



Regierungsrat

Luzern, 10. Mai 2022

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 757

Nummer: A 757
Protokoll-Nr.: 587
Eröffnet: 24.01.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Spring Laura und Mit. über die Verkehrsgrundlagen für den Bypass

Vorbemerkungen:

Beim Gesamtsystem Bypass Luzern handelt es sich um ein Projekt des Bundesamtes für Strassen (Astra). Die Projektierung wurde 2011 gemeinsam von Bund und Kanton gestartet. Neben dem Bypass Luzern war damals auch das kantonale Projekt «Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr» Bestandteil des Projekts. Das generelle Projekt Bypass Luzern wurde durch das Astra unter Einbezug der verkehrlichen Wirkung der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof mit Spange Nord erarbeitet. Das Astra erarbeitete ab 2017 auch das Ausführungsprojekt dazu. Zusammen mit dem Kanton Luzern wurde das Verkehrsmodell aktualisiert und das Projekt unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkung des Anschlusses Luzern-Lochhof ausgearbeitet. Wegen der Verzögerungen beim Projekt Spange Nord entschied sich das Astra, das Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern mit einem Betriebszustand ohne Anschluss Luzern-Lochhof und ohne Spange Nord öffentlich aufzulegen. Diese Auflage ist im Juni 2020 erfolgt. Derzeit läuft das Bewilligungsverfahren beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation.

Vom kantonalen Projektteil wurde 2021 nach einer Überprüfung durch unseren Rat Abstand genommen. Den Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern ([Botschaft B 67](#) vom 9. März 2021) hat Ihr Rat zustimmenden zur Kenntnis genommen.

Sowohl das generelle Projekt wie auch das Ausführungsprojekt Bypass Luzern wurden mit dem jeweils aktuellsten Stand der vorhandenen Verkehrsmodelle des Kantons Luzern erarbeitet und beurteilt. Die Auswirkungen des generellen Projektes wurden mit einem 4-Schritte Modell gerechnet. Die Ergebnisse zeigten, dass die Zunahme der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs (MIV) infolge Bypass ungefähr mit der Abnahme der MIV-Nachfrage infolge eines umfassenden öV-Ausbaus übereinstimmt, dass die Zunahme der MIV-Nachfrage infolge Wohlstandwachstums (Zunahme BIP) der Abnahme der MIV-Nachfrage infolge zunehmenden Staus entspricht, usw. Daher konnte auf die Berechnung der Zielwahl- und Verkehrsmittelwahl verzichtet werden, die Routenwahl wurde berechnet.

In der Zwischenzeit liegt ein neues Gesamtverkehrsmodell für den Kanton Luzern vor. Informationen dazu finden sich auf der [Webseite](#) der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur.

Zu Frage 1: Bei der Anwendung des Verkehrsmodells wurde die Norm SN 641 820 verletzt; das Projekt Bypass wurde nicht iterativ mit der Verkehrsmittel-, Ziel- und Routenwahl gerechnet. Der durch das Projekt induzierte Mehrverkehr wurde nur mit Reisezeitelastizitäten abgeschätzt und somit deutlich unterschätzt. Wie schätzt der Regierungsrat die Gültigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung mit zu tiefen Verkehrszahlen ein? Unterstützt der Regierungsrat die Forderung, das Projekt Bypass mit dem aktuellen Verkehrsmodell nochmals von Grund auf zu beurteilen?

Den Vorwurf, es seien in der Anwendung Normen verletzt worden, weisen wir entschieden zurück. Gemäss den vorangehenden Erläuterungen wurde das Verkehrsmodell als Praxisanwendung entsprechend der zu lösenden Fragestellung eingesetzt. Effekte, die sich gegenseitig aufheben, erlaubten eine Vereinfachung der Berechnung.

Im Gutachten zum Ausführungsprojekt Gesamtsystem Bypass Luzern von Prof. Dr. Alexander Erath vom 20. November 2021 beurteilt der Gutachter in Kapitel 3.4 die Verkehrsprognose im Kontext des Ausführungsprojekts. Der Gutachter weist auf eine leichte Überschätzung der Verkehrsnachfrage hin, sieht aber auch eine Unterschätzung des induzierten Mehrverkehrs und erwartet mittelfristig eine ausgleichende Wirkung auf die Verkehrsmenge. Es kann somit festgehalten werden, dass das richtige Instrument korrekt angewendet wurde.

Zu Frage 2: Aufgrund der ungenügenden Anwendung des Verkehrsmodells wurde der durch den Bypass generierte Zusatzverkehr nicht berücksichtigt. Dieser fehlt damit auch bei der Berechnung der Klimakosten des Projekts Bypass. Ebenso sind keine Klimakosten für den (Beton-)Bau des Tunnels eingerechnet, und der den übrigen Berechnungen zu Grunde gelegte CO₂-Preis ist viel zu tief. Zwar entspricht dieser den aktuell geltenden Normen, die aber aus wissenschaftlicher und fachlicher Sicht offensichtlich falsch sind. Teilt der Regierungsrat die Einschätzung des Gutachtens betreffend zu tief angesetzten Klimakosten? Welche Möglichkeiten hat der Regierungsrat, sich beim Bund für die Anpassung der Normen zur Berechnung der Klimakosten bei Strasseninfrastrukturbauten einzusetzen?

Auch hier wird bei der Einleitung zur Frage die korrekte Anwendung des Verkehrsmodells in Frage gestellt, was wir gemäss den Vorbemerkungen und der Antwort zur Frage 1 zurückweisen. Das Astra bewertet seit 2003 grössere Bau- und Ausbauprojekte von National- und Hauptstrassen unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsziele gemäss der NISTRA-Methode (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte). Diese Methode wird regelmässig überarbeitet. Grundsätzlich wird in einem Projekt mit den zum Zeitpunkt der Arbeit gültigen Grundlagen und Vorgaben gearbeitet. Die Methoden und Grundlagen werden von Fachgremien erarbeitet. Eine direkte Möglichkeit sich als Regierung für die Anpassung der Normen zur Berechnung der Klimakosten bei Strasseninfrastrukturbauten einzusetzen wird nicht erkannt und auch nicht als zielführend angesehen. Vielmehr kann sich die Regierung beispielsweise im Zusammenhang mit Vernehmlassungen auf Bundesebene oder in den jeweiligen Konferenzen der Kantonsregierungen für entsprechende Anliegen einbringen.

Zu Frage 3: Der Bau des Bypasses würde auf der Stadtautobahn eine massive Überkapazität schaffen, zu der das Projekt keine Aussagen macht. Die Gutachter raten, sich die Frage zu stellen, wie damit umzugehen sei. Sie schlagen vor, die Zahl der Autospuren zu reduzieren, beispielsweise mit Express-Busspuren für regionale Buslinien, oder aber die Spurtopologie des Bypasses zu überdenken (sechs statt vier Spuren bei gleichzeitigem Rückbau der Stadtautobahn). Wie beurteilt der Regierungsrat diese Vorschläge zur Reduktion der Überkapazität auf der Stadtautobahn?

Das Gesamtsystem Bypass Luzern wurde in einem umfassenden Variantenvergleich als Bestvariante ermittelt. Neben Kapazitätsüberlegungen waren auch Fragen zur Verkehrssicherheit, zum Bau sowie dem langfristigen Betrieb des Verkehrssystems zu klären. So wäre

die Ausführung des Bypasses als Einröhrentunnel im Gegenverkehr aus Sicherheitsgründen nicht zulässig. Auch eine Ausführung mit nur einer Spur je Röhre wäre aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Mit dem Projekt wird ein Engpass in der Agglomeration Luzern und im Nord-Süd-Verkehr behoben. Ein Fokus auf die theoretischen Kapazitäten aufgrund der Anzahl Fahrspuren wird den Anforderungen an eine Verkehrsanlage nicht gerecht.

Positiv beurteilt unser Rat, dass das auch für den Agglomerationsverkehr zentrale Verkehrssystem nicht mehr an seiner Leistungsgrenze betrieben werden muss und mit dem Projekt genügend Kapazitäten für eine ausreichende Verkehrsqualität und somit auch Verkehrssicherheit vorhanden sein wird. Heute kritische und unfallträchtige Bereiche wie die Einfahrt Luzern-Kriens Richtung Norden in den Sonnenbergtunnel können stark verbessert werden. Durch die Redundanz im System wird das untergeordnete Strassennetz bei einem Ereignis- oder geplanten Unterhaltsfall vom Ausweichverkehr entlastet. So kann der Autoverkehr auf der Autobahn gehalten werden, eine Ableitung auf das untergeordnete Strassennetz wie bei der Sanierung Cityring (nächtliche Tunnelsperrung, Durchfahrt durch die Stadt Luzern) wird nicht mehr erforderlich sein. Dies verhindert vor allem auch Störungen im strassengebundenen öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Luzern.

Das vorliegende Projekt lässt auch Spielraum für zukünftige weitere Optimierungen im Verkehrssystem, so zum Beispiel bei Buslinien, die über die Autobahn geführt werden oder zur Berücksichtigung von Aspekten der zukünftigen Mobilität wie zum Beispiel autonomes Fahren oder Carpooling. So hat das Astra bereits zugesagt, diesbezüglich eine Studie in Auftrag zu geben. Wir unterstützen diese Prüfungen zur Optimierung des Projektnutzens.

Der Vorteil eines Ausbaus des Bypasses auf sechs Spuren mit Rückbau von Spuren der Stadtautobahn erschliesst sich uns nicht, müssten doch massive Mehrinvestitionen in den Neubau erfolgen und eine bestehende, gut funktionierende Anlage würde zurückgebaut. Der Bau dürfte grössere Auswirkungen auf die Region haben und nicht ohne teilweise langfristige Sperrung von Autobahn und Anschlüssen möglich sein. Auch der Vorteil der Redundanz würde verlorengehen.