

Luzern, 14. Januar 2025

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 302**

Nummer: A 302
Protokoll-Nr.: 32
Eröffnet: 02.12.2024 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Zbinden Samuel und Mit. über die Auswirkungen des deutlichen Nein zum Autobahnausbau im Kanton Luzern

Zu Frage 1: Wie ordnet der Regierungsrat das klare Verdikt der Stimmbevölkerung zum Autobahn-Ausbau ein? Welche Gründe führten aus Sicht der Regierung zum Nein?

Am 24. November 2024 hat die Schweizer Stimmbevölkerung den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen abgelehnt. Die Interpretation dieses Resultates ist nicht die Aufgabe unseres Rates und wäre letztlich Spekulation.

Zu Frage 2: Was bedeutet das Nein der Luzerner Bevölkerung zum Autobahn-Ausbau aus Sicht der Regierung für das Luzerner Ausbau-Projekt, den Bypass?

Die geplanten übergeordneten Infrastrukturausbauten Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) gehören zu den Schlüsselprojekten im Kanton Luzern. Ziel ist, das Wachstum im öffentlichen Verkehr mit dem DBL aufzufangen und die Entlastung auf der Strasse mit dem Bypass zu erreichen. Beide Schlüsselprojekte sind in den massgebenden Planungsinstrumenten verankert und wurden mehrmals auf verschiedenen Ebenen bestätigt. Es ist denn auch wichtig, den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (öV) nicht gegeneinander auszuspielen. Denn beide Verkehrssysteme sind notwendig, weil nur durch ihr Zusammenspiel eine funktionierende Mobilität sichergestellt werden kann.

Das Nein der Luzerner Bevölkerung betrifft nicht den Bypass Luzern, der gar nicht Gegenstand der Abstimmungsvorlage war, sondern den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen mit den darin enthaltenen sechs Ausbauprojekten.

Was den Bypass betrifft, wurde das generelle Projekt A2/A14 Gesamtsystem Bypass Luzern im November 2016 durch den Bundesrat genehmigt. Die Mittel dafür hat das nationale Parlament im Rahmen des Ausbauschriffs 2019 gesprochen; dagegen wurde nicht opponiert. Im Sommer 2020 wurde das Ausführungsprojekt öffentlich aufgelegt und damit das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Die Plangenehmigungsverfügung, also die Baubewilligung, für den Bypass Luzern erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie

und Kommunikation (UVEK) am 22. Februar 2024. Aufgrund von hängigen Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht ist die Plangenehmigungsverfügung noch nicht rechtskräftig. Im besten Fall können die Vorarbeiten zur Umsetzung des Projekts noch im 2025 beginnen.

Zu Frage 3: Besonders deutlich war die Ablehnung zum Autobahn-Ausbau in den vom Bypass betroffenen Gemeinden Kriens und Luzern. Welche Konsequenzen zieht die Regierung für den Bypass?

Es sei an dieser Stelle wiederholt, dass die Schweizer Stimmbevölkerung am 24. November 2024 den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen abgelehnt hat. Das Nein der Luzerner Bevölkerung betrifft also nicht den Bypass Luzern, der gar nicht Gegenstand der Abstimmungsvorlage war.

Zusätzlich zu erwähnen ist, dass zurzeit geprüft wird, wie das offen geführte Teilstück der Autobahn A2 zwischen dem Tunnel Schlund und dem Tunnelportal Süd des Bypasses beim Grosshof in Kriens stadträumlich aufgewertet werden kann, um die Attraktivität des Lebens- und Arbeitsraums LuzernSüd zu steigern.

Zu Frage 4: Ist es aus Sicht der Regierung nach dem heutigen Nein der Luzerner*innen noch gerechtfertigt, am veralteten Projekt Bypass festzuhalten? Welche Alternativen für eine zukunftsfähige Mobilität sieht die Regierung?

Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 2 und 3.

Zu Frage 5: Was sagt der Regierungsrat zur Aussage im technischen Bericht des Bypasses, dass die Reisezeiten auf der Autobahn 2040 (in der Abendspitze) mit dem Projekt Bypass länger sind, als 2040 ohne den Ausbau? Grund für die längeren Reisezeiten ist der sehr stark steigende überregionale Verkehr, der durch den Ausbau der Kapazität generiert wurde.

Das Nationalstrassensystem N02/N14 wird ohne Kapazitätsausbau regelmässig über mehrere Tagesstunden komplett aus- und überlastet sein und kann seine zentrale Funktion als Rückgrat im MIV innerhalb der Agglomeration Luzern nicht ausüben. Es muss – wie teilweise bereits heute schon – mit erheblichem Ausweichverkehr über das untergeordnete Strassennetz gerechnet werden. Dieser Nachfragedruck wird auch – trotz allfälliger Verkehrsmanagementmassnahmen – den Betrieb des strassengebundenen öV weiter beeinträchtigen. Zudem werden Massnahmen, wie durchgehende Busspuren in der Stadt Luzern, aufgrund der zur Verfügung stehenden Gesamtkapazitäten kaum oder nur begrenzt umsetzbar sein.

Im öffentlich aufgelegenen technischen Bericht (Kap. 4.2, Verkehrsanalyse inkl. Schwachstellen) wird die Verkehrsentwicklung fachlich umfassend analysiert. Es werden dabei auch Einzeleffekte wie die erwähnte Aussage zu den längeren Reisezeiten ausgewiesen, was aber den erwähnten Effekten ohne Ausbau auf dem untergeordneten Strassennetz gegenüber zu stellen ist.

Zu Frage 6: Gemäss einem neuen Modell des Bundesamts für Raumentwicklung ARE wurden bisher in den Kosten-Nutzen-Analysen die Kosten der Staustunden massiv überschätzt. Setzt sich der Regierungsrat dafür ein, beim Bypass auf Grund des neuen Modells eine neue Berechnung zu verlangen?

Das Projekt zum Bypass ist öffentlich aufgelegt, die Plangenehmigung erfolgte am 22. Februar 2022. Aufgrund von noch hängigen Beschwerden am Bundesverwaltungsgericht gegen die Plangenehmigungsverfügung des UVEK ist diese Verfügung zwar noch nicht rechtskräftig. Es ist aber nicht zielführend, bei einem Projekt, das seit 20 Jahren in Bearbeitung und erstinstanzlich bereits bewilligt ist, aufgrund geänderter theoretischer Ansätze eine Überprüfung durchzuführen, zumal keine zweckmässige Alternative zum Projekt vorliegt.

Zu Frage 7: Die externen Kosten des Autoverkehrs fallen ebenfalls gemäss neuer Berechnung viel höher aus. Sie liegen nun bei 19.5 Mia. Franken. Wie beurteilt der Regierungsrat diese viel höhere Zahl auch im Hinblick auf die eigenen Klima- und Mobilitätsstrategie?

Auch unter Berücksichtigung des im Oktober 2024 veröffentlichten Berichts «Externe Effekte des Verkehrs 2021» des Bundes liegt mit dem Planungsbericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie für den Kanton Luzern und seine Regionen vor. Die grundlegenden verkehrspolitischen Ziele und strategischen Stossrichtungen der Luzerner Mobilitätsplanung konnten definiert werden und Ihr Rat hat den Planungsbericht am 20. März 2023 zustimmend zur Kenntnis genommen. Ebenfalls bereits gestartet ist die Erarbeitung des neuen Programms Gesamtmobilität (PGM).

Für den Kanton Luzern wurden mit dem Planungsbericht Klima und Energie 2021 die wesentlichen Stossrichtungen der Elektrifizierung (MIV und öV) sowie der Verlagerung von Verkehr hin zu klimaschonenden und effizienten Verkehrsträgern definiert. Die Reduktion der unbestritten hohen externen Kosten, die Reduktion der Treibhausgasemissionen und die Verbesserung der verkehrlichen Effizienz kann gelingen, wenn die strategischen Stossrichtungen der Luzerner Mobilitätsplanung wie vorgesehen umgesetzt werden.

Zu Frage 8: Wie könnte der Kanton Luzern mit seiner Verkehrsinfrastruktur profitieren, wenn innerhalb des NAF mehr Geld für die Agglomerationsprogramme ausgegeben wird statt für Autobahnen? Dies insbesondere in Hinsicht auf die Stärkung von Alternativen zum Autoverkehr (öffentlicher Verkehr, Velo-Infrastruktur). Wie wird sich die Regierung in dieser Diskussion dafür einsetzen?

Die Mittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sind für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen sowie für den Agglomerationsverkehr vorgesehen. Werden die Mittel nicht ausgeschöpft, verbleibt der Saldo im Fonds. Dadurch erhöht sich die Liquidität und die Mittel stehen für spätere Entnahmen zur Verfügung. Das Agglomerationsprogramm Luzern ist auch für den Kanton und die eingebundenen Gemeinden von grosser Bedeutung. Das letzte Programm wurde vom Bund gut bewertet und der Bundesbeitrag stieg von 35 auf 40 Prozent. Sollten mehr Mittel für die Agglomerationsprogramme zur Verfügung gestellt werden, würde dies auch positive Auswirkungen auf die zukünftigen Generationen des Agglomerationsprogrammes Luzern haben. Dies ist durchaus

eine Chance für die ausreichende Finanzierung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs in den Agglomerationen. Allfällige Entscheidungen darüber sind allerdings auf der Ebene des Bundes zu treffen.