



## **Anfrage Samuel Zbinden und Mit. über die Auswirkungen des deutlichen NEIN zum Autobahn-Ausbau im Kanton Luzern**

eröffnet am

Am heutigen Abstimmungssonntag stimmte die Schweiz mit 52.7% Nein zum Autobahn-Ausbau. Auch im Kanton Luzern zeigte sich ein klares Bild: Über 53% 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 ASTRA zum Bypass zeigen auf, dass ein Kapazitätsausbau der Autobahnen meist noch mehr Verkehr anzieht - und so das Stauproblem nur weiter verschärft.

In diesem Zusammenhang stellen sich uns folgende Fragen:

1. Wie ordnet der Regierungsrat das klare Verdikt der Stimmbevölkerung zum Autobahn-Ausbau ein? Welche Gründe führten aus Sicht der Regierung zum Nein?
2. Was bedeutet das Nein der Luzerner Bevölkerung zum Autobahn-Ausbau aus Sicht der Regierung für das Luzerner Ausbau-Projekt, den Bypass?
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?
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 Staustunden massiv überschätzt. Setzt sich der Regierungsrat dafür ein, beim Bypass auf Grund des neuen Modells eine neue Berechnung zu verlangen?<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Technischer Bericht zum Ausführungsprojekt Bypass, Betriebszustand ohne Spange Nord (31.10.2019, nicht veröffentlicht, einsehbar über das Öffentlichkeitsprinzip)

<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>

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?<sup>3</sup>

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?

---

<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-hoeher-als-bislang-angenommen>