

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Per E-mail:

Yves.Bichsel@gs-uvek.admin.ch

Luzern, 15. September 2026

Protokoll-Nr.: 1069

**Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse:
Verkehr '45**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Juni 2026 haben Sie die Kantonsregierungen in eingangs erwähnter Angelegenheit zur Stellungnahme eingeladen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir sowohl die Stossrichtung des Bundesrates einer verkehrsträgerübergreifenden Botschaft Verkehr '45, als auch die vorgeschlagene Neupriorisierung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur mit dem Grundsatz, strategische Schlüsselprojekte vor kleinteiligen Optimierungen zu priorisieren, begrüssen.

Wir beurteilen die Vorlage grundsätzlich sehr positiv. Die wesentlichen Projekte sind enthalten, namentlich der Zimmerberg-Basistunnel 2 (ZBT 2), der Kapazitätsausbau Bahnkonten Luzern mit dem Dreilindentunnel und Tiefbahnhof im Ausbauschnitt 2027 und einem Realisierungshorizont 2045 sowie die Absicht, mit der Botschaft 31 den Bahnknoten Luzern zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof zu erweitern. Dies begrüssen wir sehr. Für die Projektierungsarbeiten hinsichtlich der zweiten Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) für die Botschaft 31 fordern wir vom Bundesrat mehr Verbindlichkeit in den Beschlüssen zum AS 2027. Der Kanton beantragt dazu einen Zusatzartikel, welcher die Planungsarbeiten zu diesen Projekten ausdrücklich priorisiert. Zudem beantragen wir die Aufnahme des Bahnhofs Ebikon als ergänzendes Element zum ZBT 2 und zum DBL im Beschluss AS 2027 resp. einen Verzicht auf die Streichung aus dem Beschluss zum AS 35.

Der Kanton Luzern begrüsst ausdrücklich die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles zur Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF). Weitere Finanzierungsansätze zur Schliessung der Finanzierungslücken im BIF müssen weiterverfolgt werden, dazu gehören namentlich die in der ständerätlichen Motion KVF-S 25.3953 «Alimentierung und Liquidität Bahninfrastrukturfonds sicherstellen» und vonseiten der KÖV geforderten Massnahmen. Zudem müssen Massnahmen ergriffen werden, um Kostensteigerungen

in den Projekten sowie Schmälerungen und Zweckentfremdungen der BIF-Einlagen einzudämmen. Eine ausreichende Alimentierung des BIF ist zwingend notwendig, um Infrastrukturen für die künftigen Generationen zu erhalten und auszubauen. Wir sind offen, zur Schliessung von allfälligen Finanzierungslücken eine Vorfinanzierung zu prüfen, wenn die langfristige Alimentierung des BIF gesichert ist und wenn damit sichergestellt ist, dass die Zentralschweizer Schlüsselprojekte ZBT 2 und DBL verzögerungsfrei umgesetzt werden können.

Der Kanton Luzern begrüsst auch den Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen. Für den Kanton Luzern ist insbesondere das Gesamtsystem Bypass Luzern als ein bereits beschlossenes und finanziertes Nationalstrassenprojekt wichtig. Wir bedauern die Zurückstellung des Ausbaus der N14 Buchrain-Rütihof und erwarten stattdessen, dass finanzielle Mittel für den Vollausbau des Anschlusses Buchrain bereitstehen.

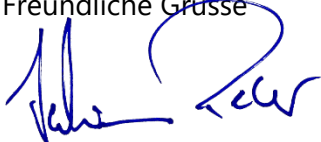
Die durch den Bund beurteilte A-Massnahmenliste des Agglomerationsprogramms Luzern 5. Generation mit Kosten von CHF 281.45 Mio. und einem diesbezüglichen Bundesbeitrag von 40 Prozent beurteilen wir positiv. Für den Kanton Luzern ist das Agglomerationsprogramm ein sehr wichtiges Instrument für eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur.

Mit dem ZBT 2 und dem DBL sind im Ausbauschnitt 2027 gleich zwei strategische Netzelemente im Schienenverkehr enthalten, welche u.a. die Nord-Süd-Achse stärken. Auch für das Nationalstrassennetz ist die Nord-Süd-Achse von besonderer, nationaler Bedeutung. Unser Kanton beantragt daher, der Nord-Süd-Achse in der Botschaft mehr Gewicht zu geben und sie als verkehrsträgerübergreifender Handlungsraum aufzunehmen und zu beschreiben.

Die detaillierten Antworten auf Ihre Fragen finden Sie in der Beilage. Die Stellungnahme der ZRK unterstützen wir vollumfänglich.

Ich danke Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat

Beilage:

- BEI-BUWD_Stellungnahme KT LU_Vorlage Verkehr '45

Fragenkatalog

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Antwort des Regierungsrats des Kantons Luzern gemäss Beschluss vom 15. September 2026

Generelle Stellungnahme

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45 Stellung nehmen zu können.

Die Verkehrsinfrastruktur ist für die Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse im Kanton Luzern essenziell. Wir begrüssen ausdrücklich sowohl die Stossrichtung des Bundesrates einer verkehrsträgerübergreifenden Botschaft Verkehr '45, als auch die vorgeschlagene Neupriorisierung des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur mit dem Grundsatz, strategische Schlüsselprojekte vor kleinteiligen Optimierungen zu priorisieren.

Wir beurteilen die Vorlage grundsätzlich sehr positiv. Die wesentlichen Projekte sind enthalten, namentlich der Zimmerberg-Basistunnel 2 (ZBT 2), der Kapazitätsausbau Bahnkonten Luzern mit dem Dreilindentunnel und Tiefbahnhof im Ausbauschnitt 2027 und einem Realisierungshorizont 2045 sowie die Absicht, mit der Botschaft 31 den Bahnknoten Luzern zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof zu erweitern. Dies begrüssen wir sehr. Für die Projektierungsarbeiten hinsichtlich der zweiten Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) für die Botschaft 31 fordern wir vom Bundesrat mehr Verbindlichkeit in den Beschlüssen zum AS 2027. Der Kanton beantragt dazu einen Zusatzartikel, welcher die Planungsarbeiten zu diesen Projekten ausdrücklich priorisiert. Zudem beantragen wir die Aufnahme des Bahnhofs Ebikon als ergänzendes Element zum ZBT 2 und zum DBL im Beschluss AS 2027 resp. einen Verzicht auf die Streichung aus dem Beschluss zum AS 35.

Der Kanton Luzern begrüsst ausdrücklich die Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles zur Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF). Weitere Finanzierungsansätze zur Schliessung der Finanzierungslücken im BIF müssen weiterverfolgt werden. Zudem müssen Massnahmen ergriffen werden, um Kostensteigerungen in den Projekten sowie Schmälerungen und Zweckentfremdungen der BIF-Einlagen einzudämmen. Eine ausreichende Alimentierung des BIF ist zwingend notwendig, um Infrastrukturen für die künftigen Generationen zu erhalten und auszubauen.

Der Kanton Luzern begrüsst auch den Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen. Für den Kanton Luzern ist insbesondere das Gesamtsystem Bypass Luzern als ein bereits beschlossenes und finanziertes Nationalstrassenprojekt wichtig. Wir bedauern die Zurückstellung des Ausbaus der N14 Buchrain-Rütihof und erwarten stattdessen, dass in den Beschlüssen finanzielle Mittel für den Vollausbau des Anschlusses Buchrain im Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern vorgesehen werden.

Die durch den Bund beurteilte A-Massnahmenliste des Agglomerationsprogramms Luzern 5. Generation mit Kosten von CHF 281.45 Mio. und einem diesbezüglichen Bundesbeitrag von 40 Prozent beurteilen wir positiv. Für den Kanton Luzern ist das Agglomerationsprogramm ein sehr wichtiges Instrument für eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur.

Mit dem ZBT 2 und dem DBL sind im Ausbauschnitt 2027 gleich zwei strategische Netzelemente im Schienenverkehr enthalten, welche u.a. die Nord-Süd-Achse stärken. Auch für das Nationalstrassennetz ist die Nord-Süd-Achse von besonderer, nationaler Bedeutung. Unser Kanton beantragt daher, der Nord-Süd-Achse in der Botschaft mehr Gewicht zu geben und sie als verkehrsträgerübergreifender Handlungsraum aufzunehmen und zu beschreiben.

Wir unterstützen die Stellungnahme der ZRK vollumfänglich.

Detaillierte Stellungnahme

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Der Kanton Luzern begrüsst die Stossrichtung der Vorlage ausdrücklich. Die Vorlage anerkennt, dass für eine zukunftsfähige Mobilität in der Schweiz Handlungsbedarf besteht, auf der Bahn, der Strasse und im Agglomerationsverkehr. Die Prioritäten werden massgeblich auf den für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wichtigen Projekten gesetzt. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll mittels strategisch wichtigen Schlüsselprojekten erfolgen, insbesondere bei der Bahn. Die Vorlage anerkennt auch, dass die Finanzierung gesichert werden muss, damit ausreichende Mittel für Unterhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung stehen.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Der Bericht zur Vorlage Verkehr'45 betont die Bedeutung einer koordinierten verkehrsträgerübergreifende Planung und zeigt in Kapitel 3 einen Überblick nach Handlungsräumen. Während im Bericht mehrfach auf die Bedeutung der Ost-West-Achse eingegangen wird, fehlen Aussagen zur Nord-Süd-Achse gänzlich. Für die Zentralschweiz und unseren Kanton ist diese Nord-Süd-Achse sowohl nationalstrassen- als auch schienenseitig essenziell. Auch aus nationaler Betrachtung ist die Achse ein zentraler verkehrsträgerübergreifender Handlungsraum. Mit dem ZBT 2 und dem DBL stärken auf nationaler Ebene gleich zwei strategische Netzelemente die Nord-Süd-Achse.

Antrag

Wir beantragen, dass die Nord-Süd-Achse im Bericht als verkehrsträgerübergreifender Handlungsraum aufgenommen wird.

In der Bahnplanung ist es üblich, dass Investitionsentscheide auf Basis von Angebotskonzepten gefällt werden. Für den Ausbauschnitt 2027 liegt noch kein Angebotskonzept vor. Die vorgeschlagenen Schlüsselprojekte können trotzdem bestätigt werden, da für diese einerseits umfangreiche betriebliche und technische Abklärungen vorliegen und sie andererseits betrieblich flexibel ausgelegt werden müssen, weil sich während ihrer Nutzungsdauer das Angebot verändern wird. Die Aufnahme einer Position «Ergänzungsmassnahmen» gewährt die nötige Flexibilität, dass ergänzende Massnahmen später abhängig des Angebotskonzeptes festgelegt werden können. Nichtsdestotrotz soll die Erarbeitung eines Angebotskon-

zeptes nun gestartet werden. Insbesondere für die Beurteilung der Ausbauten auf der Ost-West-Achse ist ein langfristiges Angebotskonzept essenziell.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Es bestehen in aller Regel grosse Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (Stichwort Verkehrsverlagerungen), so dass diese Bündelung nachvollziehbar und zweckmässig ist.

Antrag

Die Bundesbeschlüsse sind weiterhin separat zu fällen.

Teil Bahninfrastruktur

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Die Erfahrungen zeigen, dass die bisher geplanten Ausbauschritte nicht umgesetzt werden konnten, weil die Realisierung der Infrastrukturen in unterschiedlichen Zeiträumen erfolgte und zusätzliche Massnahmen erforderlich wären. Zudem stehen mehrere Grossprojekte an, welche nicht über einen einzigen Ausbauschritt finanziert werden können. Der Kanton Luzern unterstützt die Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur und die Festlegung der strategischen Netzelemente. Auch die angewandten Priorisierungskriterien (Bericht Kapitel 2.1.6) werden gestützt.

Die Neupriorisierung, mit Festlegung der strategischen Netzelemente (mit längeren Realisierungszeitdauern) und technisch notwendigen, kurzfristiger realisierbaren Ergänzungsmassnahmen, ermöglicht einen schrittweisen Ausbau bei gleichzeitigem Fokus auf ein Zielbild. Für die weiteren Planungen soll nun das Zielbild STEP («Perspektive Bahn 2050») weiter konkretisiert werden. Dies ist essenziell, damit Infrastrukturausbauten entsprechend den Bedürfnissen des Zielbildes erstellt werden können. Dies ermöglicht eine effiziente Realisierung und reduziert den Einfluss von Baustellen auf das Bahnnetz.

Wie im Bericht festgehalten, ist die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur für die Lebensqualität der Gesellschaft essenziell. Mit wachsender Bevölkerung steigt die Nachfrage nach Mobilität. Der Kanton Luzern ist gem. durchschnittlicher Wachstumsprognose des Bundesamts für Statistik mit 30 Prozent Wachstum in den nächsten 30 Jahren der am stärksten wachsende Kanton der Schweiz und daher in besonderem Masse von Nachfragesteigerungen in der Mobilität betroffen. Die Bevölkerung leidet schon heute unter den Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, Unfällen und Staus. Gezielte Investitionen in eine nachhaltige zukünftige Mobilität sind daher besonders essenziell.

Die Schieneninfrastruktur am Knoten Luzern stammt aus dem 19. Jahrhundert und ist damit weit über 130 Jahre alt. Seither wurden im Normalspurnetz keine grösseren Investitionen mehr ins Schienennetz am Knoten Luzern getätigt. Die Kapazitäten sind komplett ausgeschöpft und am Anschlag. Ein Quantensprung für die massgebliche Erhöhung der Kapazität auf der Schiene im drittstärksten frequentierten Bahnhof der Schweiz mit aktuell nur 2 Gleisen als Anschluss im Normalspurnetz ist überfällig. Die Zentralschweiz warten schon seit 50 Jahren auf den dringend notwendigen Ausbau am Knoten Luzern und wurde immer getröstet (u.a. Bahn 200, NEAT). Bereits 1989 hat der Ständerat ein Postulat von Alt-Stän-

derat Robert Bühler angenommen, das einen Tiefbahnhof zur Kapazitätssteigerungen am Knoten Luzern beantragt. Seitdem wartet die Zentralschweiz auf eine substanzielle Kapazitätserweiterung.

Seit der Bahn 2000 flossen lediglich 2% der Investitionen in die Zentralschweiz, namentlich für die Tieferlegung Luzern-Süd (Horw) der Zentralbahn, den Steigungsrampentunnel Engelberg sowie die Stadtbahn Zug. Der Grossteil der BIF-Mittel floss die letzten 25 Jahre in nationale Projekte (rund 33%) wie den Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel und in die Regionen Westschweiz (rund 31%) und Zürich (rund 18%), wie Auswertungen zeigen. Die Zentralschweiz wurde die letzten Jahrzehnte vom nationalen Schienennetz nach und nach abgehängt. Heute fahren kaum noch internationale Züge über Luzern und die Nord-Süd-Verbindung wird mehr und mehr über Zürich geleitet. Luzern liegt mitten in der Schweiz, hat aber den letzten grossen Sackbahnhof der Schweiz und wird bald die letzte Fernverkehrsstrecke mit einem Stundentakt sein.

Für den sozialen Zusammenhalt der Schweiz und die Verbindung zwischen den Landesgegenden und den Sprachregionen ist der Ausbauschritt 2027 ein dringend notwendiges Zeichen. Dieses Kriterium wurde in früheren Ausbauschritten vernachlässigt. Wir anerkennen, dass der Bundesrat dies erkannt hat und gewillt ist, Art. 81a und Art. 83 der Bundesverfassung ernst zu nehmen und die Kohäsion der Schweizer Landesteile zu wahren. Diese Bestrebung unterstützen wir sehr.

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Der Kanton Luzern ist mit dem Grundsatzentscheid, «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierungen», einverstanden. Grosse, strukturell wirksame Projekte, ergänzt durch gezielte Ausbauten in kapazitätskritischen Netzbereichen, ermöglichen langfristig orientierte und planerisch robuste Verbesserungen. Sie sollten zu verschiedenen Angebotskonzepten kompatibel geplant sein. Schlüsselprojekte, welche Engpässe in Knotenpunkten beheben, verbessern damit die Kapazität und die Qualität des ganzen Netzes. Ein kleinteiliger Netzausbau wäre hingegen zu ineffizient und brächte keinen wesentlichen strukturellen Mehrwert. Sie sind als Ergänzungsmassnahmen notwendig.

Antrag

In der Botschaft ist besser aufzuzeigen, wie das Zielbild 2045+ für die strategische Weiterentwicklung des Bahnnetzes unter Einbezug der Kantone und des Parlaments erarbeitet und genehmigt wird.

Zudem ist in der Botschaft darzulegen, warum die strategischen Netzelemente für das Gesamtsystem strategisch relevant und strukturgebend sind. Dazu ist aufzuzeigen, warum der Durchgangsbahnhof Luzern im Vollausbau gesamtheitlich betrachtet zusätzlichen Mehrwert generiert, der über den reinen verkehrsökonomischen Nutzen des NKV- und NIBA-Wertes hinaus geht (siehe auch Bemerkung zu Frage 6).

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Der Kanton Luzern unterstützt die Stellungnahme der ZRK vollumfänglich. Die beiden Projekte Zimmerberg-Basistunnel 2 (ZBT 2) und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) sind dringend erforderlich, damit die Mobilitätsnachfrage bewältigt, der Modal Split verbessert und die Redundanz des Schweizer Bahnsystems gestärkt werden kann.

Das Vorprojekt für den ZBT 2 ist abgeschlossen, und die SBB haben anfangs 2025 mit dem Bau/Auflageprojekt begonnen. Für die Zentralschweiz ist es essenziell, dass der ZBT 2 rasch realisiert wird. Erst mit dem ZBT 2 kann der DBL seinen vollen Nutzen entfalten.

Der unterirdische Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) macht aus dem heutigen Kopfbahnhof mit verschiedenen Engpässen eine zeitgemässe, leistungsfähige Mobilitätsdrehscheibe. Der DBL mit der 1. Etappe (unterirdischer Kopfbahnhof Luzern und Dreilindentunnel) im Ausbauschnitt 2027 und einer späteren 2. Etappe im Ausbauschnitt 2031 ist unabdingbar für die nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der ganzen Agglomeration Luzern und darüber hinaus. Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) unterstützt mit einem leistungsfähigen und eng vernetzten Bahnangebot eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Damit schafft er für den Kanton Luzern die Voraussetzungen, das bis 2050 prognostizierte Bevölkerungswachstum 120'000 Einwohner/innen raum- und verkehrsverträglich aufzunehmen. Über den unmittelbaren verkehrsökonomischen Nutzen hinaus, schafft der DBL die Grundlage für substanziellen räumlichen Potenzials. Damit verbunden sind Wertschöpfungseffekte aus der Wohnnutzung und aus rund 21'700 Vollzeitbeschäftigten in der Grössenordnung von rund CHF 6,7 Mrd. pro Jahr. Hiervon fliesen rund CHF 800 Mio. pro Jahr als Steuern an Gemeinden und Kanton. Wird nebst dem rein verkehrsökonomischen Nutzen aus der nationalen Betrachtung das regionale Entwicklungs- und Wertschöpfungspotenzial eingerechnet, liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis weit im positiven Bereich. Die Angaben basieren auf den Zwischenergebnissen der Studie «Räumliche und wirtschaftliche Potenziale sowie Nutzen des Durchgangsbahnhofs Luzern» von econcept AG und Kontextplan AG im Auftrag des Kantons Luzern. Der Schlussbericht der Studie inkl. verifizierten Werten für die Potenziale und Nutzen wird Anfang 2027 vorliegen.

Das Gutachten der ETH zu «Verkehr '45» empfiehlt die Realisierung des Durchgangsbahnhofs im Vollausbau. Verkehr '45 geht über die reine Bewertung der Bahninfrastrukturen hinaus, indem Ausbauvorhaben von Schiene, Nationalstrasse und Agglomerationsverkehr innerhalb eines gemeinsamen Betrachtungsrahmens analysiert und ihre Wechselwirkungen berücksichtigt wurden. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass es keine kostengünstigeren Alternativen zum DBL-Vollausbau mit vergleichbarer verkehrlicher Wirkung gibt. Die Kapazitätsengpässe im Knoten Luzern schränken gemäss Gutachten die Freiheitsgrade der Fahrplangestaltung nicht nur lokal, sondern aufgrund von Netzeffekten auch in weiteren Teilen des Bahnnetzes ein. Dadurch können die nutzbare Leistungsfähigkeit und der Infrastrukturbedarf anderer Strecken und Knoten beeinflusst werden. Die infrastrukturellen Rahmenbedingungen im Bahnhof Luzern begrenzen auf einzelnen Verbindungen die einsetzbaren Züge. Damit können sich Einschränkungen des Knotens auch auf die Beförderungskapazität ausserhalb des Kantons Luzern auswirken. Die hohe Auslastung und die begrenzte Zahl an Perrongleisen schränken die Führung bestimmter Verkehre über Luzern ein. Daraus können Verlagerungen auf andere Netzbereiche und zusätzliche Belastungen ausserhalb des Kantons resultieren.

Im November 2024 hat der Bund die SBB mit der Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts für die erste Etappe beauftragt, welches den Tiefbahnhof Luzern mit Dreilindentunnel umfasst. Die Projektierungsarbeiten sind gem. Planung 2029 abgeschlossen. Die erste Etappe mit CHF 3 Mia. ist daher zwingend im BB AS 2027 aufzunehmen und zu finanzieren, damit das Auflagedossier 2030 aufgelegt und mit dem Bau begonnen werden kann.

Für die zweite Etappe DBL, den Neustadttunnel, muss das Vorprojekt überarbeitet werden. Diese Arbeiten haben 2026 begonnen und sollen 2030 abgeschlossen werden. Der Projektierungsstand ist in der Tabelle und den Ausführungen in Kapitel 2.1.12.1 zu aktualisieren. Die für die Projektierung notwendigen fi-

nanziellen Mittel für die zweite Etappe DBL (bis und mit Bau- und Auflageprojekt) sind im BB AS 2027 Art. 1 Abs. 2b Ziff. 8 vorzusehen. Andernfalls muss Art. 1 Abs. 2h im BB AS 35 und Art. 1 Abs. 2p im BB AS 25 für die entsprechenden Projektierungsmittel Durchgangsbahnhof Luzern (bis und mit Auflageprojekt) beibehalten werden. Es muss sichergestellt sein, dass die Projektierung der zweiten Etappe DBL weiterhin finanziert ist.

Der Kanton Luzern erwartet vom Bundesrat mehr Verbindlichkeit im BB AS 2027 zum Vollausbau DBL und zu den für den Ausbauschritt 2031 zu realisierenden strategischen Netzelementen. Nur so kann eine nahtlose Realisierung des DBL-Vollaubaues sichergestellt werden. Mit der neuen Anforderung, dass die Aufnahme einer Massnahme von strategischer Bedeutung für das Netz in einen Ausbauschritt abgeschlossene Vorprojekte voraussetzt, soll im Bundesbeschluss verankert werden, für welche Schlüsselprojekte die Vorprojekte prioritär zu erarbeiten sind.

Antrag

Der «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027 für die Eisenbahninfrastruktur» ist wie folgt anzupassen:

Art. 2 (neu)

¹ Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2031 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschritt vor. Er sorgt dafür, dass die folgenden Vorhaben prioritär behandelt werden:

- a. Lausanne–Bern (Romont–Freiburg): Kapazitätssteigerung und Fahrzeitreduktion;*
- b. Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof Luzern 2. Etappe): Kapazitätssteigerung;*
- c. Knoten Basel (Durchmesserlinie Basel): Kapazitätssteigerung S-Bahn Basel.*

² Der Bundesrat sorgt dafür, dass bis Ende 2030 für jedes der in Absatz 1 genannten Vorhaben die nötigen Entscheidungsgrundlagen vorliegen.

Für den Ausbau des Bahnangebotes zwischen Zürich-Zug-Luzern sind nebst den zwei strategischen Schlüsselprojekten ergänzende Ausbauten an der Bahninfrastruktur zwischen Baar und Luzern notwendig.

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Wir begrüssen die Bestrebungen, die Kapazitäten auf der bestehenden Infrastruktur mittels Digitalisierung des Bahnsystems zu erhöhen. Die ERTMS-Strategie und damit die Einführung von ETCS kann dazu einen Beitrag leisten. Allerdings ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich, was mit den vorgesehenen Mitteln erreicht werden soll. Grundsätzlich soll beispielsweise das Aus- und Umrüsten von Fahrzeugen nicht über den BIF finanziert, sondern von den Betreibern bzw. Verkehrsunternehmen oder über einen separaten Kredit für Anschubfinanzierung getragen werden. Es ist sicherzustellen, dass über die ERTMS-Strategie keine BIF-Mittel in seinem Zweck entfremdet werden. Zudem ist zwischen Substanzerhalt (zu Lasten LV) und Auslagen (zu Lasten STEP) zu unterscheiden.

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ Ja ☒ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Der Kanton unterstützt die Stellungnahme der ZRK vollumfänglich. In der Auswahl der zu realisierenden Ergänzungsmassnahmen, und deren Umfang, sind die Kantone zwingend einzubeziehen.

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☒ Nein

Der Kanton ist nicht damit einverstanden, dass die folgenden Projekte der Zentralschweiz gestrichen oder reduziert werden:

- Ebikon: Anlagenerweiterungen inkl. Blockverdichtung Ebikon – Fluhmühle (reduziert)
- Rotkreuz: 6. Perronkante mit Spurwechsel (reduziert)

Diese Anpassungen gilt es bezüglich ihrer Abhängigkeiten zu den Schlüsselprojekten ZBT 2 und DBL zu prüfen. Mit der Eröffnung des ZBT 2, angenommen noch vor der 1. Etappe des DBL, ist zwischen Zug und Luzern ein geeigneter Bahnhof für das Wenden der zusätzlichen Fernverkehrszüge erforderlich. Dies bedingt einen Ausbau des Bahnhofs Ebikon.

Zentral zwischen den Wirtschaftsräumen Luzern, Zug und Zürich liegend, umfasst der ESP Rontal die fünf Rontaler Gemeinden Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon und Root. Neben heterogener Arbeitsplätze mit grosser Strahlkraft, zeichnet sich der ESP aufgrund seiner zentralen Lage im Siedlungsgebiet auch durch zahlreiche Angebote für Verpflegung und Einkauf aus. Der ESP Perlen / Schachen ist der nächstgelegene ESP am Kanton Zürich und liegt unmittelbar an der Autobahneinfahrt Buchrain. Er besteht aus zwei getrennten Arbeitsplatzgebieten – Schachen westlich der Autobahn/Reuss und Perlen östlich der Autobahn/Reuss. Neben der markanten Industrielandschaft befinden sich im Teilbereich Perlen Wohnnutzungen und das Industriedorf Perlen. Das entsprechende kantonale Buskonzept «Bus 2040» zur Erschliessung mit dem öV liegt vor. In Ebikon soll eine Verkehrsdrehscheibe entstehen, welche das Busangebot verbessert und die Strassen entlastet. Derzeit funktioniert das System mit einer provisorischen Lösung. Die definitive Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheibe ist bereits seit längerem in Planung und die Ausgestaltung hängt massgebend von der Gleislage am Bahnhof Ebikon ab. Zudem befinden sich im Raum Ebikon Annahmegleise für den Güterverkehr, die mitkonzipiert werden müssen und von denen verschiedene Grossunternehmen abhängen sind. Die entsprechenden Unternehmen warten bereits seit langem auf weitere Planungen der SBB. Es ist daher zwingend notwendig die Planungen am Bahnhof Ebikon zügig voranzutreiben und abzuschliessen.

Der Kanton Luzern fordert daher, dass am bereits beschlossenen Ausbau der Bahnhöfe Ebikon und Rotkreuz festgehalten wird. Auf die Blockverdichtung Ebikon-Fluhmühle kann hingegen Dank des Baus des Dreilindentunnel verzichtet werden.

Antrag:

Die bereits beschlossenen Ausbauten der Bahnhöfe Ebikon und Rotkreuz sind beizubehalten. In der Änderung des Bundesbeschlusses «Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur» ist Art. 2^{bis} folglich abzuändern:

8. Luzern–Zug–Zürich: Kapazitätsausbau und Beschleunigung, inklusive Ausbau Bahnhof Ebikon (mit vier Perronkanten)

wie es aktuell in Art. 1 Abs. 2a Ziff. 14 enthalten ist.

In der Auswahl der zu realisierenden Ergänzungsmassnahmen sind die Kantone besser einzubeziehen. Der Kanton unterstützt die Forderungen der ZRK.

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschnitt aufgenommen werden können?

☐ Ja ☒ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Für einen fundierten Entscheid und eine verlässliche Budgetierung ist es angezeigt, dass ein Vorprojekt vorliegen muss, bevor der Entscheid über die Aufnahme in ein Ausbauschnitt erfolgt. Das Erfordernis eines Vorprojektes darf aber nicht dazu führen, dass der Planungsprozess verlangsamt oder ausgebremst wird. Liegt ein Vorprojekt vor, soll es weiterhin möglich sein, die nächste Phase eines Bau- & Auflageprojektes zu starten und damit die aufgebaute Projektorganisation weiterlaufen zu lassen. Unterbrüche in der Planung haben hohe Mehrkosten zur Folge, weil das Projekt aufgrund veränderter Normen allenfalls bereits wieder überarbeitet werden muss. Unser Kanton unterstützen daher die Forderung der ZRK, Art 48c Abs. 2^{bis} entsprechend zu ergänzen:

Antrag:

Art. 48c Abs. 2^{bis} ist zu ergänzen:

2^{bis} Die Aufnahme einer Massnahme von strategischer Bedeutung für das Netz (strategisches Netzelement) in einen Ausbauschnitt setzt abgeschlossene Vorprojekte der entsprechenden Infrastrukturprojekte voraus. Im Sinne einer effizienten und unterbruchsfreien Planung kann das BAV die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes bereits vorgängig freigeben.

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Keine Bemerkungen

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Für die Finanzierung der nötigen Bahnausbauten ist der Beibehalt der Mehrwertsteuer-Promilles essenziell. Der Kanton Luzern begrüsst dies und setzt sich daher stark für die Weiterführung des Mehrwertsteuer-Promilles ein.

Weitere Finanzierungsansätze zur Schliessung der Finanzierungslücken im Bahninfrastrukturfonds (BIF) müssen weiterverfolgt werden, dazu gehören namentlich die in der ständerätlichen Motion KVF-S 25.3953 «Alimentierung und Liquidität Bahninfrastrukturfonds sicherstellen» und vonseiten der KÖV geforderten Massnahmen. Bevor nicht alle Massnahmen eingehend geprüft und nach Möglichkeiten ausgeschöpft wurden, akzeptiert der Kanton Luzern nicht, dass strategische Schlüsselprojekt verschoben werden. Wir sind offen, zur Schliessung von Finanzierungslücken eine Vorfinanzierung zu prüfen, wenn die langfristige Alimentierung des BIF gesichert ist und wenn damit sichergestellt ist, dass die Zentralschweizer Schlüsselprojekte ZBT 2 und DBL verzögerungsfrei umgesetzt werden können.

Die BIF-Einlagen dürfen nicht weiter geschmälert werden. Sei dies durch Sparmassnahmen des Bundes oder durch unzweckmässige Schmälerungen und Zweckentfremdungen der BIF-Einlagen. Schliesslich ist es notwendig, Kostensteigerungen auch im Bereich der steigenden normativen Anforderungen und der immer umfangreicheren und komplexeren Prozesse und Verfahren zu begegnen. Zur Minderung des

Fehlanreizes, dass Regionalverkehrshaltestellen über den Bahninfrastrukturfonds statt über den Agglomerationsverkehrsfonds beantragt werden, sind vom Bund Vorschläge auszuarbeiten.

Anträge:

- Der Bundesrat zeigt bis zur Botschaft 31 Massnahmen zur Dämpfung der Kostensteigerungen auf, insbesondere im Bereich der Normen und Abläufe. Der BIF soll zudem nicht weiter geschmälert oder zweckentfremdet werden und Fehlanreize gemindert werden.
- Der Bundesrat setzt bis zur Botschaft 31 Massnahmen zur Alimentierung und Liquiditätssicherung des Bahninfrastrukturfonds um, so dass weiterhin nebst Betrieb und Unterhalt auch Ausbaumassnahmen wie strategische Netzelemente finanziert und planmässig umgesetzt werden können.

Eine ausreichende Alimentierung des BIF ist zwingend notwendig, um Infrastrukturen für die künftigen Generationen zu erhalten und auszubauen.

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Der Kanton folgt der Stellungnahme der ZRK.

Teil Nationalstrasseninfrastruktur

14. Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Neben den für die verschiedenen Zeithorizonte vorgesehenen, gezielten Ausbauten im Nationalstrassennetz müssen insbesondere auch für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ausreichende (finanzielle und personelle) Mittel vorhanden sein. Der geforderte Zahlungsrahmen von 9,460 Milliarden Franken für die Jahre 2028–2031 (Art. 1) wird ausdrücklich begrüsst und dass die vorgesehenen (teuerungsbereinigten) Ausgaben für Ausbauten im Sinne von Anpassungen am Nationalstrassennetz auf einer fundierten Einschätzung des tatsächlichen Bedarfs beruhen sollen. Aus Sicht des Kantons ist ein leistungsfähiges und gut unterhaltenes Nationalstrassennetz essenziell, um Ausweichverkehr auf das untergeordnete Kantons- und Gemeindestrassennetz zu verhindern. Wir unterstützen zudem die Ausführungen der ZRK.

15. Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Die Vorlage enthält im Bereich des Strassenverkehrs keine Zentralschweizer Schlüsselprojekte. Aus Sicht der Zentralschweizer Kantone ist es wichtig, Redundanzen zu schaffen, welche das regionale wie auch das überregionale Strassennetz entlasten und den Zusammenbruch des Verkehrs bei Störungen verhindern. Von zentraler Bedeutung ist der Bypass Luzern, ein beschlossenes und finanziertes Nationalstrassenprojekt. Mit der im Bau befindlichen neuen Axenstrasse mit dem Sisikoner Tunnel und dem Morschacher Tunnel wird die Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit erhöht. Die Zentralschweizer Kantone fordern, dass in der langfristigen Planung der Schaffung von Redundanz auf regionaler Ebene (Achsen A2 und A4) zwischen Luzern / Zug und Gotthard genügend Beachtung geschenkt wird.

Der Kanton Luzern bedauert die Zurückstellung des Ausbaus der N14 Buchrain-Rütihof. Wir fordern, dass stattdessen der Vollausbau des Anschlusses Buchrain im Projekt Bypass Luzern mitberücksichtigt wird, auch wenn der Nationalstrassenabschnitt N14 Buchrain-Rütihof ggf. zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt. Die heutige Konzeption des Anschlusses gewährt bereits heute die Verkehrssicherheit und die notwendige Leistungsfähigkeit (Linksabbieger) nicht mehr. Wir gehen davon aus, dass die Optimierungen im Gesamtsystem Bypass Luzern, namentlich der Vollausbau des Anschlusses Buchrain sowie die Überdeckung der Autobahn A2 Luzern-Süd in Kriens, über den BB zum Verpflichtungskredit 2027 oder den BB über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2028-2031, Art.1 finanziert sind. Wenn dem nicht so ist, müsste dies in den Beschlüssen entsprechend berücksichtigt werden.

Wir unterstützen zudem die Zentralschweizer Forderung, dass in der langfristigen Planung der Schaffung von Redundanz auf regionaler Ebene (Achsen A2 und A4) zwischen Luzern / Zug und Gotthard genügend Beachtung geschenkt wird.

16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Der Kanton Luzern ist mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden. Es ist jedoch entscheidend, dass die für den jeweiligen Realisierungshorizont vorgesehenen Abschnitte und Projekte ohne Verzögerungen vorangetrieben werden.

17. Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschnitt 2027 einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Keine Bemerkungen.

18. Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Keine Bemerkungen.

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

☐ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☒ Nein

Keine Bemerkungen.

Teil Agglomerationsverkehrinfrastruktur

20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass für das Agglomerationsprogramme Luzern Beiträge vorgesehen sind. Für die übersichtliche Darstellung der Massnahmen im Bericht der Vernehmlassungsvorlage bedanken wir uns.

Gemäss dem Gespräch am 18. August 2026 zwischen dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE und der Trägerschaft Kanton Luzern des Agglomerationsprogramms Luzern betreffend dem Prüfberichtentwurf wurden seitens Trägerschaft folgende Umpriorisierungsmassnahmen beantragt und besprochen:

ARE-Code	Antrag	A-Liste	B-Liste	Änd. A+B-Liste
1061.5.027	B>A	+7.14	-7.14	keine
1061.5.081	neu in A	+0.55	keine	+0.55
1061.5.082	neu in B	keine	+1.75	+1.75
1061.5.092	C>B	keine	+6.00	+6.00
1061.5.017	A>B	-5.62	+5.62	keine
1061.5.025	A>B	-12.62	+12.62	keine
1061.5.081	neu in C	keine	keine	keine
1061.5.033	B>C	keine	-5.10	-5.10
1061.5.057	B>C	keine	-5.61	-5.61
1061.5.072	Verzicht	-1.00	keine	-1.00
Total:		-11.55	+8.14	-3.41

Anm.: Kosten in Mio. CHF

Im Prüfberichtentwurf des ARE umfasst die A- und B-Liste zusammen CHF 477.24 Mio.; mit den obigen Anträgen der Trägerschaft werden diese Kosten um CHF 3.41 Mio. auf CHF 473.83 Mio. reduziert und liegen damit weiterhin unter dem Grenzwert für mittlere Agglomerationen von CHF 477.47 Mio. Der Nutzen der neu beantragten Massnahmen (wichtige Veloverbindung; Elektrifizierungen Busse) wird als sehr gross eingeschätzt, der Nutzen der aus der A- und B-Liste wegfallenden Massnahmen als in etwa linear zu deren Kosten. Der Gesamtnutzen (WK1 bis WK4) wird seitens Trägerschaft somit weiterhin bei 7 Punkten eingeschätzt. Die oben aufgeführten 10 Anträge zu Massnahmenumpriorisierungen gelten somit unter der Voraussetzung, dass insgesamt weiterhin ein Bundesbeitrag von 40% gewährt werden kann (Details: gemäss Prüfungsgespräch).

21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

☒ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☐ Nein

Die durch den Bund beurteilte A-Massnahmenliste des Agglomerationsprogramms Luzern 5. Generation mit Kosten von CHF 281.45 Mio. und einem diesbezüglichen Bundesbeitrag von 40% wird sehr positiv zur Kenntnis genommen. Für uns als mittelgrosse Agglomeration ist das Programm ein wichtiges Instrument in der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätsinfrastruktur.

Gestützt auf die unter Frage 20 aufgeführten Anträge zu Massnahmenumpriorisierungen würde die neue A-Liste Kosten von insgesamt noch CHF 269.90 Mio. umfassen, und der Bundesbeitrag wäre weiterhin bei 40%, dies unter der Voraussetzung, dass der Gesamtnutzen weiterhin bei 7 Punkten eingestuft werden kann.

22. Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

☐ Ja ☐ Ja mit Vorbehalt ☒ Nein

Wir bedanken uns bei Ihnen für die bisherigen Arbeiten. Wir schätzten den Einbezug und danken für die Berücksichtigung der Anträge. Für allfällige Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.