

Verkehr Zentralschweiz

Grosse Umfahrungsprojekte

In Luzern entstehen mit dem Bypass und dem neuen, unterirdischen Durchgangsbahnhof zwei Jahrhundertprojekte. Die restlichen Zentralschweizer- und Innerschweizer Kantone sind auf die Verkehrsentlastung fokussiert und bauen Umfahrungsstrassen, ohne dabei das nötige Gewicht auf die Umwelt zu legen, so die Kritiker.

Von Claudia Porchet

Der A2-Bypass Luzern wird ökologisch aufgewertet durch die Begrünung der Überdeckung der Grosshofbrücke Kriens. So entsteht eine Grünfläche von fast drei Fussballfeldern.



Bild: Kanton Luzern

Vor Luzern treffen bei der Verzweigung Rotsee die Verkehrsströme der nationalen Nord-Süd-Achse A2 sowie der A14 von Zürich–Zug zusammen. Diese überlagern sich auf der Stadtdurchfahrt mit dem regionalen und lokalen Ziel- und Quellverkehr. Die dadurch verursachte Verkehrsbelastung führt seit einiger Zeit zu Überlastungen, schreibt das Astra.

Neue Autobahn: das Projekt Bypass in Luzern

Deswegen wurde das Projekt Bypass lanciert, eine neue vierspurige Autobahn zwischen Emmen und Kriens. Dazu gehören auch zwei rund vier Kilometer lange

Tunnels. Ein neuer, dreispuriger Tunnel wird künftig den gesamten Verkehr Richtung Zug aufnehmen. Die bestehenden Röhren (vier Spuren) dienen dem Gegenverkehr in Richtung Luzern, so die Luzerner Zeitung.

«Der Bypass wird die Erreichbarkeit der Stadt Luzern und der ganzen Zentralschweiz auf der Strasse sichern und verbessern», heisst es auf der Website «Bypass Luzern Ja». Aber auch die Gegner, mehrere Umweltverbände, sind aktiv. Im Mai letzten Jahres gründeten sie ein Komitee, das den Stopp des Milliardenprojekts forderte. Das Projekt untergrabe die Klimaziele und sorge für massiv mehr Auto-

verkehr und Emissionen in der Region Luzern, heisst es auf der Website www.bypass-nein.ch.

«Ohne Bypass als zusätzliche Verkehrsachse würde der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz zunehmen und insbesondere den strassengebundenen öffentlichen Verkehr behindern», schreibt das Astra. Der Bund hat das Ausführungsprojekt 2020 öffentlich aufgelegt und damit das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Die Baubewilligung ist für 2022 zu erwarten, sofern sich der Bund und die Einsprecher einigen können. Die Bauphase wäre dann von 2024 bis 2036, schreibt die Luzerner Zeitung.

Beim Bypass wird mit Kosten von 1,8 Milliarden Franken gerechnet, das Projekt wird vollständig vom Bund finanziert.

Der neue Durchgangsbahnhof Luzern

Überlastet ist nicht nur das Luzerner Strassennetz, sondern auch der Luzerner Bahnhof. Heute fahren laut dem Bundesamt für Verkehr täglich rund 760 Züge zum Bahnhof Luzern. Gegen 100 000 Menschen steigen hier werktags in ein, aus oder um, schreibt die SBB. Bis 2030 nimmt die ÖV-Mobilität im Kanton Luzern um 40 Prozent zu. Bereits in den vergangenen zehn Jahren ist die Schienenmobilität insbesondere auf den kantonalen Hauptentwicklungsachsen massiv gewachsen – um 50 bis 100 Prozent. Bis 2030 ist mit einem Mobilitätswachstum von 40 Prozent zu rechnen, steht auf der Website durchgangsbahnhof.lu.ch.

Der zweigleisige Kopfbahnhof Luzern hat die Grenze seiner Leistungsfähigkeit erreicht und wird auch die künftigen Passagierströme nicht mehr bewältigen können. Deswegen wollen der Bund, die Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden, die Stadt Luzern, der Verkehrsverbund Luzern, die Zentralbahn und die SBB das Bahnnetz und Angebot mit dem Durchgangsbahnhof Luzern ausbauen, schreibt die SBB. Der neue, voraussichtlich 2,4 Milliarden teure, vom Bund finanzierte Durchgangsbahnhof (DBL) umfasst eine viergleisige Strecke samt neuem Bahnhof. Der DBL wird unter dem Bahnhof Luzern gebaut, ebenso wird die 5,3 Kilometer lange Strecke unterirdisch verlaufen.

Das Tessin rückt dank dem DBL näher an die Deutschschweiz, der Fahrzeit-

gewinn zwischen Deutschland–Basel und Mailand beträgt rund 20 Minuten. Die Nord-Süd-Verbindung via Luzern ist damit schneller als via Zürich. Die Durchmesselinie verbindet die Achsen Basel/Bern–Luzern und Luzern und Zürich und schafft eine neue Nord-Süd-Verbindung via Luzern. Mit dem Durchgangsbahnhof verkehren zwischen Luzern und Zürich vier Fernverkehrszüge und vier S-Bahnen pro Stunde – heute sind es je zwei. Im Regionalverkehr kann der 15-Minuten-Takt eingeführt werden. Mit dem Durchgangsbahnhof verkürzt sich zudem die Fahrzeit in allen Richtungen, ist auf durchgangsbahnhof.lu.ch zu lesen.

Über die definitive Realisierung des Durchgangsbahnhofs im nächsten Ausbauschnitt entscheidet das eidgenössische Parlament 2026. Baustart des Projekts ist frühestens 2028, die Eröffnung der neuen Durchmesselinie ist für 2040 geplant, wie das Newsportal pilatustoday.ch zusammenfasst.

Die Umfahrung Cham–Hünenberg im Kanton Zug

Cham ist ebenfalls betroffen vom Durchgangsverkehr, es braucht eine Umfahrungsstrasse. Deshalb wird die neue, rund sechs Kilometer Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) gebaut. Die Linienführung verläuft mehrheitlich parallel zur Autobahn A4 und kommt so mit einem minimalen Landverbrauch aus. Die UCH vernetzt das bestehende Strassensystem und die Autobahn. Dies geschieht durch die beiden Anschlüsse Duggeli in Cham und Oberbösch in Hünenberg sowie vier Kreiseln, steht auf der Homepage der Gemeinde Cham.

Der VCS Sektion Zug hat mit dem VCS Schweiz eine Einsprache gegen die Auflage des Projekts Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) eingereicht. Der VCS fand es bedenklich, wie der Kanton mit den demokratischen Rechten der Bevölkerung umgeht, so der VCS Zug.

2021 wurde die Baubewilligung für die Strasse als rechtmässig beurteilt, damit konnte man mit der Ausführungsplanung beginnen, die bis 2023 dauern soll. Ab 2024 starten die Hauptarbeiten. 2027 soll die Umfahrung für den Verkehr freigegeben sein, so der Bote der Urschweiz. Aktuell wird mit Kosten von rund 237 Millionen Franken gerechnet. Der Bund wird sich mit rund 40 Millionen beteiligen, wie auf der Internetseite des Kantons Zug zu lesen ist.

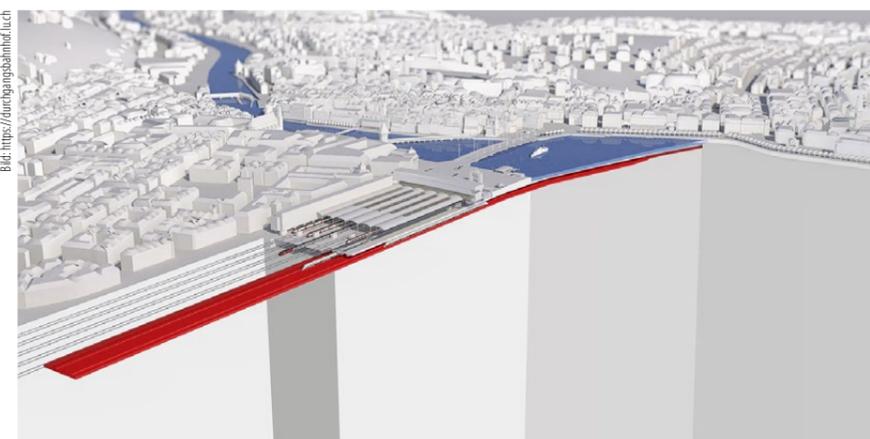
Kanton Uri: 6,4 Tonnen CO₂ Pro-Kopf-Ausstoss

Zuerst die gute Nachricht: Der Strassenverkehr im Kanton Uri hat 2015 50 Kilotonnen CO₂ ausgestossen, 2020 waren es nur noch 49 Kilotonnen. Ein Rückgang ist auch beim Transitverkehr zu beobachten: Wurden 2015 noch 74 Kilotonnen CO₂ in der Luft gemessen, waren es 2020 nur noch 72 Kilotonnen. Grund zur Freude besteht allerdings nicht, denn der Verkehr macht heute 53 Prozent aller Treibhausgase aus. Der Anteil des Transitverkehrs am Total des Strassenverkehrs beläuft sich laut einem Umweltbericht des Kantons auf 60,4 Prozent und dies sowohl 2015 als auch 2020.

Zweidrittel der Verkehrsemissionen verursacht also der Durchgangsverkehr und wird somit nicht von den Urnern verursacht, fällt aber auf dem Kantonsgebiet an. Infolgedessen liegt der jährliche Pro-Kopf-Ausstoss im Kanton Uri mit 6,4 Tonnen CO₂ deutlich höher als der gesamtschweizerische Durchschnitt von 5,4 Tonnen CO₂.

Was kann Uri dagegen tun? Das sei schwierig, sagt Alexander Imhof, Vorsteher vom Amt für Umweltschutz, gegenüber der Luzerner Zeitung: «Wir können uns aber als Kanton und via Parlamentarier auf der Stufe des Bundes stark einsetzen.»

Weiter kann die Urner Bevölkerung ihre Emissionen reduzieren, indem sie vermehrt auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr setzt. Im regionalen Verkehr hat der Kanton denn auch mehr Möglichkeiten. Gemäss Imhof gibt es beispielsweise gerade im Tourismus Potenzial: «Es können verschiedene Anreize-



Der neue Durchgangsbahnhof Luzern umfasst eine viergleisige Strecke, alles ist unterirdisch.

Bild: <https://durchgangsbahnhof.lu.ch>

Bild: Kanton Obwalden



Die Gesamtkosten des Anschlusses Alpnach Süd belaufen sich auf 16 Millionen Franken.

systeme geschaffen werden, um die Anreise via ÖV zu fördern wie etwa Verbundtickets oder Hotelbuchungen, die zum Gebrauch des ÖV berechtigen.», so die Luzerner Zeitung.

Ändern wird sich voraussichtlich jedoch nicht viel. Gemäss einer Kantonsprognose beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs 2030 nämlich gleich viel wie schon in den Jahren 2015 und 2020: genau 60,4 Prozent.

Gotthard-Röhre: Erneute Verzögerung in Göschenen

Probleme gibt es auch mit der zweiten Gotthardröhre in Göschenen, wo es erneut zu Verzögerungen kommt. Eigentlich hätten die Arbeiten für die Hauptachse Ende April vergeben werden sollen. Dies erklärte Oberbauleiter Daniel Frey in Göschenen im Kanton Uri, über die das «Urner Wochenblatt» berichtet hat. Zu diesem Zeitpunkt sei aber der Bescheid gekommen, dass die Vergabe eines anderen Bauloses ans Bundesgericht weitergezogen worden sei. Dies bestätigte das Astra auf Anfrage der Nachrichtenagentur Keystone-SDA.

Bei dem umstrittenen Auftrag handle es sich um ein Baulos, das den Hauptlosen zuarbeiten müsse. Wie Frey weiter ausführte, besteht der Auftrag darin, Material abzunehmen und weiterzuverarbeiten. So lange nicht klar sei, wann diese Vergabe rechtskräftig werde, könne man auch die Hauptarbeiten für den Vortrieb nicht vergeben. Es nütze nichts, die Maschinen zu bestellen und mit dem Aushub anzufangen, wenn ihn dann niemand abnehme.

Man erinnert sich: 2012 hatte sich der Bundesrat für den Bau einer zweiten Gotthard-Tunnelröhre ausgesprochen, wobei die bestehende Röhre saniert werden soll. Der Kanton Uri hatte sich schon mehrmals dagegen gewehrt. Gemäss dem Kanton würde eine zweite Röhre nur zu noch mehr Verkehr führen. Es wurde viel diskutiert, schliesslich aber sagte das Schweizer Stimmvolk inklusive Uri 2016 «Ja» zum Bau der zweiten Röhre.

Vergangenen September war der symbolische Startschuss für die Bauarbeiten am 2,14 Milliarden Franken schweren Projekt erfolgt. Die Vorarbeiten sind indes bereits im Frühjahr 2020 aufgenommen worden. Die Tunnelbohrmaschinen sollen dann die Arbeiten für die Hauptachse Ende April vergeben werden sollen. Dies erklärte Oberbauleiter Daniel Frey in Göschenen im Kanton Uri, über die das «Urner Wochenblatt» berichtet hat. Zu diesem Zeitpunkt sei aber der Bescheid gekommen, dass die Vergabe eines anderen Bauloses ans Bundesgericht weitergezogen worden sei. Dies bestätigte das Astra auf Anfrage der Nachrichtenagentur Keystone-SDA.

Perron-Erhöhung und -möblierung im Bahnhof Schwyz

Damit man künftig am Bahnhof Schwyz stufenfrei einsteigen kann, erhöht die SBB den Mittelperron zwischen den Gleisen zwei und drei. Davon profitieren Reisende mit eingeschränkter Mobilität, wie diejenigen, die mit Kinderwagen, Rollkoffern oder Fahrrädern unterwegs sind. Zudem erstellt die SBB eine neue Wartehalle und ersetzt die Perron-Möblierung.

Um Synergien zu nutzen, finden gleichzeitig Unterhaltsarbeiten an der Fahrbahn statt. Dabei erneuert die SBB Fahrbahnunterbau, Schotter, Schwellen und Schienen auf einer Länge von rund 1,2 Kilometern. Die Arbeiten sorgen für eine gut unterhal-

tene Fahrbahn und dafür, dass die Züge auch weiterhin sicher unterwegs sind und pünktlich ankommen.

Die Bauarbeiten starteten Anfang Jahr und dauern bis voraussichtlich Frühling 2023. Die Hauptarbeiten begannen Mitte Juni und laufen bis voraussichtlich Ende Dezember 2022 an. In Anschluss werden bis zirka April 2023 Abschlussarbeiten ausgeführt und die Installationsflächen zurück gebaut. Die Kosten für die Arbeiten betragen rund 15 Millionen Franken und werden über die Leistungsvereinbarung mit dem Bund finanziert, so die SBB.

Hochkreisel Brunnen Nord im Kanton Schwyz

Im brachliegenden Industriegebiet Brunnen Nord will man ein Wohn- und Arbeitsgebiet schaffen. Gemäss kantonalem Nutzungsplan ist die Gemeinde Ingenbohl verpflichtet, das Gebiet zu erschliessen. Die öffentliche Hand hat einen Hochkreisel vorgeschlagen, die Grundeigentümer haben eine Kurvenvariante ausgearbeitet, die günstiger, schneller und umwelt-schonender sein soll. Gemäss Rechnung der Investoren würde eine Kurve deutlich weniger kosten als der Hochkreisel.

Der Gemeinderat sistierte sein Projekt und liess beide Varianten nochmals von einer unabhängigen Expertenkommission abklären. Doch die Kurvenlösung hat sich «als nicht bewilligungsfähig erwiesen». Sie verletze den Gewässerraum. Auch sei die leistungsfähige Erschliessung nur bedingt möglich. Ebenso könnten Lastwagen nicht problemlos kreuzen. Zudem müsste man in 40 bis 60 Jahren die Brücke über die SBB-Geleise sanieren oder neu erstellen, was die Gemeinde zu tragen hätte, so der Bote der Urschweiz.

Der Hochkreisel ermögliche ein problemloses Kreuzen von Lastwagen und einen besseren Überblick über das Verkehrsgeschehen. Zudem sei er leistungsfähiger, womit der Bahnhofplatz entlastet werde, und er beanspruche den Gewässerraum weniger stark. All dies rechtfertige die Mehrkosten. Zudem dürfte der Hochkreisel wohl schneller realisiert werden können.

Die Kosten für den zirka 10 Meter hohen Hochkreisel und die Zubringerstrassen liegen gemäss Vorprojekt zwischen 44 und 48 Millionen Franken. Die Gemeinde Ingenbohl müsste wohl 12 Millionen Franken betragen. Auch der Kanton (5 Millionen Franken) und der Bezirk Schwyz zahlen an die Erschliessung. Den Löwenanteil müssen die Grundeigentümer beziehungs-

weise Investoren mit wohl rund 25 Millionen Franken berappen, so die Luzerner Zeitung.

Anschluss Alpnach Süd im Kanton Obwalden

Der Kanton Obwalden sowie die Gemeinde Alpnach haben ein grosses Interesse, den Anschluss Alpnach Süd zu einem Vollanschluss A8 auszubauen. Dieser würde zu einer Entlastung des Durchgangsverkehrs im Dorfzentrum führen, insbesondere der Schwerverkehr würde mittels entsprechender Signalisation an der Ortsdurchfahrt gehindert. Auch würden die Lärm- und Luftbelastung verringert und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert, wie auf der Homepage des Kantons steht. Für den Ausbau des bestehenden Halbanschlusses in einen Vollanschluss sind zwei neue Rampen für die Einfahrt Richtung Luzern und für die Ausfahrt von Luzern nötig. Die Rampen sind zusammen mit den notwendigen neuen Fahrspuren für Abbremsen, Beschleunigung, Verflechtung, rund 450 bis 500 Meter lang. Die Kreuzung Hofmättelstrasse, Industriestrasse und untere Gründlistrasse wird mit einem Kreisel saniert und bezüglich Verkehrssicherheit wesentlich verbessert. Der Kreisel hat einen

Durchmesser von 28 Metern. Die Kosten der Bauwerke des Vollanschlusses inkl. Lärmschutz übernimmt das Astra Zofingen. Der Kreisel Industrie Alpnach Dorf wird vom Kanton beziehungsweise der Gemeinde bezahlt ebenso die flankierenden Massnahmen Brünigstrasse Alpnach Dorf. Die Gesamtkosten des Anschlusses Alpnach Süd belaufen sich auf 16 Millionen Franken.

Entlastungstrasse Stans West im Kanton Nidwalden

Auch Stans im Kanton Nidwalden soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Entlastungstrasse Stans ist eine neue, rund einen Kilometer lange Entlastungsstrasse. Diese führt dem Zentralbahntrasse entlang ins Gebiet Fuhr, wobei die beiden Anschlussknoten als Kreisel ausgeführt werden. Parallel zur Strassenfahrbahn wird ein Velo- und Gehweg realisiert, abgetrennt durch einen Grünstreifen, so der Kanton Nidwalden

Für den Bau der Entlastungsstrasse wird eine Fläche von insgesamt über 16 200 Quadratmetern beansprucht. Am meisten tangiert werden Landwirtschaftsflächen mit rund 14 300 Quadratmetern. Weiter befinden sich 1100 Quadratmeter im Gewerbegebiet und 800 Quadratmeter auf

übrigen Flächen. Die Interessengemeinschaft Entwicklungsgebiet Stans West war damit nicht einverstanden: Eine solche zukunftsgerichtete Planung hätte keinesfalls ohne das Mitwirken und die Anhörung der Direktbetroffenen erfolgen dürfen, so die Nidwaldener Zeitung.

Das Volk stimmte 2018 für die rasche Realisierung des Projekts. Der Landrat stimmte im Juni 2022 dem Objektkredit von 18.8 Millionen Franken für den Bau der Entlastungstrasse Stans West mit 39 zu 16 Stimmen zu. Die kantonale Abstimmung für das Ausführungsprojekt findet voraussichtlich am 27. November 2022 statt. Bei einer Annahme der Vorlage ist mit einem Baubeginn im Frühjahr 2024 zu rechnen, teilt der Kanton mit.

Ein wichtiger Teil des Gesamtverkehrskonzepts befasst sich mit dem Veloverkehr, der mit einer durchgängigen Velohaupttrasse Hergiswil–Stansstad–Stans–Buochs–Beckenried verbessert wird. Dafür wird das kantonale Veloroutennetz aktualisiert und ein Ausbauprogramm festgelegt, das ab 2023 umgesetzt werden soll. Interessant sind auch Informationen zur Autofähre Beckenried–Gersau, für die ein ganzjähriger Betrieb geprüft werden soll, der neu auf den Pendlerverkehr ausgerichtet ist, so die LZ. ■



Die Entlastungstrasse Stans führt dem Zentralbahntrasse entlang, wobei die beiden Anschlussknoten als Kreisel ausgeführt werden.

Bild: Kanton Nidwalden