

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 27. Januar 2026
Kantonsratspräsidentin Widmer Reichlin Gisela

A 557 Anfrage Roos Guido und Mit. über das Gutachten der ETH und dessen Auswirkungen auf den geplanten Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Guido Roos ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Guido Roos: Die Verkehrssituation in der Stadt Luzern ist bereits heute sehr anspruchsvoll. Das ist aber nicht nur in der Stadt Luzern so, sondern auch in der gesamten Agglomeration von Luzern, in weiten Teilen des Kantons sowie der ganzen Zentralschweiz. Laut Prognosen von Lustat wird der Kanton Luzern schweizweit am meisten wachsen. Das Gutachten der ETH und die darauf basierenden Aussagen des Regierungsrates in der vorliegenden Antwort bringen klar zum Ausdruck, dass das künftige Verkehrsaufkommen ohne das Jahrhundertbauwerk Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) nicht zu bewältigen ist. Die Antworten zeigen zudem auch, dass der Kanton Luzern und die Zentralschweiz ohne den DBL Gefahr laufen, von internationalen Verbindungen abgehängt zu werden. Alle Regionen im Kanton wünschen einen Viertelstundentakt nach Luzern. Diese Forderung ist völlig nachvollziehbar. Leider bleibt sie ohne die Realisierung des DBL ein Wunschdenken. Wir müssen uns bewusst sein, dass Luzern bei Investitionen in grosse Bahnprojekte in den letzten Jahrzehnten immer leer ausging. Man könnte auch sagen, dass Luzern grossräumig umfahren wurde. Um das grosse Bevölkerungswachstum stemmen zu können, benötigen wir zwingend die Stärkung aller Verkehrsträger. Im Sinn einer integrierten Mobilität brauchen wir zwingend beide Schlüsselprojekte, also den DBL und den Bypass. Das vorliegenden Gutachten von Prof. Dr. Ulrich A. Weidmann von der ETH bringt uns und den DBL in eine klar bessere Position. Der DBL hat wissenschaftlichen Rückenwind erhalten. Damit sind die Chancen gestiegen, dass der DBL im nächsten Bahnausbau schritt beinhaltet sein wird. Das Gutachten hat aber auch noch eine andere Konsequenz zur Folge: Unser Jahrhundertbauwerk DBL wurde vom Jäger zum Gejagten. Wir alle wissen, dass die Entscheide zu grossen Bahnprojekten in Bundesbern gefällt werden. Der DBL steht dabei in einem starken finanziellen Konkurrenzkampf zu anderen grossen Bahninfrastrukturprojekten der Schweiz. Für die Entscheide in den eidgenössischen Räten sind politische Allianzen mit anderen Räumen und Regionen der Schweiz matchentscheidend. In der Zentralschweiz gibt es aber einige wenige Akteure, die anstelle des DBL eine andere Lösung möchten. Der DBL ist die klar beste Lösung, das zeigt auch das Gutachten von Prof. Weidmann. Wir müssen diesen Rückenwind nutzen und alle an einem Strang in die gleiche Richtung ziehen. In diesem rufe ich Sie auf, die Reihen zu schliessen. Setzen wir uns alle für die Realisierung des

Jahrhundertwerks DBL ein und weisen sämtliche Vertreterinnen und Vertreter des Kantons Luzern in Bundesbern entsprechend an. Das tun wir nicht für uns, sondern zugunsten der kommenden Generationen sowie aller Regionen in unserem Kanton und der gesamten Zentralschweiz.

Gian Waldvogel: Auch für die Grüne Fraktion ist klar, dass der DBL das folgenreichste und wichtigste Mobilitätsprojekt ist, nicht nur für Luzern, sondern für die gesamte Zentralschweiz. Es ist die richtige Antwort auf das Mobilitäts- und Bevölkerungswachstum im Kanton Luzern. Der DBL stellt sicher, dass Luzern das Angebot auf der Schiene auch in Zukunft weiterentwickeln kann. Ein weiterer Angebotsausbau ist mit dem bestehenden Bahnhof nicht möglich. Der Bericht von Prof. Weidmann unterstreicht erneut den hohen Nutzen und die Priorität des DBL. Sowohl der Nah- als auch der Fernverkehr profitieren von einem Quantensprung. Ich möchte nochmals betonen, dass besonders der lokale und regionale Verkehr gestärkt wird mit besseren öV-Anbindungen für den gesamten Kanton Luzern. Dazu gehören besonders auch zusätzliche Verbindungen im Viertelstundentakt in die regionalen Zentren. Zudem wird auch die Anbindung an den Fernverkehr deutlich verbessert. Der DBL bringt uns näher zusammen und ist ein wirtschaftliches Schlüsselprojekt für die gesamte Zentralschweiz, von dem die gesamte Bevölkerung profitieren dürfte. Der DBL bietet die grosse Chance, die Erreichbarkeit der gesamten Region zu verbessern. Er ist das richtige Projekt für Luzern. In einem umfangreichen, zweistufigen Variantenstudium wurden über 30 Varianten untersucht, sechs davon vertieft. Dabei stellte sich der DBL bis heute als die beste Lösung heraus. In der Bauphase werden die negativen Auswirkungen auf die Umwelt mit einem modernen Verfahren auf ein Minimum reduziert. Der See wird während dieser Phase entgegen anderslautenden Meinungen nicht trocken gelegt. Umso wichtiger ist nebst gezieltem Lobbying für den DBL, dass unser Kanton bereits heute die Attraktivierung des öV vorantreibt. Dazu gehört auch der Masterplan Raum Bahnhof Luzern, aber auch eine Verbesserung des öV-Angebots auf der Strasse mit Busbeschleunigungen und besserer Veloinfrastruktur, damit die Menschen den Bahnhof in diesem dichten Raum sicher und zuverlässig erreichen.

Bernhard Steiner: Die Anfrage zeigt etwas sehr deutlich: Beim DBL sind wir einen entscheidenden Schritt weitergekommen. Der Entscheid von Bundesrat Albert Rösti war sicher richtig, zuerst ein unabhängiges, wissenschaftlich fundiertes Gutachten in Auftrag zu geben. Wer Milliarden in die Bahninfrastruktur investiert, sollte sich nicht auf das Bauchgefühl verlassen, sondern von Fakten leiten lassen. Genau das hat das ETH-Gutachten getan und Klarheit geschaffen. Der DBL hat höchste Priorität. Das ist nicht nur eine Bestätigung für Luzern, sondern die gesamte Zentralschweiz. Der heutige Engpass im Bahnhof Luzern ist reell, täglich spürbar und volkswirtschaftlich ineffizient. Besonders wichtig ist aus Sicht der SVP aber auch der Blick über den Bahnhof hinaus. Die Idee, in Ebikon und Emmenbrücke zusätzliche Schnellzughalte zu ermöglichen, ist sehr sinnvoll. Das entlastet den Knoten Luzern, verkürzt die Wege der Pendlerinnen und Pendler und stärkt den gesamten Wirtschaftsraum. Es genügt also nicht, den DBL isoliert zu planen. Zu einem nachhaltigen Ausbau gehört auch, dass Grossgemeinden wie Ebikon und Emmenbrücke zu echten Bahnknoten mit Schnellzughalten werden. Nur so entlasten wir das Stadtzentrum, verkürzen die Wege der Pendelnden und schaffen Kapazitäten für den erwarteten Verkehrszuwachs. Die SVP-Fraktion unterstützt den DBL, aber als vernetztes Projekt, das die gesamte Region im Blick hält.

Franziska Rölli: Wir sind sehr erfreut, dass auch das ETH-Gutachten die Wichtigkeit und Dringlichkeit des DBL unterstreicht und bei beiden Finanzierungsvarianten als hoch priorisiert. Es ist wichtig, sich nun nicht auf diesem Zwischenerfolg auszuruhen, sondern wie von Guido

Roos erklärt, den Rückenwind zu nutzen und weiter daran zu arbeiten, auch die anderen Regionen der Schweiz vom Nutzen des Projekts zu überzeugen. Zudem ist es auch wichtig, dass wir bei den Projekten in der Zuständigkeit des Kantons, welche im Zusammenhang mit dem DBL stehen, konstruktiv und entschlossen vorangehen. In diesem Sinn nehmen wir die Antworten des Regierungsrates zur vorliegenden Anfrage positiv zur Kenntnis.

Michael Hauser: Das ETH-Gutachten bestätigt eindrücklich, was wir schon immer gesagt haben: Der DBL ist für die Zukunft der Zentralschweiz von grosser Wichtigkeit. Der DBL ist nicht nur ein Infrastrukturprojekt, sondern ein entscheidender Schritt für die wirtschaftliche Entwicklung, die Lebensqualität und die internationale Anbindung unserer Region. Die hohe Priorisierung durch die ETH zeigt, dass wir das erwartete Wachstum bis 2055 ohne den DBL nicht bewältigen können. Die FDP setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass dieses Jahrhundertprojekt im nächsten Ausbauschnitt des Bundes realisiert wird. Ein moderner Bahnhof schafft die Grundlage für eine leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe, stärkt Luzern als attraktiven Wirtschafts-, Tourismus- und Lebensstandort und sichert die Integration ins nationale und internationale Bahnnetz. Wir wollen, dass Luzern nicht auf dem Abstellgleis bleibt, sondern als dynamisches Zentrum der Zentralschweiz in die Zukunft fährt.

Caroline Rey: Der Regierungsrat unterstreicht, dass der Kanton Luzern im Bereich Mobilität vor grossen Herausforderungen steht. Dass diese jedoch nur über die Realisierung von DBL und Bypass bewältigbar sind, finden wir zu kurz gefasst. Der DBL ermöglicht unter anderem den Ausbau der S-Bahn-Angebote. So könnte ein Viertelstundentakt möglich werden auf Achsen wie Sursee-Luzern oder Richtung Zug und Zürich. Das führt zu besseren Verbindungen von kleineren Bahnhöfen und Haltestellen in die Zentren und ist praktisch für Leute, die in kleineren Orten wohnen. Es ist daher wichtig, dass der DBL beim Bund von einer breiten Allianz vertreten wird. Würde der Fokus konsequent auf die Verlagerung des Verkehrs auf den öV liegen, würden auch die Strassen entlastet.

Guido Müller: Ich lege meine Interessen als Mitglied des Vereins Eisenbahnkreuz Innerschweiz offen. Ich habe mir erlaubt, diese Unterlagen und auch das Gutachten von Prof. Weidmann sehr intensiv zu studieren. Deshalb muss ich eine Berichtigung zur Aussage von Guido Roos anbringen, wonach Prof. Weidmann erklärt hat, dass der DBL das richtige Projekt sei. Prof. Weidmann hat erklärt, dass Luzern den DBL brauche, weil es einen Knopf in der Leitung gebe. Er hat sich aber nicht dazu geäussert, ob genau dieses Projekt das richtige ist. Im gesamten Gutachten gibt es keine Aussage dazu, dass der DBL so wie geplant umgesetzt werden soll. Aus meiner Sicht hat der DBL einige Mängel. Einer davon ist die Anbindung von Kriens. Die Buslinie 1 steht bereits heute länger in Kriens, als dass sie nach Luzern fährt. Für dieses Problem bietet der DBL keine Lösung. Personen aus dem Entlebuch, die nach Zug möchten, müssen heute alle über den Bahnhof Luzern fahren und schöpfen damit wichtige Kapazitäten ab. Das gleiche gilt für Personen aus Sursee oder Emmenbrücke, die nach Zug wollen, auch sie müssen über den Bahnhof Luzern fahren. Wenn wir schon ein solches Jahrhundertprojekt bauen, das Milliarden verschlingen wird, benötigen wir Lösungen für den gesamten öV und nicht nur auf den Hauptachsen, damit man schneller in Zug, Zürich oder dem Kanton Nidwalden ankommt. Ursprünglich war die Rede von 1,8 Milliarden Franken, heute sind wir mittlerweile bei 7 Milliarden Franken. Der regionale Pendlerverkehr muss ebenfalls in diese Lösung eingeschlossen werden. Prof. Weidmann spricht nicht von der richtigen Lösung, sondern dass es eine Lösung braucht. Ich bitte die Regierung darauf hinzuwirken, dass wir zu einer Lösung kommen, die schlussendlich allen einen Zusatznutzen bringt und nicht einfach die bestehenden Probleme verlagert.

Korintha Bärtsch: Ich kann das Votum von Guido Müller als Vertreter des Vereins Eisenbahnkreuz Innerschweiz nicht unkommentiert lassen. Man kann durchaus sagen, dass

Kriens mit dem DBL nicht durch die Schiene erschlossen wird. Schlussendlich kann aber nicht das gesamte öV-System auf der Schiene basieren. Wir werden weiterhin auf die Strasse angewiesen sein und Buspriorisierungen einführen müssen. Das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öV ist ein Teil des gesamten öV-Systems und der Umlagerung des Modalsplits. Laut Guido Müller wird mit dem DBL die Anbindung von Kriens ans Schienennetz nicht gelöst. Aber auch beim Eisenbahnkreuz Innerschweiz finden sich mehrere Haare in der Suppe. Entscheidend ist aber, dass wir in der Bauprojektphase des DBL stehen. Wenn Sie das Eisenbahnkreuz mit all seinen Nachteilen, die Guido Müller nicht aufgeführt hat, realisieren möchten, müssen Sie von vorn beginnen. Das führt zu einer zeitlichen Verzögerung von mindestens 15, wenn nicht sogar 20 Jahren. Die Region Luzern ist jetzt auf dieses Jahrhundertprojekt angewiesen. Wir konnten die letzten 100 Jahre nichts in unser Eisenbahnnetz investieren. Deshalb müssen wir so schnell wie möglich vorwärts machen. Der DBL ist eine gute Lösung für die Region Luzern und Zentralschweiz. Daran müssen wir arbeiten und diesen Dampfer möglichst schnell in Bewegung setzen, damit er an seinem Ziel ankommt.

Guido Roos: Ich danke Guido Müller für die Offenlegung seiner Interessen. Es wird keine Variante geben, die nur Vorteile und keine Nachteile hat. Es wurden unzählige Varianten geprüft, und das bereits seit längerer Zeit. Am 8. März 2026 stimmt die Luzerner Bevölkerung über die Lammschlucht ab. Wenn Hella Schnider erklärt hätte, dass sie nun doch einen Tunnel möchte, hätten es geheissen, wir sollen erst wieder kommen, wenn wir wüssten, was wir wollen. Genau das könnte passieren. Deshalb müssen wir den Rückenwind nutzen und die Reihen schliessen und alle auf den DBL setzen.

Guido Müller: Ich verstehe das Argument, dass wir vorwärts machen müssen. Ich habe 2015 einen Vorstoss über den Doppelspurausbau am Rotsee eingereicht, der leider abgelehnt wurde. Wenn wir diesen Vorstoss damals überwiesen hätten, wäre bereits heute ein Viertelstundentakt Richtung Zürich möglich. Wenn wir schon so viel Geld investieren, sollten wir aber das Richtige tun.

Korintha Bärtsch: Mit dem Doppelspurausbau am Rotsee wäre das Problem nicht gelöst gewesen. Wir brauchen ein Gesamtsystem. Der DBL ist eine gute Lösung. Für Kriens werden wir im gesamten öV- und Mobilitätssystem ebenfalls eine gute Lösung finden.

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

Fabian Peter: Ich freue mich, über den DBL diskutieren zu können. Der DBL ist ohne Zweifel das Wachstumsprojekt für den öV und damit für die Mobilität im Kanton Luzern, aber auch der Zentralschweiz. Auf die Äusserungen von Guido Müller komme ich noch zurück. Ich stimme Bernhard Steiner zu, dass es ein vernetztes Projekt braucht. Die angesprochenen Halte können weitere Schritte sein und sind zum Teil bereits angedacht. Aber nur integral gedacht ist der Nutzen insgesamt zentral. Gemeinsam mit dem Bypass, der die nötige Entlastung auf der Strasse bringt, wird der DBL die Mobilität für die künftigen Generationen sicherstellen. Ich glaube, das ist auch die Herausforderung für uns alle. Ich sage immer, dass es sich um einen Marathon und keinen Sprint handelt. Das sage ich unserem Team, aber auch gegenüber Bundesbern. Nun hat Bundesrat Albert Rösti einen klugen Weg gewählt. Er hat einen externen Spezialisten beauftragt, eine Priorisierung der viel zu vielen Projekte in der Schweiz nach Notwendigkeit und Wichtigkeit vorzunehmen. Das wird nicht überall goutiert. Regionen, die in diesem Bericht nicht so gut weggekommen sind, werden fragen, weshalb Prof. Weidmann überhaupt ein solches Gutachten erstellt hat, da es bereits viele gute Ideen gibt, die umgesetzt werden sollen. Fakt ist aber, dass über 60 Milliarden Franken an Projekten vorhanden waren. Das Parlament hat immer wieder bestellt, aber schlussendlich wurde nur ein kleiner Teil davon gebaut und man musste priorisieren. Mehr als 2 Milliarden Franken pro

Jahr können aufgrund der Bauwirtschaft usw. gar nicht umgesetzt werden. Wir haben das grosse Glück, dass Prof. Weidmann den DBL im Vergleich zu anderen Projekten aus der ganzen Schweiz priorisiert hat. Er hat keine neuen Variantenstudien gemacht, Guido Müller, das stimmt. Diese Variantenstudien haben wir vor über zehn Jahren gemacht. Wir haben verschiedene Projekte verglichen und das Beste ausgewählt. Würden wir jetzt auf ein anderes Projekt wechseln, dann würden wir 15 bis 20 Jahre zurückfallen. Deshalb ist es wichtig, dranzubleiben, denn so nahe waren wir noch nie. Der Bundesrat wird in Kürze Eckwerte für die Botschaft 2027 und den nächsten Ausbauschritt festlegen. Sollte der DBL in diesen Eckwerten enthalten sein, ist das eine gute Grundlage für die Vernehmlassung dieser Botschaft, die in der ganzen Schweiz mit Interesse erwartet und wo nochmals ein Kampf zwischen den Regionen stattfinden wird. Alle Regionen haben Ausbauwünsche bei ihren Infrastrukturen. Wir kennen dasselbe auch bei den Kantonsstrassen, da wird in Ihrem Rat jeweils auch entsprechend um regionale Interessen gekämpft. Das gehört dazu. Deshalb ist die Infrastrukturplanung in der Schweiz keine reine Wissenschaft, sondern auch ein Teil Politik und Regionen, die sich entsprechend eingeben. Wir sind seit langem daran, auch mit anderen Regionen der Schweiz gemeinsame Interessen zu suchen. Das Gutachten streicht also die hohe Bedeutung des DBL für die Schweiz und die Zentralschweiz heraus. Insbesondere, weil Prof. Weidmann erklärt hat, dass dieses Projekt für die Schweiz wichtig ist, weil es im Bahnsystem eine Redundanz schafft, beispielsweise für den Knoten Zürich. Heute fahren internationale Verbindungen auf der Nord-Süd-Achse meist über Zürich, weil es dort einen Durchgangsbahnhof gibt und keinen veralteten Kopfbahnhof, wo man ein- und wieder ausfahren muss. Das bedeutet Zeitverluste und der Gütschtunnel kommt an seine Grenzen. Wenn aber mit dem DBL eine zweite Variante verfügbar ist, werden wir an Attraktivität gewinnen und im Schweizer Bahnsystem Stabilität garantieren. Wenn in Zürich ein Problem besteht, kann man auch über Luzern fahren. Heute funktioniert das nicht. In diesem Sinn sind wir froh, dass die Redundanz dieses Projektes für die Schweiz von Prof. Weidmann anerkannt wird, denn das hilft uns auf die vorderen Plätze. Auch für die West-Süd-Achse ist der DBL wichtig. Das erlaubt Zeitgewinne von der Westschweiz ins Tessin von 15 bis 20 Minuten. Aber auch internationale Verbindungen können wieder über Luzern stattfinden. Das ist auch für die Tourismusregion wichtig, aber auch für die Erreichbarkeit unserer Wirtschaft, unserer Arbeitsplätze und der Unternehmen. Über die Standortattraktivität für Unternehmen haben wir ja gestern gesprochen. Für uns nützt es aber vor allem, weil der Viertelstundentakt in die Regionen und der Halbstundentakt in die nationalen Zentren ermöglicht werden. Darauf warten wir schon lange. Beispielsweise die Verbindung nach Bern im Halbstundentakt soll frühestens 2035 kommen. Man sucht zwar noch nach anderen Lösungen, aber es dauert viel zu lange im Vergleich mit anderen Städten oder Regionen, die solche Verbindungen bereits heute kennen. Ich rufe Sie auch nochmals dazu auf, mitzuhelfen diese Einigkeit zu bewahren, denn in Bern nimmt man unsere Einigkeit in der Zentralschweiz wahr. Das hilft. Bitte helfen Sie uns dabei. Wir werden den DBL bei allen Gelegenheiten in der ganzen Schweiz erwähnen, wenn wir unterwegs sind. Ich danke Ihnen, wenn Sie das auch tun., denn das kommt unseren nächsten Generationen zugute. Wir sind überzeugt, dass auch der Bundesrat unsere Absicht bald unterstützt und die Weichen entsprechend stellt für den DBL und den künftigen Bahnausbau in der Region.