

Luzern, 23. April 2024

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 76**

Nummer: A 76
Protokoll-Nr.: 427
Eröffnet: 24.10.2023 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Roos Guido und Mit. über den gegenseitigen Nutzen der beiden Projekte Durchgangsbahnhof Luzern und Bypass Luzern

Zu Frage 1: Wie hängen die beiden Projekte (Bypass und DBL) aus baulicher Sicht zusammen?

Die Plangenehmigung (Baubewilligung) für den Bypass hat das zuständige Departement des Bundes Ende Februar 2024 erteilt. Abhängig vom Rechtsweg ist mit einem Baustart zwischen 2027 und 2028 zu rechnen, die Bauzeit beträgt voraussichtlich rund 12 Jahre. Der Grossteil der Arbeiten wird unterirdisch zwischen Ibach und Grosshof verlaufen, so dass die Kapazitäten auf der Autobahn mehrheitlich erhalten bleiben. Der Baustart für den ersten Realisierungsschritt des Durchgangsbahnhofes Luzern (Tiefbahnhof, Dreilindentunnel) soll abhängig vom Entscheid des Parlamentes 2027 (Behandlung der Botschaft) Anfang der 2030er Jahre erfolgen. Gegenseitige bauliche Abhängigkeiten werden bei den Planungsarbeiten berücksichtigt.

Zu Frage 2: Wie hängen die beiden Projekte (Bypass und DBL) aus Sicht der Nutzer (Verkehrsteilnehmende, Bevölkerung, Wirtschaft, Tourismus usw.) zusammen?

Wir brauchen Schiene und Strasse als Mobilitätsinfrastrukturen – für den Wirtschafts- und Privatverkehr. Die beiden Systeme müssen als Gesamtsystem betrachtet werden, um einen möglichst hohen Nutzen für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen. Das Entlastungsprojekt Bypass auf der Strasse trennt den Transit- vom regionalen und lokalen Verkehr. Dadurch stellt es die zukünftige Funktionalität der national und international bedeutenden Nord-Süd-Achse sicher. Es schafft aber insbesondere auch für den regionalen und lokalen Verkehr mehr Kapazitäten. Die Stausituation rund um Luzern in den Spitzenstunden oder auch im Ereignisfall wird dadurch entschärft. Die heutige A2 (Sonnenbergtunnel) wird als Stadtautobahn dem regionalen Verkehr zur Verfügung stehen, was für den privaten Verkehr wie auch für den Wirtschaftsverkehr u.a. eine schnelle Verbindung zwischen den Agglomerationsgemeinden rund um Luzern ermöglicht. Dank dem DBL als Wachstumsprojekt auf der Schiene kann ergänzend das Angebot auf den Schienen massiv verbessert und das Bussystem besser an die Bahn angebunden werden, was Entlastungen für jenen Verkehr bringt, der auf die Strasse angewiesen

ist. Durch beide Projekte wird insgesamt die Erreichbarkeit der Zentralschweiz deutlich verbessert und werden die Kapazitäten auf Schiene und Strasse erhöht. Dies dient allen Nutzerinnen und Nutzern.

Zu Frage 3: Über welches Synergiepotential zu Gunsten der Bevölkerung und der Wirtschaft im Kanton Luzern verfügen die Grossprojekte DBL und Bypass?

Sowohl der Bypass als Entlastungsprojekt als auch der Durchgangsbahnhof als Wachstumsprojekt ermöglichen eine Weiterentwicklung der Mobilität im Raum Luzern und in der ganzen Zentralschweiz. Die Kapazitätssteigerung auf der Autobahn ermöglicht eine Entlastung des untergeordneten Strassennetzes, schafft damit mehr Platz und ermöglicht neue Massnahmen (z.B. Busspuren) für den strassengebundenen öV, den Fuss- und Veloverkehr, sowie den Wirtschaftsverkehr. Diese Entlastung wirkt idealerweise bereits in der Bauphase des DBL. Der Durchgangsbahnhof ermöglicht überhaupt erst ein richtiges S-Bahn-Netz rund um Luzern und damit häufigere, direktere und schnellere Verbindungen ohne Wendemanöver über den heutigen Kopfbahnhof Luzern. Ein deutlich verbessertes Angebot auf allen Zulaufstrecken aus den Regionen führt zu höheren Passagierzahlen im öV, was wiederum zu einer guten Erreichbarkeit des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Luzern sowie der Klimaziele beiträgt.

Die Bevölkerung wächst, die Mobilitätsbedürfnisse steigen. Ohne die beiden Schlüsselprojekte nähme der Stau rund um Luzern weiter zu, das untergeordnete Strassennetz würde durch unerwünschten Ausweichverkehr belastet. Eine Entlastung bzw. ein Kapazitätsausbau auf dem Schienennetz wäre mit den heutigen Engpässen am Gütsch, Rotsee und im Bahnhof nicht möglich. So würde sich die Erreichbarkeit der Zentralschweiz, der Region und Agglomeration Luzern deutlich verschlechtern. Luzern und Agglomeration würden zunehmend unattraktiv als Standort für Firmen wie auch zum Wohnen. Ebenso könnten die Mobilitäts-, Wirtschafts- und Klimaziele nicht mehr erreicht werden.

Der Ausbau auf Schiene und Strasse sowie ein funktionierendes Verkehrssystem um den Bahnhof Luzern, in der Stadt und in der Agglomeration ist für den Wohn- und Wirtschaftsstandort Luzern daher von essenziell Bedeutung.

Zu den Frage 4 und 5: Mit welchen Massnahmen (für den ganzen Kanton Luzern, für das Agglomerationsgebiet Luzern sowie für den ländlichen Raum des Kantons Luzern) kann der gegenseitige Nutzen des DBL und des Bypasses zu Gunsten der Luzerner Bevölkerung und Wirtschaft maximal erhöht werden?

Wer müsste wann diese Massnahmen auslösen?

Bei beiden Schlüsselprojekten des Bundes für die Mobilität im Kanton Luzern sind weitere Massnahmen ergänzend möglich oder gar zwingend. Die flankierenden Massnahmen zum Bypass sollen eine Verlagerung des Verkehrs von den Hauptverkehrsstrassen auf den Bypass Luzern unterstützen, so dass auf dem untergeordneten Netz mehr Platz bleibt. Das Gesamtpaket der verkehrlich flankierenden Massnahmen enthält kleinere und grössere Einzelmassnahmen wie beispielsweise die von Ihrem Rat geforderte durchgehende Busspur von Kriens

nach Ebikon. Viele dieser Massnahmen sind bereits im aktuell gültigen Bauprogramm enthalten. Zusätzlich notwendige Massnahmen werden im Programm Gesamtmobilität, über das Ihr Rat befinden wird, entschieden.

Für einen maximalen Nutzen des DBL auch für die Regionen sind zusätzliche Infrastrukturen auf den Zulaufstrecken notwendig. Diese haben eine hohe Abhängigkeit zum zukünftigen Angebot, das zum heutigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt ist. Unser Rat hat sich beispielsweise intensiv in Bern dafür eingesetzt, dass mit einem frühzeitigen Ausbau des Bahnhofes Ebikon in einem statt in zwei Schritten und damit aufwärtskompatibel zum DBL nur eine Bauphase notwendig wird. Zudem können die Verbindungen auf der Strecke Ebikon–Rotkreuz früher verbessert und die Betriebsstabilität auf der Achse erhöht werden.

Für einen optimalen Betrieb des Durchgangsbahnhofes sind auch der Ausbau der Bahnhöfe Sursee, Emmenbrücke sowie der Bau der Abstellanlage in Dierikon notwendig. Die Finanzierung von Massnahmen der Bahninfrastruktur erfolgt über den nationalen Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Massnahmen und deren Finanzierung werden über die Ausbauschritte durch die Bundesversammlung beschlossen.