Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
www.stadtrat.stadtluzern.ch

T 041 208 82 11
stadtrat@stadtluzern.ch

Antwort auf die Dringliche Interpellation 41

Wie weiter mit dem Durchgangsbahnhof Luzern?

Daniel Gähwiler und Adrian Albisser namens der SP/JUSO-Fraktion vom 4. Februar 2025
StB 111 vom 19. Februar 2025

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 20. Februar 2025 beantwortet.

Ausgangslage
Die Interpellanten führen aus, dass der «Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)» ein Jahrhundertprojekt sei mit verkehrspolitischer Tragweite über die Zentralschweiz hinaus. Für die Stadt als Standortgemeinde würden sich mit dessen Planung diverse Aufgaben und Projekte mit grossen Auswirkungen auf den Stadtraum ergeben. Der Stadtrat setze sich gemäss bisheriger Kommunikation dafür ein, dass das Projekt als Chance für die Stadtentwicklung genutzt werde und der Stadtraum um den Bahnhof zu einem gut zugänglichen, urbanen Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität weiterentwickelt werde.

Die Interpellanten zeigen sich besorgt, dass die durch Bundesrat Albert Rösti beauftragte Überprüfung und Priorisierung der Verkehrsinfrastruktur-Ausbauten dazu führen könnte, dass der DBL um Jahre verschoben oder gar nicht realisiert werden könnte.

Angesichts dieser Ausgangslage werden dem Stadtrat folgende Fragen gestellt:

Zu 1.:
Wurde der Stadtrat informiert, inwiefern die Überprüfung der Verkehrsinfrastruktur-Ausbauten das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern betrifft?

Die Stadt Luzern wurde über die Projektorganisation des «Bahnknotens Luzern mit Durchgangsbahnhof» im Vorfeld zur Medienmitteilung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) darüber informiert, dass eine Überprüfung aller noch nicht beschlossenen Verkehrsinfrastruktur-Ausbauten vorgenommen werde. Die entsprechende Medienmitteilung wurde den Projektpartnern durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), das den Vorsitz in der Projektorganisation Bahnknoten Luzern hat, vorgängig zugestellt. Daraus ist ersichtlich, dass der Durchgangsbahnhof Luzern eines der zu überprüfenden Projekte ist. Gleichzeitig hat das BAV mitgeteilt, dass die laufenden Arbeiten am «Bauprojekt Tiefbahnhof und Dreilindentunnel»[1] durch die Überprüfung nicht betroffen seien und weitergeführt würden.

[1] Der Durchgangsbahnhof besteht aus den Teilprojekten Tiefbahnhof, Dreilindentunnel und Neustadttunnel. In einem ersten Schritt wird seit Herbst 2024 das Bauprojekt für die Teilprojekte Tiefbahnhof und Dreilindentunnel erarbeitet.

Zu 2.:
Wie reagiert der Stadtrat auf die Möglichkeit einer «Verschiebung um Jahre» oder eines Verzichts auf den Durchgangsbahnhof Luzern?

Der Durchgangsbahnhof Luzern ist für die Zentralschweiz das Schlüsselprojekt in Sachen Mobilität. Nur mit dem Durchgangsbahnhof wird die Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems möglich sein, das mit einer Mobilitätsverlagerung von der Strasse auf die Schiene einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung der Klima- und Energieziele von Stadt, Kanton und Bund leisten soll. Wie die Interpellanten ist auch der Stadtrat besorgt über die Mitteilung. Es gilt aber festzuhalten, dass zurzeit noch unklar ist, ob die Überprüfung eine wesentliche Verzögerung der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs zur Folge hat.

Von der Überprüfung des UVEK nicht betroffen sind die laufenden Projektierungsarbeiten am Projekt «Durchgangsbahnhof». Das BAV hat im Herbst 2024 der SBB die Ausarbeitung des Bauprojekts in den Abschnitten Tiefbahnhof und Dreilindentunnel in Auftrag gegeben. Der Zeitplan für die laufende Projektierung sieht vor, dass Ende 2026 ein sogenannter «Projektfreeze» erfolgen wird. Ab diesem Zeitpunkt wird das Bauprojektdossier durch BAV und SBB geprüft, damit im Jahr 2030, wie ursprünglich vorgesehen, das Plangenehmigungsverfahren starten kann. Ab dem «Projektfreeze» Ende 2026 werden keine grösseren Anpassungen am Bauprojekt mehr vorgenommen werden können, ohne dadurch Verzögerungen und Mehrkosten zu generieren. Daraus ergibt sich, dass der Kanton Luzern, der Verkehrsverbund Luzern und die Stadt Luzern unter Einbezug weiterer Partner mit hohem Tempo die Abklärungen für Drittprojekte im Bahnhofsbereich vorantreiben müssen. Wesentliche Elemente im Umfeld des Bahnhofs, welche Auswirkungen auf das Bauprojekt haben, müssen bereits bis Ende 2025 verbindlich festgelegt sein, damit sie 2026 ins Bauprojekt eingearbeitet werden können. Dies betrifft insbesondere die Erschliessungssituation rund um den Bahnhof mit Bushaltestellen sowie Velo- und Personenführung, das u. a. einen wesentlichen Einfluss auf die Dimensionierung der Zugangsbereiche hat. Durch die konsequente und zielgerichtete Weiterentwicklung der Drittprojekte im Raum Bahnhof, die durch Stadt und Kanton verantwortet werden, wird ein Beitrag geleistet, dass das Projekt zum Zeitpunkt eines positiven Entscheides bereit ist für die Ausführung.

Zu 3.:
Was bedeutet die Verzögerung für die laufenden Projekte der Stadt Luzern zum Durchgangsbahnhof Luzern? Insbesondere zu den geplanten Verbesserungen im ÖV-System, dem Ausbau des Velonetzes und den geplanten Massnahmen für das Stadtklima?

Die laufenden Projektierungsarbeiten von Kanton Luzern, Verkehrsverbund Luzern und Stadt Luzern werden wie geplant weitergeführt (vgl. auch Antwort auf Frage 2). Aufgaben im Zusammenhang mit der Mobilitätsentwicklung im Raum Bahnhof wie die Konkretisierung der Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, die Führung des Velo- und des Fussverkehrs, die Erschliessung des Bahnhofs mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie die Velo- und MIV-Parkierung werden weiter vorangetrieben. Wie durch die Interpellanten erwähnt, gehören auch die Weiterentwicklung der Stadträume in gestalterischer, ökologischer, stadtklimatischer und soziologischer Sicht zu den städtischen Aufgaben. Mit dem Masterplan soll bis Ende 2027 aufgezeigt werden, wie sich der Stadtraum rund um den Bahnhof unter Berücksichtigung aller wesentlichen Themen entwickeln soll.

Zu 4.:
In einer gemeinsamen Absichtserklärung mit dem Kanton Luzern hat sich der Stadtrat im Jahr 2022 dazu verpflichtet, die beiden Projekte «Bypass» und «Durchgangsbahnhof Luzern» «entsprechend der jeweiligen vorliegenden Projektplänen umzusetzen». Wie will der Stadtrat verhindern, dass einseitig ein gigantisches Strassenbauprojekt mit Immissionen auf dem ganzen Stadtgebiet entsteht, wenn gleichzeitig der Durchgangsbahnhof Luzern in Frage gestellt wird?

Mit der Unterzeichnung der Absichtserklärung hat sich der Stadtrat für die Realisierung beider Verkehrsinfrastruktur-Grossprojekte in der Region Luzern, also für den «Bypass» und den «Durchgangsbahnhof» ausgesprochen. Im Gegensatz zum Durchgangsbahnhof ist der Bypass ein bereits durch den

Bund finanziertes und genehmigtes Projekt, dessen Realisierung derzeit durch Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht blockiert ist. Bekanntlich hat auch die Stadt Luzern eine Beschwerde eingereicht. Die Beschwerde richtet sich nicht gegen den Bypass als Projekt. Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Realisierung siedlungs- und landschaftsverträglich gestaltet wird. Dazu fordert sie insbesondere die Durchsetzung von flankierenden Massnahmen, um die mit dem Bypass angestrebte Verkehrsverlagerung von den Strassen im Stadtgebiet auf die Nationalstrasse zu sichern. Ein für den Stadtrat wesentliches Element sind durchgehende Busspuren. Damit soll der öffentliche Verkehr beschleunigt und die Fahrplanstabilität verbessert werden. Dies ist sowohl im Sinne der städtischen als auch der kantonalen Mobilitätsstrategie, die innerstädtisch eine Veränderung des Modalsplits hin zum öffentlichen Verkehr anstreben.

Zu 5.:
Wie kann der Stadtrat von der Absichtserklärung «Schlüsselprojekte für die künftige Mobilität» zurücktreten, wenn das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern um Jahre verschoben oder gestrichen wird?

Der Stadtrat beabsichtigt nicht, von der Absichtserklärung zurückzutreten. Der Stadtrat verlangt vom Bund als Bauherr über den Weg der Beschwerde, dass der Bypass siedlungs- und landschaftsverträglich gestaltet wird. Wie bereits in der Antwort auf Frage 4 dargelegt, muss dabei der Nutzen des Bypasses für den öffentlichen Verkehr maximiert werden. Selbst wenn seine abgewiesene Beschwerde im laufenden Verfahren erneut nicht gutgeheissen würde, ist der Stadtrat der Ansicht, dass er seine Forderung nach durchgehenden Busspuren gegenüber dem Kanton aufrechterhalten muss, um die kantonalen und städtischen Mobilitätszielsetzungen erreichen zu können. Die durchgehenden Busspuren sind als flankierende Massnahmen implizit Bestandteil der Absichtserklärung zwischen Stadt und Kanton. Regierungsrat und Stadtrat haben festgehalten, sich dafür einzusetzen, dass die Auswirkungen in allen Bauphasen so gering wie möglich gehalten werden und insbesondere der öffentliche Verkehr als Rückgrat der Mobilität in der Agglomeration Luzern zuverlässig abgewickelt werden kann.