

# Luzerner Wirtschaft braucht Bypass mit Spange Nord

Ein gut funktionierender Strassenverkehr in Stadt und Agglomeration ist für die Wirtschaft unverzichtbar. Das Projekt Bypass mit der Spange Nord spielt deshalb eine zentrale Rolle. Die Luzerner Mobilitätskonferenz begrüsst das vorliegende Vorprojekt.

Von Daniel Schwab

Der Verkehr von und nach Luzern hat in den vergangenen zehn Jahren um rund 20 Prozent zugenommen. Das Agglomerationszentrum ist zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig überlastet. Davon ist der Wirtschaftsverkehr ganz direkt betroffen. Damit aber nicht genug: Sämtliche Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum von rund 30 Prozent bis ins Jahr 2030 aus. «Die zur Verfügung stehenden Verkehrskapazitäten reichen bei weitem nicht, um diese Zunahme zu bewältigen», hält Peter Schilliger, Präsident der Luzerner Mobilitätskonferenz (LMK),

fest. Die Folge wären zunehmende Staus auf den Nationalstrassen, dem regionalen Strassennetz und im Zentrum der Stadt Luzern. Um diesen Engpass zu beseitigen, wird das Gesamtsystem Bypass Luzern von der LMK als beste Lösung beurteilt.

## KEINE ALTERNATIVE

Integraler Bestandteil des Bypass ist die Spange Nord, die im Kantonalen Richtplan 2009, im Agglomerationsprogramm 2. Generation und im kantonalen Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen enthalten ist. Ebenso ist sie auf der städtischen Ebene in der

Mobilitätsstrategie verankert und im Gesamtverkehrskonzept erwähnt. Ohne die Spange Nord kann die Stadtautobahn nicht funktionieren, und es wäre auch keine Entlastung des Luzerner Stadtzentrums vom motorisierten Individualverkehr möglich. Nur mit der Spange Nord entsteht der angestrebte Raum für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Daher darf man Bypass und Durchgangsbahnhof nicht gegeneinander ausspielen. Für die LMK gibt es deshalb keine Alternative zur Spange Nord.

## SACHLICHE DISKUSSION FÜHREN

Nachdem das Vorprojekt nun vorliegt, kann das Projekt im Rahmen eines zielstrebigen, partizipativen Prozesses weiterentwickelt werden. Einige Elemente haben noch Optimierungspotenzial. Deshalb gilt es weitere Optionen auszuarbeiten und zu prüfen. Dabei sind alle direkt betroffenen Akteure zu involvieren und die Diskussion ist ohne Ideologie sachlich zu führen. Um den Erfolg des Gesamtprojekts nicht zu gefährden, sind auch kritische und ablehnende Stimmen einzubeziehen. «Eine breite Akzeptanz bei den betroffenen Akteuren führt zu einer hohen Wahrscheinlichkeit, dass die nötige kantonale Abstimmung gewonnen und das Gesamtsystem Bypass realisiert werden kann», sagt LMK-Geschäftsführer Gaudenz Zemp. ■

