

Luzern, 10. Juni 2025

**ANTWORT AUF ANFRAGE****A 374**

Nummer: A 374  
Protokoll-Nr.: 656  
Eröffnet: 24.03.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

**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**

Zu Frage 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?

Mit dem Projekt Verkehr' 45 will das Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine Gesamtsystembetrachtung der Verkehrsinfrastruktur auf Strasse und Schiene vornehmen und lässt die verkehrlichen Massnahmen durch die ETH Zürich überprüfen. Die gesamte Liste mit allen Projekten schweizweit kann seit Kurzem auf der [Webseite](#) des UVEK abgerufen werden. Im Kanton Luzern sind die folgenden Projekte von der Überprüfung betroffen:

- Nationalstrassen: z.T. N14 Buchrain-Rütihof
- Schienen: DBL (1. Etappe), Rothenburg, Dagmersellen, Abstellanlage Sursee, Ebikon
- Aggloprogramm: Veloparkierung Bahnhof Luzern

Für den Kanton Luzern ist bei der Schieneninfrastruktur insbesondere die Überprüfung des Schlüsselprojekts Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) von grosser Relevanz. Dazu gehören auch verschiedene Projekte auf der Achse Luzern-Zug-Zürich im Zusammenhang mit dem Zimmerberg-Basistunnel 2 sowie weitere Infrastrukturanpassungen auf der Achse Luzern-Olten (bspw. Abstellanlage Sursee und Ausbau Güteranlage Dagmersellen). Das zweite Luzerner Schlüsselprojekt auf der Strasse, der Bypass, ist nicht von der Überprüfung betroffen.

Zu Frage 2: Inwiefern ist der DBL, das wichtigste Bahninfrastrukturprojekt der Zentralschweiz, von den Verzögerungen betroffen? Inwiefern ist der Bypass als Strasseninfrastrukturprojekt betroffen?

Das UVEK betont, dass die Projektierungsarbeiten an den Infrastrukturprojekten trotz der Überprüfung weitergeführt werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat im Herbst 2024 das

Bau- und Auflageprojekt für die erste Etappe DBL ausgelöst. Die SBB arbeitet intensiv an diesen Projektierungsarbeiten mit dem Ziel, dem BAV 2029 ein baureifes Projekt vorzulegen. Gemäss UVEK wird die Botschaft zum nächsten Ausbauschritt für die nationale Bahninfrastruktur mit rund einem Jahr Verzögerung dem Parlament zur Vorlage unterbreitet werden. Die Zentralschweizer Regierungen und das UVEK sind sich einig, dass der DBL ein zentrales Element im nationalen Bahnausbau darstellt und daher im nächsten Ausbauschritt auch die Realisierung einer ersten Etappe DBL enthalten sein muss.

Was den Bypass betrifft, wurde das generelle Projekt A2/A14 Gesamtsystem Bypass Luzern im November 2016 durch den Bundesrat genehmigt. Die Mittel dafür hat das nationale Parlament im Rahmen des Ausbauschritts 2019 gesprochen. Im Sommer 2020 wurde das Ausführungsprojekt öffentlich aufgelegt und damit das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Die Plangenehmigungsverfügung, also die Baubewilligung, für den Bypass Luzern erteilte das UVEK am 22. Februar 2024. Aufgrund von hängigen Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht ist die Plangenehmigungsverfügung noch nicht rechtskräftig. Das Projekt ist nicht Teil der laufenden Überprüfung des UVEK.

Zu Frage 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?

Die geplanten übergeordneten Infrastrukturausbauten Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) gehören zu den Schlüsselprojekten im Kanton Luzern. Zur Bewältigung der Gesamtmobilität auf Strasse und Schiene sind beide von grosser Bedeutung: Der Bypass als Entlastungsprojekt und der DBL als Wachstums- und Verlagerungsprojekt. Ziel ist, das Wachstum im öffentlichen Verkehr mit dem DBL aufzufangen und die Entlastung auf der Strasse mit dem Bypass zu erreichen. Beide Schlüsselprojekte sind in den massgebenden Planungsinstrumenten verankert und wurden mehrmals auf verschiedenen Ebenen bestätigt. Es ist denn auch wichtig, den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (öV) nicht gegeneinander auszuspielen. Denn beide Verkehrssysteme sind notwendig, weil nur durch ihr Zusammenspiel eine funktionierende Mobilität sichergestellt werden kann. Ohne den Bypass und den DBL ist es nicht möglich, die von Ihrem Rat mit dem Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (Zumolu) gesetzten Ziele zu erreichen.

Zu Frage 4: Inwiefern wird die Regierung gegenüber dem Bund zum geplanten Marschhalt Stellung nehmen und sich für die kantonalen Mobilitätsinteressen, insbesondere für den DBL, einsetzen?

Grundsätzlich erachtet unser Rat die Überprüfung der Infrastrukturmassnahmen sowie die ganzheitliche Systembetrachtung von Strasse und Bahn als sinnvoll und sieht dies nicht als «Marschhalt». Bereits bei der Bekanntgabe der Überprüfung hat unser Rat stets betont, dass die Projektierungsarbeiten an den nationalen Infrastrukturprojekten und damit auch dem DBL verzögerungsfrei weitergeführt werden müssen.

Unser Rat setzt sich weiterhin zusammen mit den Zentralschweizer Regierungen mit aller Klarheit und Kraft auf verschiedenen Ebenen für die beiden Schlüsselprojekte ein. Insbesondere beim noch nicht durch das Bundesparlament beschossenen Projekt DBL erfolgt eine enge Begleitung der noch anstehenden Prozesse.

Zu Frage 5: Aktuell laufen Planungen rund um die Planungs- und Bauphase des neuen Luzerner Tiefbahnhofs (Gesamtverkehrskonzept Raum Bahnhof, Zielbild 2040<sup>1</sup>). 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?

Stadt Luzern und Kanton Luzern arbeiten im Rahmen eines Masterplans Raum Bahnhof Luzern intensiv an einem langfristigen räumlichen Zielbild mit Blick auf 2040 rund um den Bahnhof Luzern. Dazu gehören verkehrliche und stadträumliche Fragestellungen. Im Masterplan wird festgehalten, welche Massnahmen und Strategien umgesetzt werden müssen, um das Zielbild 2040 zu erreichen. Diese Massnahmen müssen auf den DBL abgestimmt sein und fliessen als Grundlage in die aktuellen Projektierungsarbeiten zum Bauprojekt erste Etappe DBL der SBB ein. Da die Projektierungsarbeiten an den nationalen Infrastrukturprojekten und damit auch dem DBL verzögerungsfrei weitergeführt werden, laufen auch die kantonalen Planungsarbeiten unter der aktuellen Überprüfung im Projekt Verkehr'45 wie vorgesehen weiter. Dies gilt auch für die Planungen und Realisierung von Infrastrukturprojekten im Regionalverkehr mit Bus und Bahn oder Strassenprojekten für alle Verkehrsmittel gemäss den aktuell gültigen Instrumenten wie bspw. das Bauprogramm und dem zukünftigen Programm Gesamtmobilität. Eine verlässliche Aussage zu den Auswirkungen auf die Finanzierung der geplanten Massnahmen im Programm Gesamtmobilität sowie im aktuellen Bauprogramm, im öV-Bericht und im Velokonzept zu machen, ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Zu Frage 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?

---

<sup>1</sup> [https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/planung\\_studien/RaumBahnhofLuzern](https://vif.lu.ch/kantonsstrassen/projekte/planung_studien/RaumBahnhofLuzern)

Das aktuell gültige Bauprogramm 2023-2026 wie auch das zukünftige Programm Gesamtmobilität sowie die verschiedenen Generationen des Agglomerationsprogramms Luzern definieren die Massnahmen und die jeweiligen Umsetzungshorizonte. Diese Massnahmen dienen der Verbesserung der Verkehrsabwicklung in der Stadt und Agglomeration Luzern. Die zuständigen Stellen setzen alles daran, diese Massnahmen rechtzeitig umzusetzen, um die Mobilität im Kanton nachhaltig zu fördern und die Verkehrsinfrastruktur entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung zu verbessern.