

Luzern, 9. Juli 2026

FAKTECHECK

Ideenskizzen zum Bahnknoten Luzern

1. Sind die von Privaten in Umlauf gebrachten Linienführungen neu oder innovativ?

-  Falsch. Die vorgeschlagenen Ideen (Eisenbahnkreuz Innerschweiz, S-Bahn Zentralschweiz) hat man in ähnlicher Form bereits in früheren Studien zur Weiterentwicklung des Bahnknotens Luzern geprüft. Sie wurden aus fachlichen und finanziellen Gründen verworfen.
-  Der Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) ist das Resultat eines systematischen Variantenentscheids mit über 30 geprüften Optionen. Der DBL wurde jeweils als beste Lösung bestätigt:
[Rahmenplan Luzern \(SBB, 2010 und 2014\)](#)
[Korridorrahmenplan Zentralschweiz \(SBB, 2018\)](#)
[Variantenstudium Vorprojekts Tiefbahnhof Luzern \(Ernst Balser & Partner, 2013 resp. 2015\)](#)

2. Sind die Ideen günstiger zu realisieren als der DBL?

-  Falsch. Die Kostenschätzungen der Initianten sind deutlich zu tief und basieren weder auf fundierten noch nachvollziehbaren Annahmen. Beispielsweise wird ein unterirdischer Bahnhof Emmenbrücke mit nur 100 Mio. CHF beziffert. Gemäss Fachexperten sind solche Skizzen mit vielen Tunnelsystemen und (Tief-)Bahnhöfen 3 bis 4 Mal (+400%) teurer als von den Initianten angegeben.
-  Der DBL basiert auf einem gemäss Bundesnormen ausgearbeiteten Vorprojekt unter Berücksichtigung der Kostenmethodik der SBB und des BAV. Für das Gesamtprojekt hat der Bundesrat im Januar 2026 einen Kostenrahmen von 5,1 Mrd. Franken festgelegt. Die Kosten für die erste Etappe des Durchgangsbahnhofs (Tiefbahnhof und Dreilindentunnel) werden Stand heute auf rund 3 Mrd. Franken (Kostengenauigkeit +/- 30 %) geschätzt. Über die Finanzierung der ersten Etappe entscheidet das Bundesparlament mit der Botschaft 2027. Der Finanzierungsentscheid für die zweite Etappe (Neustadttunnel und Anschluss Gütsch) ist mit der Botschaft 2031 vorgesehen. Diese Kostenangaben beziehen sich primär auf die Bahnanlagen. Weitere Zusatzkosten im Netz und der Projekte im Umfeld der Bahnanlagen (flankierende Massnahmen) werden im Verlauf der weiteren Projektierung ermittelt.

3. Lassen sich die Ideenskizzen schneller umsetzen als den DBL?

-  Falsch. Dass andere Ideen frühzeitiger oder gleich schnell umgesetzt werden könnten wie der DBL, ist illusorisch. Aufgrund der langwierigen Prozesse bei Infrastrukturprojekten würde eine alternative Variante einen Planungsneustart auslösen und den Bahnausbau in der Zentralschweiz so um mehrere Jahrzehnte zurückwerfen. Eine Lösung in diesem Jahrhundert wäre höchst unwahrscheinlich. Ein Planungsneustart verhindert den dringend nötigen Ausbau am bereits heute vollständig ausgelasteten Bahnknoten Luzern.
-  Der DBL ist in der Planung bereits sehr weit fortgeschritten. Das Vorprojekt ist abgeschlossen und das Bauprojekt für die erste Etappe ist in Arbeit. Die Finanzierung für die Realisierung wird aktuell vorbereitet, sodass ab Mitte 2030er-Jahre mit dem Bau gestartet werden kann. Auch der ETH-Bericht «Verkehr '45» und die Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates haben den Durchgangsbahnhof als prioritäres Projekt für den Bahnausbau in der Schweiz bis 2045 bewertet.

4. Würden die skizzierten Ideen die Region besser erschliessen, bspw. mit mehr S-Bahnhaltestellen?

-  Falsch. Umsteigen macht den öV unattraktiv – die meisten Menschen wollen in die Stadtzentren fahren. Die Stadt Luzern ist Hauptzielort für rund 85'000 Beschäftigte, über 85'000 Bewohner/innen, rund 9 Mio. (Tages-)Gäste pro Jahr und über 22'000 Studierenden in tertiären Bildungseinrichtungen. Mit 103'500 Reisenden pro Tag ist Luzern der 3. grösste Bahnhof der Schweiz. Umsteigebeziehungen in Aussenbahnhöfen wie Littau oder Emmenbrücke an den Fernverkehr, wie von den Initianten vorgesehen, verschlechtern die Erschliessung der Stadt Luzern und auch der Kantone Ob- und Nidwalden massiv. Die Kantone Ob- und Nidwalden würden komplett vom nationalen Fernverkehrsnetz abgehängt und müssten längere Reisezeiten und häufigeres Umsteigen in Kauf nehmen. Umsteigezwang macht den öV unattraktiv. Unattraktive Umsteigebeziehungen und schlechte Erschliessung erzeugen mehr MIV und belasten das Strassennetz. Generell sind die skizzierten Zugverbindungen der Ideen nichts als Wünsche, da mangels Eingliederung in das nationale Bahnnetz eine Fahrbarkeit von den Initianten nicht nachgewiesen werden kann.
-  Der DBL bindet das Zentrum Luzern direkt ins nationale Bahnnetz ein und ermöglicht ein starkes S-Bahnsystem für die Zentralschweiz – ein zentrales Ziel der nationalen «Perspektive Bahn 2050». Verschiedene Verkehrsmittel sind miteinander verknüpft und die Fahrplanstruktur auf die nationalen Knoten abgestimmt. Mit der Durchbindung ermöglicht der DBL kürzere Reisezeiten, bessere Anschlüsse und ein attraktives öV-Angebot.

5. Sind die skizzierten Ideen technisch machbar?

-  Zweifelhaft. Die Vorschläge sind weder überprüft noch vertieft. Die Machbarkeit der Skizzen ist grundsätzlich ungeklärt. Es fehlen Betriebs-, Produktions- und Infrastrukturkonzepte, geologische und technische Untersuchungen, Umweltprüfungen und vieles weiteres. Es werden keine Aussagen gemacht, wie der Knoten Luzern betrieben resp. produziert wird, z.B. wie die Züge die Abstellgleise sowie die Serviceanlage erreichen. Auch bei diesen Ideen bräuchte es zusätzliche Abstellkapazitäten und Infrastrukturanpassungen. Die Kapazität des heutigen Kopfbahnhofs ist begrenzt – und bereits ausgeschöpft. Für einen Angebotsausbau fehlten zusätzliche Perrons und die vorhandenen Perrons sind zu kurz.
-  Beim DBL liegen fundiert technische Grundlagen vor (u.a. Vorprojekt, Bauphasenplanung, Personenflüsse, Umweltstudien, Geologie). Diese werden aktuell im Rahmen des Bauprojekts weiter vertieft. Das Projekt DBL, welches von über hundert Planerinnen und Planern während mehrerer Jahre sorgfältig erarbeitet wurde, mit ersten Ideenskizzen zu vergleichen, ist fachlich falsch und unseriös.

6. Wie sind die Chancen für Ideenskizzen einzuordnen?

-  Unrealistisch. Es ist ein komplexes Zusammenspiel von Planungsinstrumenten, politischen Rahmenbedingungen und technisch-fachlicher Machbarkeit im Kontext des nationalen und regionalen Mobilitätssystems nötig für ein Infrastrukturprojekt dieser Grössenordnung. Die Phase der Variantenstudien für den Bahnknoten Luzern ist längst abgeschlossen. Die skizzierten Projektideen sind weder technisch ausgearbeitet noch finanziert oder politisch mehrheitsfähig.
-  Das Bundesparlament hat die Projektierung für den DBL bereits finanziert und bestätigt. Die technische Machbarkeit wurde geprüft und nachgewiesen, sodass die SBB aktuell intensiv am Bauprojekt der ersten Etappe DBL mit Kopftiefbahnhof und Dreilindentunnel arbeitet. Sowohl Bund, als auch die Zentralschweizer Kantone und Gemeinden stehen geschlossen hinter dem Projekt.

Fazit Ideenskizzen

Andere Linienführungen am Knoten Luzern, die vermeintlich weniger kosten und schneller umgesetzt sein sollten, verkennen, dass einem Projekt bis zur Realisierung ein sehr umfassender, langer Planungs-

prozess inkl. Variantenstudium vorangeht. Die Zentralschweiz wartet schon seit 50 Jahren auf den dringend notwendigen Ausbau. Eine weitere Verzögerung ist nicht vertretbar. Der DBL ist das Wachstumsprojekt für den öV in der ganzen Zentralschweiz und ein wichtiges Element im nationalen Bahnnetz. Mit dem DBL liegt ein Projekt vor, dass sich in einem intensiven Variantenstudium durchgesetzt hat und einen hohen Nutzen für die Zentralschweiz stiftet. Das Bauprojekt ist in Erarbeitung. Die Finanzierung des Baus wird mit der Botschaft 2026 erwartet.

Petition Stopp Durchgangsbahnhof Luzern / DBL nein Danke

1. Die Petition will die Bevölkerung vor einer «lähmenden Grossbaustelle» im Luzerner Zentrum bewahren. Diese würde die Stadt drangsalieren und blockieren.

-  Der Bahnhof Luzern wird während der ganzen Bauphase in Betrieb sein und seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe vollumfänglich erfüllen. SBB, Kanton und Stadt Luzern sowie alle Involvierten setzen alles daran, die Bauphase so stadt- und landschaftsverträglich wie möglich zu gestalten. Der Bahnhof bleibt in Betrieb, die Innenstadt und der Raum Bahnhof sind jederzeit zu Fuss, mit dem Velo, dem öffentlichen Verkehr und dem Auto zugänglich. Zudem setzen Kanton und Stadt bereits vor Baubeginn gezielte Massnahmen um, um den Verkehrsfluss und die Erreichbarkeit des Bahnhofgebiets weiter zu verbessern. Die Naherholungsgebiete entlang von See und Reuss bleiben erhalten.
-  Während der Bauzeit wird es Einschränkungen geben. Kanton, Stadt und SBB sorgen jedoch dafür, dass Mobilität und Erreichbarkeit sichergestellt bleiben. Die eigentliche Blockade droht nicht durch die Baustelle, sondern wenn der Durchgangsbahnhof nicht umgesetzt wird: Ohne das Projekt stösst der Bahnhof Luzern an seine Kapazitätsgrenzen und wird zum Engpass für die gesamte Region.

2. Das Gewerbe in der Stadt Luzern und der Agglomeration darf nicht über Jahre hinweg vom Zugang zum Bahnhof Luzern behindert und abgeschnitten werden.

-  Der Bahnhof Luzern wird während der ganzen Bauphase in Betrieb sein und seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe vollumfänglich erfüllen. Das Gewerbe bleibt während der gesamten Bauzeit erreichbar. Der Bahnhof bleibt in Betrieb, die Innenstadt ist mit allen Verkehrsmitteln zugänglich und die Erschliessung von Geschäften, Parkhäusern und Gastronomie und Dienstleistungsbetrieben bleibt gewährleistet.
-  Der Durchgangsbahnhof stärkt den Wirtschaftsstandort Luzern langfristig. Er verbessert die Erreichbarkeit für Kundinnen und Kunden, Mitarbeitende sowie Lieferanten und schafft wichtige Voraussetzungen dafür, dass die Region auch künftig gut erreichbar und wirtschaftlich attraktiv bleibt.

3. Der Tourismus in der Stadt Luzern und der Agglomeration darf nicht über Jahre hinweg am Zugang zum Bahnhof Luzern und zum See (Schiffahrt) behindert und abgeschnitten werden.

-  Der Bahnhof Luzern wird während der ganzen Bauphase in Betrieb sein und seine Funktion als Mobilitätsdrehscheibe vollumfänglich erfüllen – auch für den Tourismus. Der Bahnhof bleibt in Betrieb, die Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee ab Luzern fährt weiter und die Innenstadt sowie der Raum Bahnhof bleiben mit allen Verkehrsmitteln erreichbar.
-  Während der Bauzeit wird es teilweise zu Einschränkungen kommen. Der Zugang zum Bahnhof, zum See und zur Schiffahrt bleibt jedoch jederzeit gewährleistet. Langfristig verbessert der Durchgangsbahnhof die Erreichbarkeit Luzerns und stärkt damit auch den Tourismus.

Fazit Petition

Ein Planungsstopp löst keines der bestehenden Probleme. Im Gegenteil: Er verschiebt die Lösung um Jahrzehnte, während der Bahnknoten Luzern weiter an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Die eigentliche Blockade entsteht deshalb nicht durch den Bau des Durchgangsbahnhofs, sondern durch den Verzicht auf dessen Umsetzung.