

Positionspapier Bypass Luzern

Erstellt: 06. Juni 2022
Aktualisiert: 28. 03. 2025

verfasst von András Özvegyi zuhanden der AG EVR
von András Özvegyi

Abgenommen

vom Vorstand GLP Kanton Luzern am 20. April 2025

Dieses Positionspapier zeigt die Haltung der GLP zum Bypass Luzern.

Zusammenfassung

Wir von der GLP sind dem Projekt Bypass kritisch eingestellt, weil ein solcher Strassenausbau nicht mehr zeitgemäss ist und die Chancen tiefer eingeschätzt werden als die Nachteile, die entstehen.

Kommt der Bypass trotzdem, werden einige wichtige Forderungen gestellt.

Projekt



Das Projekt Bypass hat **folgende Ziele** (www.bypasslu.ch):

- Engpass auf der Autobahn A2 / A14 beseitigen
- Zukünftige Funktionalität der Nord-Süd-Achse sicherstellen
- Funktionsfähigkeit der Anschlüsse an die Nationalstrasse sicherstellen
- Netzredundanz im Ereignis- und Unterhaltsfall schaffen mit der Stadtautobahn

- Erreichbarkeit der Zentralschweiz und der Agglomeration Luzern verbessern
- Stadtautobahn und Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr entlasten und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr verbessern
- Verkehrssicherheit erhöhen

Die Spange Nord wurde in der Zwischenzeit infolge einer Volksabstimmung fallengelassen. Das Projekt Bypass ist aber von der nationalen Politik beschlossen. Es werden aktuell Entscheide zu Einsprachen erwartet.

Trotzdem gibt es in Luzern ein Komitee Bypass Nein, das den Bypass noch zu verhindern versucht. In Kriens gibt es zudem ein Komitee, das die Autobahn vollständig eindecken möchte.

Die Strategie ZuMoLu (Zukunft Mobilität Kt Luzern), vom Kantonsrat am 23.03.2023 zustimmend verabschiedet, beinhaltet den gesetzten Bypass und den DBL, befürwortet aber sonst die Strategie, flächeneffiziente Verkehrsmittel zu priorisieren, und das Prinzip 4V anzuwenden (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich machen, verknüpfen)

Am 24. November 2024 lehnte der Kanton Luzern mit 53.4% den nationalen Ausbauschnitt 2023 der Nationalstrassen ab. Die Stadt Luzern brachte es auf 65.4% Nein-Anteil, Luzern-Land auf 52.3%, und Hochdorf auf 50.4% Nein-Anteil.

Chancen

- Flankierende Massnahmen, wie durchgehende Busspuren, sind vollumfänglich zulasten des Projektes möglich, und nicht zL der Stadt
- Netzredundanz bei Unfall und Unterhalt mit der Stadtautobahn (aus Sicht Stadt schon wichtig, aus Erfahrung Chaos Cityring-Sanierung 2012-14)
- Lärm-Reduktion für St. Karli-Quartier scheint möglich
- Bessere Freifahrt für den wirtschaftlich notwendigen Verkehr (Gewerbe, Berufs- Einkaufsfahrten, N-S-Verkehr). Staureduktion A14 (kurzfristig)
- Arbeitsplätze durch Bau + Betrieb
- Visionen Städtebau wären möglich. Stichworte Kasernenplatz, Städtebau-Vision Luzern Mitte mit attraktiven Ufermeilen entlang Reuss

Nachteile, Risiken und Schäden

- Das Projekt Bypass schafft Kapazitäten für den MIV. Das widerspricht den Zielen in der Klimastrategie, in den Aggloprogrammen, im ÖV-Bericht und in ZuMoLu, den Verkehrsanteil (Modal-Split) zugunsten der anderen Verkehrsarten stark zu ändern
- Das Projekt Bypass ist grundsätzlich überdimensioniert

- Die hinterlegte Wachstumsstrategie ist auch aus dem letzten Jahrzehnt und zu hoch. Jährliche Zunahme von +2% von Verkehr MIV. Der Bund hat kürzlich seine Wachstumsprognosen deutlich nach unten korrigiert.
- Kein Gesamtverkehrskonzept war vorhanden. Ein Strategiepapier ist erst mit ZuMoLu erarbeitet worden). Der Bypass war aber schon immer gesetzt, ohne Strategiebezug.
- Strategie Bund: Engpassbeseitigung. Als nächster Abschnitt wäre dann Sursee-Rothenburg dran mit Ausbau von 4 auf 6 Spuren. Entspricht alter Denkweise Stauprobleme mit mehr Strassen zu lösen.
- Kosten von ca CHF 1.6 Mrd, Unterhalt ca 5% jährlich (zL nächste Generation.....)
- Für Durchgangsverkehr, für Nord-Süd-Verkehr, für OW/NW nach von ZH/BS, wenig Nutzen für die Stadtbevölkerung, wenig für die Luzerner Bevölkerung
- Aus den Bauphasen ist ein 3-jähriger Zustand mit Verkehr durch die Stadt Luzern, durch die Obergrundstrasse vorgesehen
- Lüftungs- und Notstollen im Gütschwald (dauernd), Bauschächte in Quartieren (provisorisch)

Forderungen, wenn der Bypass trotzdem kommt

- Die Finanzierung für den Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) muss gesichert sein vor dem Baubeginn des Bypass.
- Die Strategie ZuMoLu (Zukunft Mobilität Kt Luzern), vom Kantonsrat am 23.03.2023 zustimmend verabschiedet, soll vom Regierungsrat konsequent umgesetzt werden. Der DBL passt gut zum Grundsatz Förderung der flächeneffizienten Verkehrsmittel.
- Der Regierungsrat wird aufgefordert, beim Bund regionalpolitisch den Nachholbedarf an Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur einzufordern, da die letzten 100 Jahre nichts Wesentliches in die SBB-Infrastruktur investiert wurde in Luzern. Auch beim Angebotssprung mit der Bahn 2000 ging der Raum Luzern leer aus. Ebenso bei der NEAT. Und die direkten Züge von Mailand nach Basel verkehren heute vermehrt über Zürich. Zudem wurden seit dem Jahre 2000 (mit der Auflösung der Kreisdirektion II in Luzern) einige 1000 Arbeitsplätze von Luzern nach Olten verloren.
- Die Verkehrsleistung des MIV darf gesamthaft nicht erhöht werden (aus GLP Verkehrskonzept 2017)
- Alle flankierenden Massnahmen im Projektperimeter, in Luzern und Kriens, sind dem Projekt Bypass zuzuscheiden und von diesem zu finanzieren (Verursacherprinzip)
- Es sind deutliche Aufwertungsmassnahmen einzufordern (Attraktivierung Kasernenplatz, Reussufer)