



Treffen der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz mit Regierungsvertretenden vom 21. Januar 2026.

Positionspapier der Zentralschweizer Kantonsregierungen, genehmigt im Januar 2026, zum Thema:

Realisierung nationaler Strassen- und Schieneninfrastruktur: Bypass Luzern sowie Durchgangsbahnhof Luzern und Zimmerberg-Basistunnel 2

1. Ausgangslage

Durch die Zentralschweiz führen einige der wichtigsten Verkehrsverbindungen der Schweiz. Die Gotthard-Achse bewältigt rund 80% des Nord-Süd-Transitverkehrs auf der Strasse und 57% auf der Schiene. Gleichzeitig ist die Zentralschweiz mit über 800'000 Einwohner ein prosperierender Wirtschafts- und Lebensraum und eine überregionale Tourismusregion mit internationaler Ausstrahlungskraft.

Eine leistungsfähige Mobilitätsinfrastruktur auf Schiene und Strasse ist eine zentrale Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung und Stärkung der wirtschaftlichen und touristischen Kraft der Zentralschweiz im Wettbewerb mit anderen Regionen und Metropolitanräumen der Schweiz.

Seit Jahren stagniert ein substanzieller Ausbau des öV-Angebots in der Zentralschweiz, weil der Bahnknoten Luzern seine Kapazitätsgrenzen längst erreicht hat, und auf der Achse Zürich – Zug – Luzern mehrere einspurige Bahninfrastrukturen einen nachfrageorientierten Angebotsausbau verhindern. Die Überlagerung von internationalem, regionalem und lokalem Strassenverkehr führt wegen dem Kapazitätsengpass der Nationalstrassen A2 und A14 im Knoten Luzern täglich zu grösseren Staus in den Hauptverkehrszeiten. Im Fall von Störungen bricht der Strassenverkehr in der ganzen Region Luzern infolge fehlender Redundanzen auch auf dem untergeordneten Strassennetz vollständig zusammen.

Die mittlerweile täglichen Verlustzeiten führen bei Zentralschweizer Unternehmen zu signifikanten Mehrkosten und Wettbewerbsnachteilen. Für Pendler sind die Verlustzeiten im MIV und öV durch Staus und/oder überfüllten öV-Verbindungen sowie Verspätungen ein Grund, den Wohnstandort Zentralschweiz zu hinterfragen. Die zu wenig leistungsfähige Mobilitätsinfrastruktur der Zentralschweiz erweist sich zunehmend als Standortnachteil für die Volkswirtschaften der Zentralschweizer Kantone.

2. Kapazitätserhöhung auf Strasse und Schiene

Das Gesamtsystem Bypass Luzern (bypasslu.ch) erhöht die Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen A2 und A14 im Knoten Luzern. Durch die Trennung von lokalem und internationalem/regionalen Verkehr wird die Verkehrssituation auf der Strasse markant verbessert. Das UVEK erteilte im Februar 2024 die Plangenehmigung, gegen die aktuell verschiedene Beschwerden von den Städten Luzern und Kriens sowie Umweltverbänden beim Bundesverwaltungsgericht die rasche Realisierung verzögern. Das ASTRA geht von einem Baubeginn frühestens 2026/27 aus. Die Finanzierung ist gesichert. Eine etappenweise Inbetriebnahme der Anlagen ist für die zweite Hälfte der 2030er Jahre vorgesehen.

Der Durchgangsbahnhof Luzern ([DBL](https://www.sbb.ch/de/bahnhof-luzern)) befreit den Bahnknoten Luzern aus dem Engpass Kopfbahnhof. Zusammen mit dem Zimmerberg-Basistunnel 2 (ZBT 2) ermöglicht er schnellere, häufigere und direktere Verbindungen regional, national und international. Für den DBL wie auch für den ZBT 2 liegen Vorprojekte vor. Die SBB arbeiten aktuell an den Bau-/Auflageprojekten. Die Projekte gehören zum Massnahmenportfolio von Infrastrukturausbauten, das Bundesrat Albert Rösti von ETH Prof. Ulrich Weidmann auf ihre Priorität im Lichte knapper Finanzen überprüfen lassen hat. Der Bericht wurde am 9. Oktober 2025 veröffentlicht. Dieser kommt zum Schluss, dass beide Projekte prioritär umzusetzen sind. Der Bahnhof Luzern ist bereits heute schweizweit der am drittstärksten

frequentierte Bahnhof, nach Zürich und Bern. Der DBL kann die Bahn zusammen mit dem ZBT 2 in die Lage versetzen, das Rückgrat der Mobilität zwischen Luzern, Zug und Zürich zu bilden. Er beschleunigt zudem die Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz, was Optionen für den internationalen Personenverkehr als Ersatz für Kurzstreckenflüge eröffnet. Der Durchgangsbahnhof Luzern im Vollausbau wird für die Periode 2025 – 2045 priorisiert.

Der Bericht Weidmann erkennt richtigerweise, dass die heutigen Infrastrukturen es der Bahn nicht erlauben, auf der Achse Luzern – Zug – Zürich, sowie in der Agglomeration Luzern selbst, eine stärkere Rolle zu spielen und das Nachfragewachstum zu übernehmen. Die grossen Ausbauvorhaben des Durchgangsbahnhofs Luzern und des Zimmerberg-Basistunnels 2 werden dies ermöglichen.

3. Beschleunigte Realisierung nationaler Strassen- und Schieneninfrastruktur: Zentrale Forderungen

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es sich um zwei ergänzende Mobilitätssysteme handelt und die Schlüsselprojekte Durchgangsbahnhof Luzern/Zimmerberg-Basistunnel 2 und der Bypass Luzern nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Aus Sicht der Zentralschweizer Kantone müssen sich die Zentralschweizer Parlamentarierinnen und Parlamentarier für zwei Hauptanliegen einsetzen:

Hohe (politische) Priorisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern nach der Veröffentlichung des Berichts Weidmann zum Projekt Verkehr 45 sowie rasche Realisierung des Bypass Luzern und des Zimmerberg-Basistunnels 2 mit den notwendigen Massnahmen an den Zulaufstrecken.

- Eine substanzielle Kapazitätserhöhung für den Bahnknoten Luzern ist die Grundvoraussetzung für ein Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr (regional, national und international). Sie ist sehr dringlich und von grosser Bedeutung für die Weiterentwicklung einer nachhaltigen Mobilitätsinfrastruktur in der ganzen Zentralschweiz. Dies bedeutet eine rasche Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL)
- Ohne funktionierende Mobilitätsinfrastruktur drohen die Zentralschweizer Kantone im Wettbewerb der Regionen und Metropolitanräume abgehängt zu werden. Dazu gehört neben dem DBL und des ZBT 2 auch die rasche Realisierung des Bypass Luzern inkl. der Überdeckung A2 Luzern-Süd (Siedlungsverbindungen).
- Die Erreichung der Klimaziele 2050 ist ohne leistungsfähigen öffentlichen Verkehr in Frage gestellt.
- Bei einer Planungs- und Bauzeit von 10 bis 15 Jahren ist ein Angebotsausbau frühestens Anfangs der 2040er Jahre möglich. Darum sind weitere Verzögerungen unbedingt zu vermeiden.

Beschleunigung von Prozessen bei nationalen Infrastrukturprojekten auf Strasse und Schiene.

Die Planungsprozesse bei Infrastrukturvorhaben sind heute sehr ineffizient. Als Grundlage für die Planung des Bahnausbaus muss ein Angebotskonzept vorliegen, welches erlaubt, die hierfür notwendigen Infrastrukturelemente zu definieren. Nur mit fundierten und abgestimmten Planungsgrundlagen kann sichergestellt werden, dass die Planungen zielgerichteter erfolgen können. Weiter müssen die Schnittstellen zwischen der SBB und dem BAV optimiert werden, damit der Planungsprozess fokussierter und effizienter wird.

Die Zentralschweizer Parlamentarierinnen und Parlamentarier werden gebeten, sich im Rahmen der Vorlage des nächsten STEP-Ausbauschriffs für die beiden Schlüsselprojekte Durchgangsbahnhof Luzern sowie Zimmerberg-Basistunnel 2 mit Zulaufstrecken einzusetzen. Zudem wird um Unterstützung gebeten, um Genehmigungsprozesse und Verfahren für Infrastrukturprojekte (Strasse, Schiene, Ver- und Entsorgung etc.) zu beschleunigen. Dazu gehören namentlich auch Anpassungen im Bereich der Beschwerdeprozesse.

22. Dezember 2025