einen Marathon handelt. Ein Generationenprojekt dieser Grössenordnung bedeutet 30 bis 40 Jahre von der ersten Planung bis zur Realisierung. So hat beispielsweise alt Stände- und Regierungsrat Robi Bühler selig in den 1990er-Jahren ein Postulat über den Bau eines Tiefbahnhofs in Luzern in Bern eingereicht. Dieses Postulat wurde vom Bundesrat erheblich erklärt. Heute steht immerhin das Vorprojekt. 2015 wurden verschiedene Varianten geprüft, auch ähnliche oder gleiche wie das Eisenbahnkreuz. Vor zehn Jahren hat man sich also festgelegt. In einem Planungsprozess müssen Entscheide getroffen werden. Wenn aber immer wieder Diskussionen über die Varianten geführt werden, kommt man nicht zum Ziel, weil man sich nie auf eine Variante einigen wird. Die Bestvariante wurde 2015 ausgearbeitet und wir halten an ihr fest. Mit der Planung ist man inzwischen zehn Jahre weitergekommen. Es wäre deshalb unvernünftig, wieder von vorn zu beginnen. Der DBL ist nach wie vor das richtige Projekt. Nun haben sich am Himmel leider weitre dunkle Wolken abgezeichnet. Davon betroffen ist einerseits die Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds, der scheinbar nicht so gut aufgestellt ist, wie man bisher davon ausgegangen ist. Andererseits kommen die Sparmassnahmen des Bundes hinzu, die im Januar 2025 bei den Kantonen und den weiteren Beteiligten in die Vernehmlassung gehen. So soll der Bund mehrere hundert Millionen Franken nicht wie geplant in den Bahninfrastrukturfonds einzahlen, was die Alimentierung stark schwächen würde. Die Regierung wird sich zusammen mit den anderen Kantonen dafür einsetzen, dass das so nicht geschehen wird. Über die Berichterstattung der SBB in der «Sonntags Zeitung» haben wir uns gar nicht gefreut. Die Verwaltungsratspräsidentin hat angedeutet, dass sie einen entsprechenden Plan haben, auch wenn sie sagt, dass die SBB keine Politik mache. Die unglaublich hohen Mehrkosten werden vom Bund nochmals genau untersucht. Wie Bundesrat Albert Rösti versichert hat, werden die Kantone dabei mit einbezogen. Über diese sehr hohen zusätzlichen Kosten wird eine interne und externe Analyse erstellt. Die zusätzlichen Kosten für die Konsolidierung des Ausbaus 2035 belaufen sich auf 8,5 Milliarden Franken. Ob das in diesem Umfang nötig ist oder ob man allenfalls Prioritäten setzen kann, wird nochmals überprüft. Dabei geht es beispielsweise um zusätzliche Geleise, Abstellanlagen oder kleinere Bahnhöfe, die umgebaut werden sollen. Zudem wird mit höheren Projektkosten von 5,5 Milliarden Franken gerechnet. Wir werden diese Überprüfungen sehr genau verfolgen. Für uns ist klar: Die Erreichbarkeit und damit auch die entsprechende Infrastruktur ist zentral, für uns als Standortvorteil aber auch für die Schweiz. Wer nicht mehr in neue Projekte investieren kann, der bleibt stehen. In diesem Sinn werden wir uns mit aller Kraft für den DBL einsetzen. Der nächste Dienstag ist von grosser Bedeutung. Dann reisen wir mit den Fraktions- und Parlamentspräsidenten der Kantone Obwalden, Nidwalden und Luzern nach Bern, um die drei Kantonsinitiativen einzureichen. Wir wollen damit ein klares Zeichen setzen. Ich appelliere auch an Sie: Wir benötigen auch weiterhin Ihre Unterstützung, um bei diesem Generationenprojekt vorwärtszukommen.