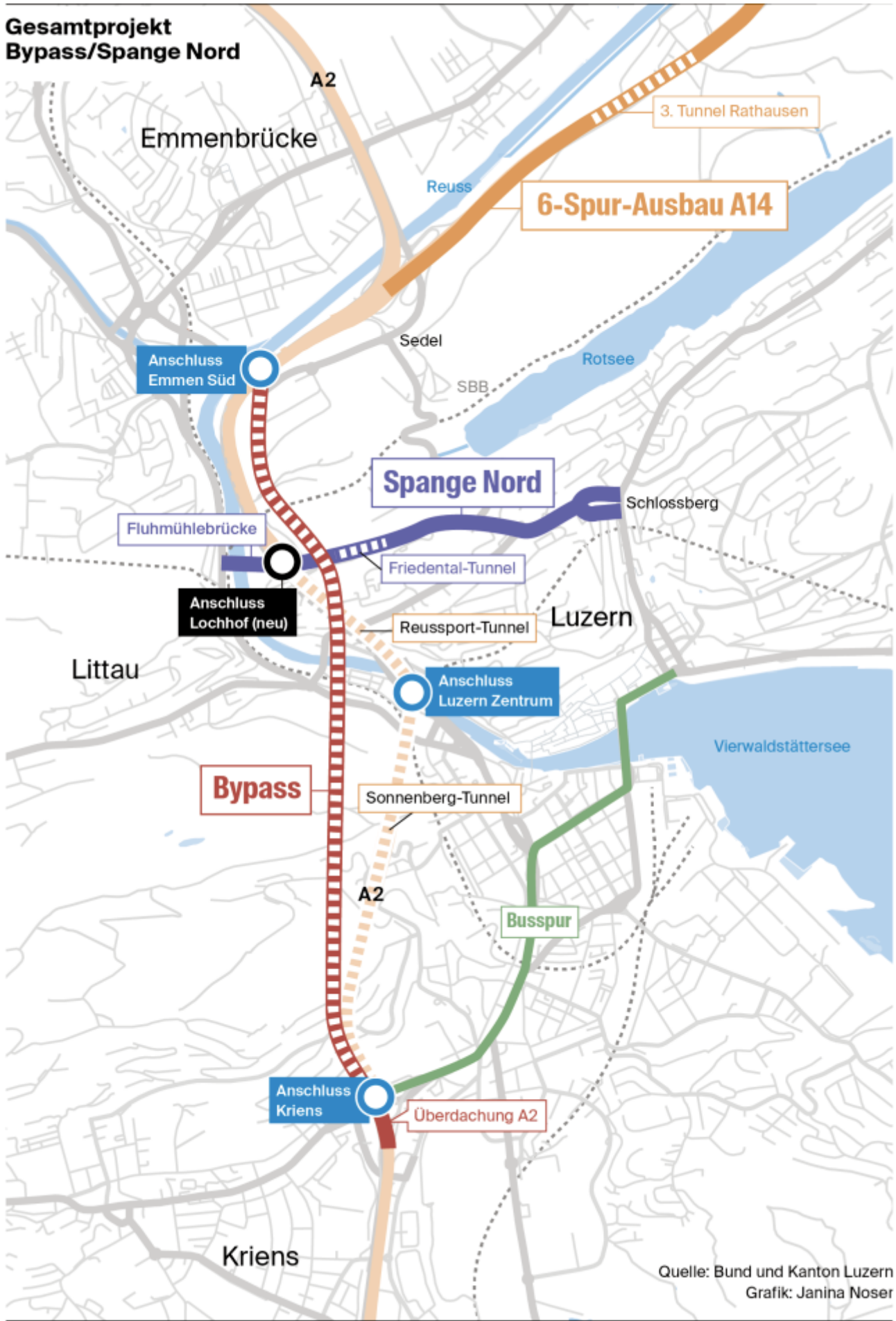


# Luzerner Zeitung

19. Januar 2018, 05:00

## Zerren um Luzerner Nordumfahrung



(Grafik: Janina Noser)

## **STRASSENPROJEKT - Seit Mittwoch ist bekannt, dass der Bund den Bypass ab 2025 bauen will. Dieser bringt nur mit der Zubringerstrasse Spange Nord eine Entlastung – deren Planung dürfte aber noch zäh verlaufen.**

Gabriela Jordan

[gabriela.jordan@luzernerzeitung.ch](mailto:gabriela.jordan@luzernerzeitung.ch)

«Je schlechter die Strasse, desto schöner die Gegend», lautet ein englisches Sprichwort. Mit der Autobahnumfahrung Bypass Luzern will der Bund eine gute Strasse bauen, die zwar die Gegend nicht verschönert, dafür möglichst bald die verstopften Strassen in unserer Region entlasten soll. Wegen des grossen «Leidensdrucks» in und um Luzern, wie Bundesrätin Doris Leuthard (CVP) am Mittwoch sagte, wird der Bau des Bypasses durch den Bund nun priorisiert. So gab der Bundesrat bekannt, dass er das Projekt zusammen mit drei anderen Vorhaben in der Schweiz bereits «bis 2030 in Angriff nehmen wird» ([Artikel vom 18. Januar](#)). Wie das Bundesamt für Strassen (Astra) auf Anfrage nun präzisiert, ist die Fertigstellung des Gesamtsystems Bypass nach wie vor auf 2035 geplant. Der Baustart soll 2025 erfolgen.

Trotzdem wirft die Priorisierung die Frage auf, was dies für die Planung der umstrittenen Zubringerstrasse Spange Nord bedeutet. Sie führt vom Schlossberg über die Friedentalstrasse zum Autobahnanschluss Lochhof und ist direkt an das Bypass-Projekt gekoppelt. Zuständig für die Spange Nord, die rund 200 Millionen Franken kosten wird, ist der Kanton. Ohne die Spange, so die Haltung von Bund und Kanton, würde der Bypass nicht die beabsichtigte Entlastung bringen. Wie das Astra bestätigt, strebt man deshalb eine gemeinsame Inbetriebnahme an.

### **Volk könnte Spange Nord den Riegel schieben**

Laut dem Kanton dürfte der Baustart für die Spange nicht vor 2030 liegen. Allerdings gibt es davor noch eine wichtige Hürde zu nehmen: Das Luzerner Stimmvolk könnte das ganze Vorhaben nämlich an der Urne noch verwerfen. Trotzdem gibt sich der Kanton optimistisch, dass die Spange Nord einst unter Dach und Fach gebracht werden kann. «Sollte es dennoch zu einer Ablehnung der Spange Nord an der Urne kommen, liegt es im Entscheidungsbereich des Bundes, ob er den Bypass in der jetzt projektierten Form trotzdem verwirklichen wird», sagt Mirija Weber, Kommunikationsverantwortliche beim kantonalen Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement. Sie betont, dass eine Entkoppelung von Spange Nord und Bypass zurzeit weder beim Bund noch beim Kanton ein Thema sei. «Wir halten am Fahrplan fest, denn beide Projekte müssen zeitlich aufeinander abgestimmt sein, damit sie ihren vollen Nutzen entfalten.»

Wie also würde der Bund in diesem Fall reagieren? Würde er den Bypass auch ohne Spange Nord umsetzen? Die Antwort des Astra fällt vage aus: Sollte dies eintreffen, wird eine Neubeurteilung stattfinden, so die Auskunft von Mediensprecherin Esther Widmer. Für das Gesamtsystem Bypass – sprich inklusive Nordumfahrung – rechnet der Bund wie erwähnt mit einer Gesamtbauzeit von zehn Jahren. Der Baustart von 2025 ist laut Widmer jedoch der «frühestmögliche» und könnte sich aufgrund von Einsparungen noch verzögern. Diese gelten etwa aus Kriens so gut wie sicher, dort bekämpft das überparteiliche Komitee «Bypass – so nicht!» das Strassenprojekt in seiner heutigen Form.

### **Tunnellösung bei der heutigen Autobahn?**

Dass der Bypass bereits im nächsten Ausbauschritt ist, darüber zeigt sich Kriens «ziemlich überrascht». Gemeindepräsident Cyrill Wiget (Grüne) sagt: «Unsere Forderungen wurden zwar beim

Tunneleingangsportal aufgenommen, betreffend Koppelung mit der Spange Nord und Einhausung sind diese allerdings noch mitten in der politischen Diskussion.» Laut Wiget arbeiten Kriens, der Kanton sowie das Astra gerade gemeinsam an einer sogenannten Potenzialanalyse. «Darin prüfen wir, welche Gebiete rund um die jetzige Autobahn mittels Überdeckung noch aufgewertet werden könnten.»

Bisher sei diese Analyse auf einem guten Weg, «den Druck auf Bern werden wir aber aufrechterhalten», fügt Wiget hinzu und verweist auf das erfolgreiche Einhausungsprojekt in Schwamendingen, bei dem sich die Stadt Zürich finanziell beteiligte. Für Wiget wäre eine Kostenbeteiligung auch in Kriens denkbar.

## **Punkt Enteignungen ist noch vieles offen**

Ein weiterer Punkt, der noch zu reden geben dürfte, sind die Enteignungen, die für den Bau von Bypass wie auch Spange Nord notwendig werden. Betroffen ist zum Beispiel Kantonsrat Urban Frye (Grüne), der sein Grundstück aufgrund der geplanten Fluhmühlebrücke nur temporär bebauen kann. Ebenfalls zu Enteignungen könnte es beim Südportal Grosshof in Kriens und bei der Friedentalstrasse, die teilweise vierspurig werden soll, kommen. Wo genau, ist noch nicht bekannt. «In der jetzigen Phase ist vieles noch offen, auch hinsichtlich der Betroffenen. Erst in der Bauprojektphase können wir konkret sagen, wer in welcher Form effektiv vom Projekt betroffen ist», sagt Mirija Weber.

Im genannten Ausbauschnitt will der Bundesrat mit Investitionen von 13,5 Milliarden Franken das Nationalstrassennetz erweitern. Davon entfallen rund 1,4 Milliarden auf den Bypass Luzern und 123 Millionen auf den 6-Spur-Ausbau des A14-Abschnitts Rotsee–Buchrain.

**Diesen Artikel finden Sie unter:**

<http://www.luzernerzeitung.ch/nachrichten/zentralschweiz/luzern/zerren-um-nordumfahrung;art9647,1184174>