

Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 24. März 2025
Kantonsratspräsident Zehnder Ferdinand

A 302 Anfrage Zbinden Samuel und Mit. über die Auswirkungen des deutlichen Nein zum Autobahnausbau im Kanton Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Samuel Zbinden ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Samuel Zbinden: Mit 52,7 Prozent Nein-Stimmen hat die Schweiz vergangenen November den geplanten Ausbau der Autobahnen abgelehnt. Auch im Kanton Luzern wurde die Vorlage mit über 53 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Besonders deutlich war die Ablehnung in den betroffenen Gemeinden des Luzerner Ausbauprojektes Bypass. In Kriens hat die Bevölkerung den Bau neuer Autobahnen mit 59 Prozent und in der Stadt Luzern mit 65 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Die Ablehnung hat sich aber nicht nur auf die Stadt und Agglomerationsgemeinden beschränkt, sondern über den ganzen Kanton hinweggezogen, von Ufhusen über Ruswil bis Wikon und Hohenrain haben zahlreiche, sehr unterschiedliche Gemeinden Nein gesagt. Die Botschaft war sehr klar: Die Mehrheit der Schweizer aber auch der Luzerner Stimmbevölkerung will keinen einseitigen Kapazitätsausbau der Autobahnen. Wie die Regierung in ihrer Antwort richtig schreibt, wurde am 24. November 2024 nicht über den Bypass abgestimmt. Bei diesem Projekt ist der Prozess bereits weit fortgeschritten, das sehen auch wir Grüne. Trotzdem ist es nicht von der Hand zu weisen, dass die am 24. November 2024 von der Bevölkerung abgelehnten Ausbauprojekte der gleichen Logik wie der Bypass entspringen. Eine Logik, gemäss der wir unsere Verkehrsprobleme einfach lösen, indem wir die Kapazitäten auf den Strassen erhöhen. Diese Logik geht aus Sicht der Grünen nicht auf. Erstens ist es an vielen Orten Realität, dass wir keinen Platz für weitere Strassen haben, insbesondere im städtischen Raum und der Agglomeration. Den Stau können wir nur beheben, indem wir auf mehr Flächeneffizienz setzen, auch beim strassengebundenen Verkehr. Genau das ist gemäss Nachwahlbefragung einer der Hauptgründe für die Ablehnung am 24. November. Zweitens hat sich im Abstimmungskampf mehrfach gezeigt – zum Teil sogar durch Studien des Bundesamtes für Strassen (Astra) –, dass ein Kapazitätsausbau der Autobahnen nicht zur einer Entlastung der Strasseninfrastruktur führt, sondern sogar zu einer höheren Belastung unseres Verkehrssystems. Diese Aussage gilt übrigens auch für den Bypass und kann dem technischen Bericht des Bundes dazu entnommen werden. Für uns ist deshalb klar: Auch wenn die Luzerner Bevölkerung am 24. November nicht direkt über den Bypass abgestimmt hat, so hat sie doch ein sehr klares Votum gegen Projekte wie den Bypass ausgesprochen. Der Abstimmungskampf hat in aller Deutlichkeit aufgezeigt, dass der Weg über den Bypass nicht die Lösung unserer

Verkehrsprobleme ist. Das sollte uns zumindest zu denken geben. Um bei aller Kritik auch das Positive zu erwähnen: Es stimmt mich hoffnungsvoll, dass die Regierung mit der Antwort 7 selbst den konstruktiven Weg aufzeigt, nämlich mit dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (Zumolu), dem Programm Gesamtmobilität (PGM) und der konsequenten Umsetzung der 4-V-Strategie «Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich abwickeln». Diesbezüglich befinden wir uns auch aus unserer Sicht auf einem guten Weg, denn es hat ein Umdenken hin zu mehr Flächeneffizienz und effektiven Lösungen für alle Verkehrsträger stattgefunden. Genau dieses Umdenken ist auch beim Projekt Bypass nötig, denn mit diesem Projekt tragen wir zu keinem dieser 4 V etwas bei, sondern wir verschlechtern die Ausgangslage, unsere eigenen Ziele erreichen zu können.

Martin Birrer: Am 24. November 2024 hat die Schweizer Stimmbevölkerung Nein zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 der Nationalstrassen gesagt. Ob das Verdikt mit 52,7 Prozent Nein-Stimmen ganz klar ist oder nicht, darüber müssen wir nicht diskutieren, denn die Gewinner und Verlierer legen diese Zahlen immer zu ihren Gunsten aus. Was man aber klar sagen kann und worüber wir wirklich nicht mehr diskutieren müssen ist, ob der Bypass kommen soll oder nicht. Bei dieser Abstimmung ging es nicht um den Bypass. Der Bypass wurde beschlossen und genehmigt und die Finanzierung ist geregelt. Wenn Luzern und Kriens ihre Einsprachen zurückziehen – was wir hoffen – kann der Bypass gebaut werden. Wieso sollte man auf diesen Entscheid zurückkommen? Würde man auf diesen Entscheid zurückkommen, wären wir nah bei den Ländern, die ihre Regierung alle vier Jahre austauschen, um danach alles auf den Kopf zu stellen und zu ändern. Gefällte Entscheide würden rückgängig gemacht, das darf nicht sein. Der Regierungsrat beantwortet die Anfrage richtig und klar. Der Kanton Luzern braucht den Bypass und den Durchgangsbahnhof (DBL). Wir brauchen beide Jahrhundertbauwerke und nicht nur eines, kämpfen wir also gemeinsam für diese wichtigen Bausteine der Luzerner Mobilität.

Sarah Bühler-Häfliger: Das Nein der Luzerner Stimmbevölkerung zum Autobahnausbau im November 2024 hat formell gesehen und wie vom Regierungsrat ausgeführt nicht den Bypass betroffen, sondern andere nationale Projekte. Sehr formell gesehen ist das so, das Abstimmungsergebnis widerspiegelt aber auch eine Entwicklung bei der Luzerner und Schweizer Bevölkerung. Diese Entwicklung sollten wir etwas genauer unter die Lupe nehmen. Bei einer Mehrheit der Bevölkerung hat in Sachen Mobilitätsfragen und Verkehrsentwicklung das Bewusstsein zugenommen, dass wir auf eine vielfältige, kreativ umgesetzte Mobilität mit verschiedensten Verkehrsmitteln setzen müssen, damit wir es auch in Zukunft schaffen, alle Menschen und Güter in angemessener Zeit von A nach B zu transportieren. Das Bewusstsein hat zugenommen, dass das nachhaltig und im Einklang mit dem Klima geschehen soll, um auch unseren Nachfahren eine lebenswerte Umwelt zu hinterlassen. Insbesondere die Frauen haben in der Diskussion um die Mobilität der Zukunft neue Massstäbe gesetzt. Das hat sich in verschiedenen Analysen zum Abstimmungsverhalten gezeigt. Die SP ist der Meinung, dass solche Entwicklungen in ein Projekt wie den Bypass mit einbezogen werden müssen, da dieser naturgemäss eine sehr lange Planungszeit hat und bereits bewilligt ist. Auch wenn es bei der Abstimmung formell nicht um den Bypass ging, sollten aktuelle Berechnungen und Mobilitätsmodelle mit einbezogen werden, alles andere macht keinen Sinn. Die Regierung tut gut daran, für die weitere Planung auch die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung mit einzubeziehen, sonst kommt es zu kommunalen Initiativen. Dazu gehören zum Beispiel die stadträumliche Aufwertung und die verträgliche Gestaltung von Lebens- und Arbeitsraum, die Einhaltung der Lärmschutzverordnung und flankierende Massnahmen, die zusammen mit dem Bypass umgesetzt werden sollen. Der Bypassausbau muss mit Massnahmen zur Verkehrsentslastung in Agglomeration und Innenstadt durch die Förderung des

flächeneffizienten Verkehrs und des Langsamverkehrs einhergehen. Das ist auch im Projekt Zumolu so vorgesehen. Zudem ist es wichtig, die Auswirkungen der nationalen Überprüfung des Ausbaus der Bahninfrastruktur und des DBL in die Planung mit einzubeziehen, da flankierende Massnahmen nur im Zusammenspiel mit diesen beiden Grossprojekten umsetzbar sind. Der letzte Punkt in der Antwort des Regierungsrates ist zentral: Der Kanton setzt sich beim Bund ein, dass mehr Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) für die Agglomerationsprogramme frei werden. Diese Mittel werden allen Verkehrsträgern aus den Agglomerationen zugutekommen.

Bernhard Steiner: Das Nein der Schweizer Bevölkerung und auch der Luzerner Stimmberechtigten zum Autobahnausbau ist ein deutliches Signal. Es wäre jedoch falsch, dieses Resultat 1:1 als eine Ablehnung des Bypasses in Luzern zu interpretieren. Denn wer genau hinsieht erkennt sofort, dass die Sorgen der Bevölkerung weit tiefer gehen. Viele Bürgerinnen und Bürger haben genug vom stetigen Wachstum und der ungebremsen Zuwanderung, die wir kaum mehr bewältigen können. Die steigende Zuwanderung, der Verlust an Kulturland, die zunehmende Belastung der Infrastruktur und Lebensqualität, das sind die zentralen Gründe für dieses Nein an der Urne. Diese Sorgen müssen wir ernst nehmen. Doch der Luzerner Bypass geniesst bei vielen Bürgerinnen und Bürgern durchaus Rückhalt, denn wer jeden Tag im Stau steht weiss, dass der Verkehr besser fliessen muss. Die Bevölkerung will deshalb keine ideologischen Blockaden, sondern funktionierende Lösungen. Die Abstimmung war somit kein Votum gegen eine sinnvolle Verkehrsoptimierung. Gerade in Kriens und Luzern, wo der Leidensdruck am höchsten ist, sind auch die Erwartungen an die Verbesserungen hoch. Wenn die Mehrheit Nein gesagt hat dann deshalb, weil sie sich nicht ernst genommen fühlt, weder in ihren Ängsten noch in ihren Bedürfnissen. Für uns als Politiker heisst das, dass wir differenzieren müssen. Der gezielte, intelligente Bypass, eingebettet in eine Gesamtstrategie, die den öV stärkt, die Lebensqualität wahrt und den Bodenverbrauch minimiert, kann und soll Teil der Lösung sein. Wichtig ist aber, den Fokus auf eine regional abgestimmte Verkehrslösung zu legen und nicht auf ideologischen Grabenkämpfen basierend, sondern für echte Verbesserungen für die Bevölkerung vor Ort.

Peter Fässler: Ich gehe mit der Regierung einig, dass es wichtig ist, den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öV nicht gegeneinander auszuspielen. Denn beide Verkehrssysteme sind notwendig, weil nur durch ihr Zusammenspiel eine funktionierende Mobilität sichergestellt werden kann. Die Frage ist nur, wie wollen wir das erreichen? Wollen und können wir dies mit einem Konzept erreichen, das vor mehr als 20 Jahren erarbeitet wurde? Eine Zeitspanne, die noch nie so geprägt war von Klimawandel, Umweltschutzverständnis und Umbrüchen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Ich meine, es braucht neue Lösungen, die Rücksicht nehmen auf die Bevölkerung entlang der Verkehrswege, Rücksicht auf die Natur und deren Klimawandel. Die Abstimmung mit dem deutlichen Nein zu einem weiteren Autobahnausbau zeigt deutlich den Wunsch der Bevölkerung in Sachen Mobilität. Diese Tatsache sollte unsere Regierung bei ihren Entscheiden nicht ausser Acht lassen. Sie sollte auch den Mut zeigen, Entscheidungen neu zu beurteilen und die daraus gezogenen Schlüsse umzusetzen. Ich bin überzeugt, dass Projekte wie der Bypass eher Akzeptanz bei einem grossen Teil der Bevölkerung finden, wenn gleichzeitig wichtige flankierende Massnahmen in den betroffenen Regionen umgesetzt werden. Dies von Bundes- wie von Kantonsseite. Beispielsweise direkte Busspuren bei stark befahrenen Kantonsstrassen oder städtebaulichen Reparaturen wie eine Einhausung der Autobahn in der Stadt Kriens oder der Gemeinde Emmen. Dass laut der Regierung keine zweckmässig Alternative zum Projekt vorliegt, liegt doch nur daran, dass diese nie angesprochen worden ist. Heute wäre der richtige Zeitpunkt, um die Mobilität im Raum Luzern

neu zu überdenken.

Daniel Gasser: Es ist ja nachvollziehbar, dass die linke Seite dieses Thema politisch bearbeiten muss. Trotzdem haben wir Mühe mit dieser Anfrage. Das System Bypass ist genehmigt, finanziert und befindet sich bereits im Plangenehmigungsverfahren. Dieses Projekt und den demokratischen Entscheid jetzt zu hinterfragen, ist gemäss staatspolitischem Verständnis doch etwas speziell. Einmal mehr werden MIV und öV gegeneinander ausgespielt, es braucht aber zwingend ein Miteinander. In dieser Grundsatzdiskussion geht immer wieder vergessen, dass Autobahnen auch dazu dienen, die untergeordneten Strassen zu entlasten. Dadurch wird auch der öV stabiler und attraktiver. Die Mitte-Fraktion wiederholt es immer wieder: Spielen wir doch nicht immer wieder einzelne Projekte gegeneinander aus, sondern arbeiten wir gemeinsam an der Mobilität der Zukunft.

Pia Engler: Es erstaunt, dass die Regierung keinen politischen Zusammenhang zwischen der Abstimmung über den Autobahnausbau und den Ausbauplänen des Bypasses sieht. Ich denke schon, dass wir das in den politischen Kontext setzen müssen und uns das klare Abstimmungsergebnis auffordert darüber nachzudenken, wie die heute geplante Umsetzung des Bypasses von der Bevölkerung noch getragen wird. In Kriens wurde der Nationalstrassenausbau mit über 59 Prozent massiv verworfen. Zum Votum von Martin Birrer: Die Einsprache von Kriens wird nicht einfach so zurückgezogen. Für Kriens steht nicht weniger als die Reparierung der Stadt auf dem Spiel. Ohne Überdachung ist für uns der Bypass nicht vorstellbar. Wir sehen uns von dem gewaltigen Nein zum Ausbau der Nationalstrassen in unserer Haltung auch gestärkt. Mehr Autobahnen heisst mehr Verkehr. Ist das wirklich zeitgemäss? Diese Frage müssen wir uns stellen, auch wenn das Projekt bereits beschlossen ist, denn wir können immer schlauer werden. Das letzte Wort ist hier noch nicht gesprochen.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Mir ist ein Anliegen zu betonen, dass das Nein der Schweizer Stimmbevölkerung vom November 2024 zum Autobahnausbau dieser sechs konkreten Projekte, über die abgestimmt wurde, nicht dem Bypass gegolten hat. Das haben Sie auch in Ihren Voten festgestellt. Die Auslegung Ihrer Interpretation des Abstimmungsergebnisses ist je nach Partei verschieden. Am Schluss muss man aber anerkennen, dass die Mehrheit Nein zu diesen sechs Ausbauprojekten gesagt hat. In diesem Sinn will auch die Regierung keine Interpretation des Abstimmungsergebnisses vornehmen, da ja auch keine Nachbefragung der Bevölkerung vorliegt. Klar ist aber: Mit dem bewilligten Bypass haben wir ein bewilligtes Entlastungsprojekt für die Nationalstrasse in der Region Luzern. Es geht ja nicht um ein regionales Projekt, sondern um die nationale Verbindung von Nord und Süd in der Schweiz oder gar Europa. Wir entlasten insbesondere die Autobahn um Luzern vom Durchgangsverkehr. Für die Bewältigung der Mobilität benötigen wir auch in Zukunft die Strasse und die Schiene. Deshalb haben wir das Entlastungsprojekt Bypass und das Wachstumsprojekt DBL. Diese beiden Projekte zusammen werden uns dabei helfen, die Mobilität auch in Zukunft zu bewältigen. Wir sind auch zuversichtlich, dass das gelingen kann. Deshalb haben wir uns zusammen mit dem Astra, der Stadt Kriens und Luzern Plus dafür eingesetzt, den Bypass respektive das offene Teilstück in Kriens noch viel siedlungsverträglicher zu gestalten. In Luzern gibt es keine Trams. 60 Prozent des öV in der Agglomeration passiert auf der Strasse. Wenn die Strassen wie heute öfters verstopft sind, sorgt das auch für Probleme bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des öV. Der Bypass hilft auch dem öV, um das Strassennetz zu entlasten und mehr Platz zu schaffen für mögliche Busbevorzugungen. Noch etwas zu den Mitteln des Agglomerationsprogramms: Die jährlichen Mittel des Bundes werden jeweils nicht ausgeschöpft, nicht nur im Kanton Luzern,

sondern in der ganzen Schweiz. Im NAF wären genügend Gelder vorhanden, um mehr Agglomerationsprojekte umzusetzen, aber die Kantone, auch Luzern, können diese Projekte nicht umsetzen. Sie alle wissen, wie viel Zeit heute für die Planung, Genehmigung und Umsetzung solcher Projekte benötigt wird. Das gilt für alle Verkehrsarten, also von den Velowegen bis zu den Strassen, da es immer wieder Betroffene gibt, die sich gegen solche Projekte wehren. Ich darf in meiner Funktion als Präsident der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) teil sein des Projekts «Verkehr '45», das von Bundesrat Albert Rösli angestossen wurde. In diesem Projekt geht es genau darum, dass der Bund in Zukunft Strasse und Schiene zusammen besser plant. Das heisst, auch beim Bund wird man genauer prüfen, wo welche Achsen und welche Verkehrsinfrastrukturen gebaut und besser geplant werden können. In diesem Sinn bin ich nach wie vor der Meinung, dass wir den Bypass und den DBL brauchen. Ich bitte Sie alle, uns dabei zu unterstützen, denn die Mobilität ist im Kanton Luzern ein wichtiger Standortfaktor für unsere Bevölkerung, unsere Wirtschaft und unseren Wohlstand. Wenn der Bypass nicht kommen würde, müssten gemäss Jürg Röthlisberger, Direktor des Astra, die beiden heutigen Autobahntunnels in 10 bis 15 Jahren mit einer Vollsperrung saniert werden. Das würde bedeuten, dass der Verkehr der Nord-Süd-Achse über mehrere Jahre auf der Kantonsstrasse durch Luzern rollt – man spricht von zehn Jahren. Das möchten wir nicht. Ich danke Ihnen, wenn wir weiterhin gemeinsam Lösungen für Strasse und Schienen finden.