

Positionspapier Durchgangsbahnhof Luzern

Erstellt: 08. Juni 2022
Aktualisiert: 28. 03. 2025

verfasst von Mitgliedern der AG EVR, András Özvegyi/Marlis Gander
von András Özvegyi

Abgenommen

vom Vorstand GLP Kanton Luzern am 20. April 2025

Dieses Positionspapier zeigt die Haltung der GLP zum Durchgangsbahnhof Luzern.

Zusammenfassung

Wir von der GLP unterstützen das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL), weil wir die grossen Chancen höher gewichten als die Herausforderungen.

Die Zufahrtsinfrastruktur der Bahn in Luzern ist rund 100 Jahre alt. Es gibt nur zwei Zufahrtsgleise in den heutigen Sackbahnhof. Die Kapazität ist ausgeschöpft. Fahrplanverbesserungen sind nicht mehr möglich.

Chancen

- Der DBL ermöglicht einen Quantensprung im öffentlichen Verkehr (ÖV) im Kanton Luzern und in der Zentralschweiz. Ein S-Bahn-System im 15'-Takt und neue direkte Verbindungen von der Region/Agglomeration zur anderen via das Zentrum Luzern werden möglich sein.
- Der ÖV mit Bahn+Bus ist nachhaltig, weil er flächen- und energieeffizient ist. Zudem ist es die klimagerechteste und CO₂-ärmste Mobilitätsform neben dem Fuss- und Veloverkehr.
- Der ausgebaute Bahnverkehr als Rückgrat in Kombination mit dem Bussystem ist der einzig richtige Ansatz in der Zentralschweiz zur ÖV-Förderung.
- Der DBL stellt die Erreichbarkeit von Luzern sicher.
- Die Wirtschaft in der Region Luzern profitiert vom DBL (Tourismus, KMU, Neuansiedlungen, Arbeitsplätze etc.)
- Der Stadtraum ist an zentraler Lage erweiterbar (neues Vorzeigequartier, Erweiterung Neustadt mit Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit etc.)

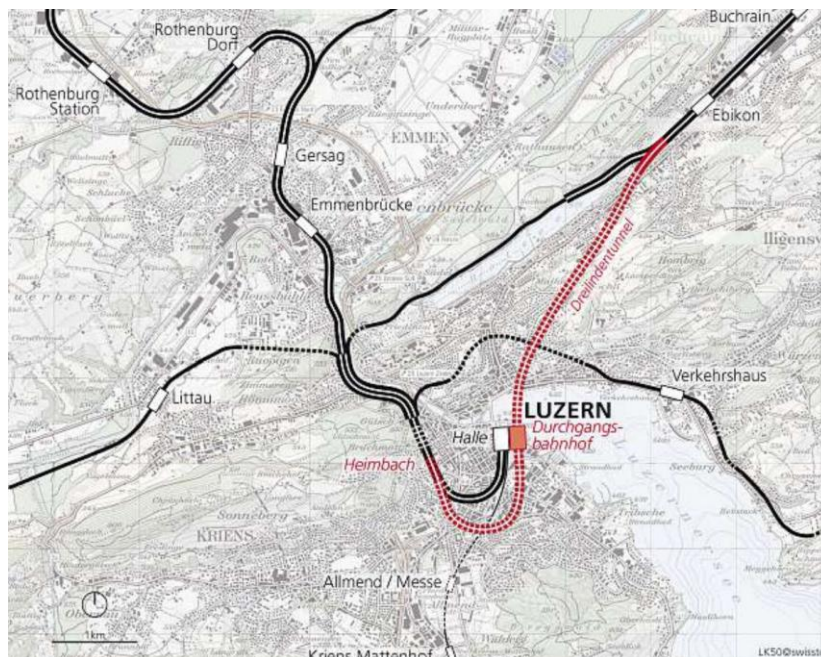
Herausforderungen

- Verbesserung des ÖV-Anteils (Modal-Split).
- Sicherstellung funktionierender Zu- und Wegbringer mit ÖV.
- Die Kosten sind hoch, jedoch gerechtfertigt. Luzern hat einen Nachholbedarf bei der Infrastruktur, da die letzten 100 Jahre nichts Wesentliches in die SBB-Infrastruktur investiert wurde in Luzern. Auch beim Angebotssprung mit der Bahn 2000 ging der Raum Luzern leer aus.

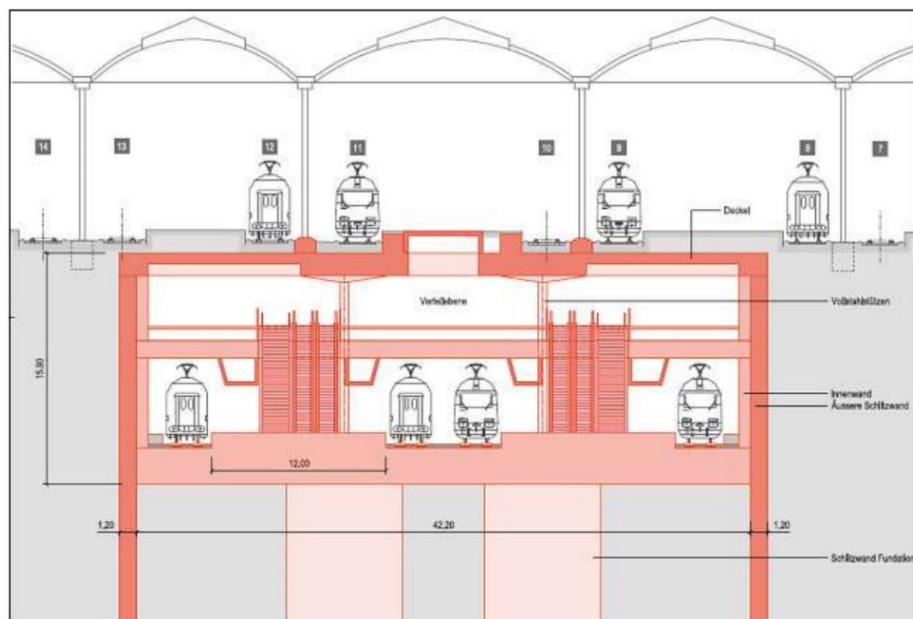
Forderungen

- Konsequente, angebotsorientierte Planung bei ruhendem und fahrendem MIV.
- Der Wirtschaftsverkehr soll funktionieren können.
- Keine Neuerschliessung durch bestehende, hochwertige Wohnquartiere.
- Die Stadtplanung muss visionärer werden und einen Idealzustand ohne oberirdische Gleise prüfen. Ansatz: Waldstätter- und Habsburgerstrasse zum See verlängern, so dass das bewährte Neustadt-Schachbrettmuster erweitert wird.
- Die Velo- und Fussgängerführung soll in erster Priorität ebenerdig bleiben, in zweiter Priorität oberirdisch und in dritter Priorität unterirdisch sein.
- Die Finanzierung für den DBL muss gesichert sein vor dem Baubeginn Bypass.
- Die Strategie ZuMoLu (Zukunft Mobilität Kt Luzern), vom Kantonsrat am 23.03.2023 zustimmend verabschiedet, soll vom Regierungsrat konsequent umgesetzt werden. Der DBL passt gut zum Grundsatz Förderung der flächeneffizienten Verkehrsmittel.
- Der Regierungsrat wird aufgefordert, beim Bund regionalpolitisch den Nachholbedarf an Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur einzufordern, da die letzten 100 Jahre nichts Wesentliches in die SBB-Infrastruktur investiert wurde in Luzern. Auch beim Angebotssprung mit der Bahn 2000 ging der Raum Luzern leer aus. Ebenso bei der NEAT. Und die direkten Züge von Mailand nach Basel verkehren heute vermehrt über Zürich. Zudem wurden seit dem Jahre 2000 (mit der Auflösung der Kreisdirektion II in Luzern) einige 1000 Arbeitsplätze von Luzern nach Olten verloren.

Situation und Querschnitt Projekt DBL



Linienführung Durchgangsbahn Luzern



Querprofil Durchgangsbahnhof