

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

eröffnet am 2. Dezember 2024

Am heutigen Abstimmungssonntag stimmte die Schweiz mit 52,7 Prozent Nein gegen den Autobahnausbau. Auch im Kanton Luzern zeigte sich ein klares Bild: Über 53 Prozent der Stimmberechtigten lehnten den Ausbau ab. Besonders deutlich war die Ablehnung in den beiden vom Bypass betroffenen Gemeinden Kriens (59 % Nein) und Luzern (65 % Nein). Die Ablehnung beschränkte sich aber nicht nur auf die städtischen Zentren, sondern zog sich durch den ganzen Kanton: Von Ufhusen über Ruswil bis Wikon und Hohenrain sagten zahlreiche Gemeinden Nein.

Die Botschaft ist klar: Die Stimmberechtigten wollten keinen einseitigen, überdimensionierten Ausbau der Autobahnen, der unsere Mobilitätsprobleme nicht löst. Zahlreiche Studien und der technische Bericht des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zum Bypass zeigen auf, dass ein Kapazitätsausbau der Autobahnen meist noch mehr Verkehr anzieht – und dadurch das Stauproblem nur weiter verschärft.

In diesem Zusammenhang stellen sich uns folgende Fragen:

1. Wie ordnet der Regierungsrat das klare Verdikt der Stimmbevölkerung zum Autobahnausbau ein? Welche Gründe führten aus Sicht der Regierung zum Nein?
2. Was bedeutet das Nein der Luzerner Bevölkerung zum Autobahnausbau aus Sicht der Regierung für das Luzerner Ausbauprojekt, den Bypass?
3. Besonders deutlich war die Ablehnung zum Autobahnausbau in den vom Bypass betroffenen Gemeinden Kriens und Luzern. Welche Konsequenzen zieht die Regierung daraus für den Bypass?
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?
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.<sup>1</sup>
6. Gemäss einem neuen Modell des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) wurden bisher in den Kosten-Nutzen-Analysen die Kosten der Stautunden massiv überschätzt. Setzt

---

<sup>1</sup> Gesamtsystem Bypass Luzern, Technischer Bericht Ausführungsprojekt, V1.0/31.10.2019, UVEK, ASTRA

sich der Regierungsrat dafür ein, beim Bypass aufgrund des neuen Modells eine neue Berechnung zu verlangen?<sup>2</sup>

7. Die externen Kosten des Autoverkehrs fallen gemäss neuen Berechnung ebenfalls viel höher aus. Sie liegen nun bei 19,5 Milliarden Franken. Wie beurteilt der Regierungsrat diese viel höhere Zahl auch im Hinblick auf die eigenen Klima- und Mobilitätsstrategie?<sup>3</sup>
8. Wie könnte der Kanton Luzern mit seiner Verkehrsinfrastruktur profitieren, wenn innerhalb des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) statt für Autobahnen mehr Geld für die Agglomerationsprogramme ausgegeben wird? Dies insbesondere in Hinsicht auf die Stärkung von Alternativen zum Autoverkehr (öffentlicher Verkehr, Veloinfrastruktur). Wie wird sich die Regierung in dieser Diskussion dafür einsetzen?

*Zbinden Samuel*

Estermann Rahel, Koch Hannes, Heselhaus Sabine, Irniger Barbara, Waldvogel Gian, Kummer Thomas, Misticoni Fabrizio, Studhalter Irina, Pardini Gianluca, Bühler-Häfliger Sarah, Bärtsch Korintha, Pfäffli Andrea, Fleischlin Priska, Engler Pia, Ledergerber Michael, Budmiger Marcel, Meier Anja, Schuler Josef, Galbraith Sofia, Sager Urban, Muff Sara, Schneider Andy, Fässler Peter, Pilotto Maria, Brunner Simone, Elmiger Elin

---

<sup>2</sup> Bundesamt für Raumplanung: Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs:

<https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kosten-und-nutzen-des-verkehrs.html>

<sup>3</sup> <https://www.umverkehr.ch/aktuell/medienmitteilungen/2024-10-10/externe-kosten-des-strassenverkehrs-doppelt-so-hoch-wie>  
Medienbericht dazu:

<https://www.srf.ch/news/schweiz/neuer-bericht-zur-mobilitaet-folgekosten-des-verkehrs-deutlich-hoher-als-bislang-angenommen>